

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sise põlemismootorite heite piirnormide ja tüübikinnitusega seotud nõuete kohta”

(COM(2014) 581 final – 2014/0268 (COD))

(2015/C 251/06)

Üksikraportöör: Brendan BURNS

12. novembril 2014 otsustas Euroopa Parlament ja 19. veebruaril 2015 otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 114 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sise põlemismootorite heite piirnormide ja tüübikinnitusega seotud nõuete kohta

COM(2014) 581 final – 2014/0268 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon võttis arvamuse vastu 2. veebruaril 2015.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 505. istungjärgul 18.–19. veebruaril 2015 (18. veebruari istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 164, vastu hääletas 1, erapooletuks jäi 3.

1. Soovitused

1.1. Tulenevalt asjaolust, et katseadmete kasutamine ja katsemenetluste väljatöötamine „kasutusesolevate mootorite heitenormide seireks” on väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate puhul uus kontseptsioon, soovib komitee kõigi mootori- ja masinatüüpide puhul läbi viia põhjalikud pilootprogrammid, et kindlaks teha, kas vajalike seadmete paigaldamine on võimalik. Nende uuringutega tuleks ka välja selgitada, kas masina mootorit peaks katsetama katsestendil, juhul kui vahetult masinatel mõõtmine osutub liiga suureks probleemiks.

1.2. Võttes arvesse suurt muret rahvatervise pärast seoses põlemisprotsessides tekkivate nanoosakeste ning arvestades kõrget kaitsetaset, mida on võimalik saavutada, rakendades väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorite suhtes kavandatud V etappi, ning võttes arvesse konsensust, mida komisjoni ettepaneku puhul väljendasid paljud sidusrühmad, sealhulgas mootori- ja masinatööstus, soovib komitee uue määruse kiiresti heaks kiita. Tänu koostamisetapis toimunud tihedale suhtlusele kõigi asjaomaste osapooltega (sealhulgas tööstuse ja vabaihendustega), tunnistatakse komisjoni ettepanekus heitkoguste eri kontrollitehnoloogiate kasutamist sõltuvalt mootori suuruselt ja töötüübilt.

2. Kontseptsiooni peamine põhimõte

2.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (edaspidi komitee) on arvamusel, et põllumajandus- ja metsatraktorite mootoritest paisatavate süsinikmonoksiidi, lämmastikoksiidide, süsivesinike ja tahkete osakeste ohtlike heidete vähendamine on hädavajalik panus ELi õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks.

2.2. Komitee on samuti veendunud, et inimeste tervise ja keskkonna parandamisele suunatud õigusakti ettepaneku aluseks tuleb võtta selged tehnilised, majanduslikud ja praktilised ettepanekud.

3. Taust

3.1. Väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate määratlus hõlmab väga paljudesse eri tüüpidesse kuuluvaid masinaid ja sise põlemismootoreid. Selliseid mootoreid paigaldatakse nii käsiseadmetele kui ka ratassõidukitele ja rööbastepõhistele masinatele. Neid kasutatakse ehituses, põllumajanduses, mäetööstuses, raudteetranspordis, siseveelaevanduses ja paljudes teistes tööstusharudes. Kõnealuste mootorite suhtes hetkel kehtivad heitkoguste piirnormid on kehtestatud direktiiviga 97/68/EÜ. Uued heitkoguste piirnormid kehtestati viimati direktiivi muutmisel 2004. aastal. Euroopa Komisjoni järeltulijal ei kajasta need enam tehnoloogia hetkeolukorda ja seepärast võib väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinate heitkoguste piirnormid ühtlustada maanteesõidukite (nt busside ja veoautode) puhul kehtivatega.

3.2. Maanteesõidukite tehnoloogia kohandamine väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootoritele ja seadmetele nõuab siiski ulatuslikku arendamist ja ressursse. Seetõttu kehtestatakse komisjoni ettepanekus Euro VI piirnormid juhtudel, kui tehnoloogia on juba kasutusvalmis, ja soovitatakse muudel juhtudel kohaldada USA keskkonnaagentuuri piirnorme, mis on juba kasutusel Ameerika õigusaktides, millega on tehtud märkimisväärseid edusamme selles sektoris.

3.3. Erinevalt teedevõrgu heitkoguseid reguleerivatest määrustest, milles tehakse väikseimate ja suurimate sõidukite vahel selget vahet ning mootorrattaid ning kerge- ja raskeveokeid käsitletakse eraldi õigusaktides, on väljaspool teid tekitatud heitega seotud määruste ettepanekud üldised ja hõlmavad kõige erinevamaid masinaid ja seadmeid, mille mootorite võimsus võib olla väiksem kui 8 kW või ulatuda umbkaudu 3 500 kW-ni. Need hõlmavad ka kõiki mootorite silindrimahte, alustades liitri murdosast ja lõpetades rohkem kui 100 liitriga silindri kohta.

3.4. Väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorid töötavad teistsugustes tingimustes kui maanteesõidukitele paigaldatud mootorid. Enamik väljaspool teid kasutatavaist liikurmasinaist ei tööta nagu raskeveok, millel paigalseisust täisvõimsuse saavutamiseks kulub teatav ajavahemik. Enamasti peavad väljaspool teid kasutatavad liikurmasinad kohe pärast käivitamist saavutama täisvõimsuse, järgneb lühike püsikiiruse periood, seejärel täisvõimsus ning siis seiskamine. Seejärel tsiklit korratakse. Niisugused on väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate enamiku tavalised töötingimused. See erineb maanteesõidukite mootoripöõrete ja -võimsuse peaaegu konstantsetest tasemetest.

3.5. Väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorite kohandamisel tuleb arvesse võtta järgmisi küsimusi:

- konstruktsiooni muudatused, et muuta mootor vastupidavamaks väljaspool teid sõitmisega kaasnevale tingimustele, sealhulgas agressiivsema keskkonna pikaajaline mõju, koormuse järsk tõus ja suur vibratsioon võrreldes maanteesõidukitega, mida kasutatakse sirgetel tasastel teedel;
- füüsilise kuju ja suuruse muutmine, mis võib olla vajalik, et sobida väljaspool teid kasutatavate masinate mõõtude vahemikku, ning täita nõuet järelepõletussüsteemi üldist suurust vähendada;
- palju erinevaid töö-/koormustsükleid, mille jooksul järelepõletussüsteem peab tõhusalt töötama, sealhulgas kiiresti ümber lülituma;
- heitgaasisüsteemi vajaliku termilise ja keemilise tasakaalu tagamine järelepõletussüsteemi tõhusaks toimimiseks, sealhulgas tahkete osakeste filtri regenereerimiseks kõige erinevates tingimustes;
- mootori ja järelepõletussüsteemi reoptimeerimine, et tagada vastuvõetav siirdeprotsess ning vähendada kütuse- ja reaktiivikulu.

4. Probleemid

4.1. Komisjoni soovitustes on öeldud, et: „kasutusesolevate mootorite heitenormide” üle hakkab toimuma seire ning sel puhul „kavandatakse asjakohaste katsemenetluste väljatöötamiseks pilootprogramme”. Oluline on kontrollida heitkoguste kaasaskantavate mõõtmisseadmete (PEMS) paigaldamise teostatavust väikese hulga masinatega, mille mootoritootjad saaksid valida oma toodete kasutamist esindama. Käesolevas õigusaktis ei ole silmas peetud mõõtmisseadmete alalist paigaldamist kõigile masinatele.

4.2. V etapi kasutuselevõtmise ajakava, mis on sätestatud Euroopa Komisjoni ettepanekus, on võimalik ainult siis, kui õigusaktid on vastu võetud õigeaegselt. Kui otsustusprotsessis tekib mis tahes suurem viivitus, ei jää toote väljaarendamiseks ja kõigi tüübikinnitususte saamiseks enam aega.

Brüssel, 18. veebruar 2015.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Henri MALOSSE