

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl „Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl reikalavimų, susijusių su ne keliais judančių mechanizmų vidaus degimo variklių išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis ir tipo patvirtinimu“

COM(2014) 581 final – 2014/0268 (COD)

(2015/C 251/06)

Vienintelis pranešėjas: Brendan BURNS

2014 m. lapkričio 12 d. Europos Parlamentas ir 2015 m. vasario 19 d. Taryba, vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl reikalavimų, susijusių su ne keliais judančių mechanizmų vidaus degimo variklių išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis ir tipo patvirtinimu

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

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2015 m. vasario 2 d. priėmė savo nuomonę.

505-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2015 m. vasario 18–19 d. (vasario 18 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 164 nariams balsavus už, 1 – prieš ir 3 susilaikius.

1. Rekomendacijos

1.1. Atsižvelgdamas į tai, kad bandymo įrenginių įdiegimas ir „variklių eksploatavimo išmetamųjų teršalų“ bandomųjų programų kūrimas yra nauja koncepcija ne keliais judančių mechanizmų (NKJM) srityje, EESRK rekomenduoja kruopščiai vykdyti bandomąsias programas visų rūšių varikliams ir mechanizmomams siekiant nustatyti, ar galima įdiegti būtiną įrangą. Šie tyrimai taip pat turėtų padėti nustatyti, ar mechanizme naudojamą variklį reikėtų išbandyti bandymo stende, jei atlikti tiesioginius mechanizmo matavimus yra pernelyg sudėtinga.

1.2. Atsižvelgiant į didelį susirūpinimą dėl pavojaus visuomenės sveikatai, kurį kelia deginimo metu susidaranti nanodalelės, ir aukštą apsaugos lygį, kurį galima pasiekti įgyvendinant siūlomą V etapą ne keliais judančių mechanizmų varikliams, taip pat atsižvelgiant į daugelio suinteresuotųjų šalių, įskaitant variklių ir mechanizmų gamybos pramonę, bendrą sutarimą dėl Komisijos pasiūlymo, EESRK rekomenduoja skubiai priimti naująjį reglamentą. Kadangi rengiant projektą visos dalyvaujančios šalys (įskaitant pramonės atstovus ir NVO) glaudžiai bendradarbiavo, Komisijos pasiūlyme pripažįstama, kad esama įvairių technologijų išmetamiesiems teršalams kontroliuoti, atsižvelgiant į variklio dydį ir degimo ciklą.

2. Pagrindinis koncepcijos principas

2.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) yra įsitikinęs, kad žemės ir miškų ūkio traktorių variklių išmetamo žalingo anglies monoksido, azoto oksidų, angliavandenilių ir kietųjų dalelių kiekio mažinimas yra būtinas žingsnis siekiant ES oro kokybės tikslų.

2.2. Be to, EESRK mano, kad bet kuris siūlomas teisės aktas, kuriuo siekiama naudoti žmonių sveikatai ir aplinkai, turi būti pagrįstas gerai parengtais techniniais, ekonominiais ir praktiniais pasiūlymais.

3. Bendra informacija

3.1. NKJM apibrėžtis taikoma didžiuliam įvairių mechanizmų ir degimo variklių skaičiui. Šie varikliai įrengiami rankiniuose įrengimuose, ratiniuose ir geležinkelio bėgiais važiuojančiuose mechanizmuose. Jie eksploatuojami statybų, žemės ūkio, kasybos, geležinkelio, vidaus vandenų kelių ir daugelyje kitų sektorių. Šių variklių išmetamųjų teršalų ribinės vertės šiuo metu yra nustatytos Direktyvoje 97/68/EB. Nauji išmetamųjų teršalų kiekio ribojimo etapai paskutinį kartą nustatyti 2004 m. iš dalies pakeitus direktyvą. Europos Komisija padarė išvadą, kad jie nebeatitinka dabartinės technologinės pažangos, todėl NKJM taikomas išmetamųjų teršalų ribines vertes būtų galima suderinti su kelių transporto priemonėmis (pavyzdžiui, autobusams ir sunkvežimiams) taikomomis vertėmis.

3.2. Tačiau norint kelių transporto technologijas pritaikyti NKJM varikliams ir mašinoms būtinas didelis parengiamasis darbas ir ištekliai. Todėl Europos Komisijos pasiūlyme nustatomos ribos automobiliams tais atvejais, kai technologija jau yra „brandi“, o kitais atvejais siūloma taikyti JAV aplinkos apsaugos agentūros nustatytas ribas, kurios jau taikomos JAV (ten jau pasiekta didelė pažanga šiame sektoriuje) teisės aktuose.

3.3. Kitaip nei kelių transporto priemonių išmetamų teršalų reglamente, pagal kurį skirtingai reguliuojamos mažiausios ir didžiausios transporto priemonės ir numatyti atskiri teisės aktai motociklams, lengviesiems ir sunkiesiems kroviniams automobiliams, siūlomas ne keliais judančių mechanizmų reglamentas yra kompleksiškas ir taikomas labai plačiam mechanizmų ir įrengimų, kurių variklių galingumas siekia nuo mažiau nei 8 kW iki maždaug 3 500 kW, spektrui. Jis apims visus variklius, kurių darbinis tūris – nuo vienam cilindriui tenkančios vieno litro dalies iki daugiau kaip 100 litrų.

3.4. NKJM varikliai veikia skirtingomis sąlygomis nei keliais judančių transporto priemonių varikliai. Dauguma NKJM veikia kitaip nei sunkvežimis, kurio stovintis variklis maksimalią galią pasiekia per tam tikrą laiką. NKJM, juos paleidus, paprastai iš karto pasiekia maksimalią galią, po to seka trumpas nekintantis laikotarpis, tada – maksimali galia ir sustabdymas. Vėliau ciklas kartojasi. Tokiomis eksploataavimo sąlygomis veikia dauguma NKJM. Tai skiriasi nuo beveik nekintančio keliais judančių transporto priemonių variklių sūkių skaičiaus ir pasiekiamos galios.

3.5. Vykdam bet kokią NKJM variklių pritaikymo procesą būtina apsvarstyti šiuos aspektus:

- konstrukcijos pakeitimus, kad variklis galėtų veikti atitinkamomis judėjimo ne keliais sąlygomis, įskaitant ilgalaikį nepalankesnių aplinkos sąlygų poveikį, didelę smūginę apkrovą ir vibraciją, palyginti su tiesiais ir lygiais keliais judančiomis transporto priemonėmis,
- fizinės formos ir dydžio konfigūracijos pakeitimus, kad varikliai tilptų į įvairias ne keliais judančias mašinas ir būtų atsižvelgta į reikalavimą sumažinti bendrą išmetamųjų teršalų apdorojimo sistemų dydį,
- labai įvairius darbo/apkrovos ciklus, kurių metu išmetamųjų teršalų apdorojimo sistemos turi efektyviai veikti, įskaitant greitą reagavimą į pasikeitusią apkrovą,
- tinkamos terminės ir cheminės pusiausvyros užtikrinimą išmetimo sistemoje siekiant efektyvaus išmetamųjų teršalų apdorojimo sistemos veikimo, įskaitant dalelių filtrų sistemų regeneravimą esant įvairioms sąlygoms,
- pakartotiną variklio ir papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo sistemos optimizavimą, siekiant užtikrinti priimtina pereinamąją reagavimą ir sumažinti degalų ir reagento suvartojimą.

4. Problemos

4.1. Komisijos rekomendacijose teigiama, kad bus vykdoma „variklių eksploataavimo išmetamųjų teršalų“ stebėseną ir „siekiant parengti tinkamas bandymų procedūras“ bus „pasiūlytos bandomosios programos“. Svarbu patikrinti, ar įmanoma nešiojamąsias išmetamųjų teršalų matavimo sistemas įdiegti kelete mechanizmų, kuriuos variklių gamintojai pasirinktų kaip reprezentuojančius gaminius. Stacionaraus įdiegimo visuose mechanizmuose klausimas nėra svarstomas šiame teisės akte.

4.2. Europos Komisijos pasiūlyme numatyto V etapo įgyvendinimo tvarkaraščio bus įmanoma laikytis tik tuo atveju, jei teisės aktas bus priimtas laiku. Jeigu sprendimo priėmimo procesas labai užtruks, neliks laiko baigti produktų kūrimą ir atlikti visų tipų patvirtinimo darbus.

Briuselis, 2015 m. vasario 18 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Henri MALOSSE