

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par prasībām attiecībā uz autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas iekšdedzes motoru emisiju robežvērtībām un tipa apstiprināšanu”**

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

(2015/C 251/06)

**Vienīgais ziņotājs: Brendan BURNS kgs**

Eiropas Parlaments 2014. gada 12. novembrī un Padome 2015. gada 19. februārī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par prasībām attiecībā uz autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas iekšdedzes motoru emisiju robežvērtībām un tipa apstiprināšanu”*

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

Par komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2015. gada 2. februārī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 505. plenārajā sesijā, kas notika 2015. gada 18. un 19. februārī (2015. gada 18. februāra sēdē), ar 164 balsīm par, 1 balsi pret un 3 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Ieteikumi

1.1. Tā kā testēšanas iekārtas un testēšanas procedūru ieviešana attiecībā uz “motoru ekspluatācijas emisiju raksturlielumu kontroli” ir jauna koncepcija autoceļiem neparedzētai mobilajai teknikai (ANMT), EESK iesaka attiecībā uz visiem motoru un mobilās tehnikas tipiem īstenot visaptverošas izmēģinājuma programmas, lai noteiktu, vai ir iespējams uzstādīt nepieciešamos instrumentus. Šajos pētījumos būtu arī jānoskaidro, vai mobilās tehnikas vienībā izmantotais motors būtu jāpārbauda uz izmēģināšanas stenda, ja mērīšana tieši tehnikas vienībā izrādās pārlietu sarežģīta.

1.2. Ņemot vērā lielās bažas par sabiedrības veselību, kas saistītas ar degšanas procesā izdalītajām nanodaļiņām, un augsto aizsardzības līmeni, ko iespējams panākt, attiecībā uz ANMT motoriem īstenojot V posmu, kā arī ņemot vērā konsensu, ko par Komisijas priekšlikumu paiduši daudzi iesaistītie dalībnieki, tajā skaitā motoru un tehnikas ražotāju nozare, EESK iesaka nekavējoties apstiprināt jauno regulu. Pateicoties priekšlikuma izstrādes gaitā veiktajai intensīvajai sadarbībai ar visām iesaistītajām pusēm (tostarp nozari un NVO), Komisijas priekšlikumā ir atzītas dažādās tehnoloģijas, kas emisiju kontrolei pieejamas atkarībā no motora lieluma un sadedzes cikla.

## 2. Koncepcijas pamatprincips

2.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) ir pārliecināta, ka oglekļa monoksīda, slāpekļa oksīdu, ogļūdeņražu un cieto daļiņu kaitīgo emisiju samazināšana no dzinējiem, kas paredzēti lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem, ir nepieciešama, lai sekmētu ES paredzēto gaisa kvalitātes rādītāju sasniegšanu.

2.2. EESK arī uzskata, ka jebkuriem ierosinātajiem tiesību aktiem ar mērķi palīdzēt aizsargāt cilvēku veselību un vidi jābūt balstītiem uz pamatotiem tehniskiem, ekonomiskiem un praktiskiem priekšlikumiem.

## 3. Vispārīga informācija

3.1. ANMT definīcijā ir ietverts liels skaits dažādu mašīnu un iekšdedzes dzinēju veidu. Ar šiem dzinējiem ir aprīkotas gan pārnēsājamas ierīces, gan riteņu transportlīdzekļi un sliežu transportlīdzekļi. Tos ekspluatē būvniecības, lauksaimniecības, kalnrūpniecības, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un daudzās citās nozarēs. Šo dzinēju emisiju robežvērtības pašlaik ir noteiktas Direktīvā 97/68/EK. Jauni emisiju posmi pēdējoreiz tika ieviesti, direktīvu grozot 2004. gadā. Eiropas Komisijas secinājums ir tāds, ka tie vairs neatbilst pašreizējai tehnoloģiju attīstībai un ka tāpēc uz ANMT var attiecināt emisiju ierobežojumus, ko piemēro autotransporta līdzekļiem (piemēram, autobusiem un smagajām/kravas automašīnām).

3.2. Tomēr, lai ceļu tehnoloģiju pielāgotu ANMT dzinējiem un mobilajai tehnikai, būs vajadzīgs būtisks izstrādes darbs un resursi. Šā iemesla dēļ Eiropas Komisijas priekšlikumā noteiktas *Euro VI* robežvērtības gadījumiem, kuros tehnoloģija jau ir labi izstrādāta, un citos gadījumos ieteikts piemērot *EPA* robežvērtības, kas jau tiek izmantotas ASV tiesību aktos, kuri šajā nozarē ir ievērojami progresējuši.

3.3. Atšķirībā no autotransporta emisiju noteikumiem, kuros pastāv diferencēts regulējums attiecībā uz mazākajiem un lielākajiem transportlīdzekļiem, ar atsevišķu regulējumu attiecībā uz motocikliem, vieglajiem kravas un smagdarba transportlīdzekļiem, ierosinātie noteikumi ir vispārēji un ietvers ārkārtīgi plašu mobilās tehnikas un iekārtu spektru, kuru dzinēja jauda var būt no mazāk par 8 kW līdz aptuveni 3 500 kW. Tie ietvers visus dzinēju cilindru tilpumus, sākot no litra decimāldaļām līdz vairāk nekā 100 litriem uz cilindru.

3.4. ANMT dzinēji darbojas citādos apstākļos nekā autoceļu transportlīdzekļu dzinēji. Lielākā daļa ANMT nedarbojas kā kravas automobiļi, kuriem ir aiztures periods no tukšgaitas līdz maksimālās jaudas sasniegšanai. ANMT lielākoties uzreiz sāk darboties ar maksimālo jaudu, pēc kā seko īss tukšgaitas periods, pēc tam maksimālā jauda un visbeidzot apstāšanās. Pēc tam šis cikls atkārtojas. Šādi ir parastie darba apstākļi lielākajai daļai ANMT. Tie atšķiras no gandrīz nemainīgajiem dzinēja apgrīzieniem un jaudas līmeņiem, kādi ir raksturīgi autoceļu transportlīdzekļiem.

3.5. Jebkurā pielāgošanas procesā attiecībā uz ANMT dzinējiem būtu jāņem vērā šādi faktori:

- konstrukcijas izmaiņas, kas vajadzīgas, lai izturētu attiecīgos bezceļa apstākļus, tostarp agresīvākas vides ietekmi, intensīvus triecienus un vibrācijas salīdzinājumā ar autoceļu transportlīdzekļiem, kas tiek ekspluatēti uz taisniem un līdzeniem autoceļiem,
- fiziskās formas un lieluma konfigurācijas izmaiņa, kas būtu vajadzīga, lai iekļautos ANMT dimensiju daudzveidībā un lai izpildītu prasību samazināt pēcapstrādes sistēmu kopējo apjomu,
- plašs dažādu darba/slodzes ciklu spektrs, kuros pēcapstrādes sistēmām jādarbojas efektīvi, tostarp strauja pārejas ielāde,
- atbilstoša termiska un ķīmiska līdzsvara nodrošināšana izplūdes sistēmā efektīvai pēcapstrādes sistēmas darbībai, iekļaujot daļiņu filtru reģenerāciju visdažādākajos apstākļos,
- dzinēja un pēcapstrādes sistēmas reoptimizācija ar mērķi nodrošināt pieņemamu pārejas reakciju un samazināt degvielas un reaģentu patēriņu.

#### 4. Problēmas

4.1. Komisijas ieteikumos minēts, ka ir paredzēts veikt “motoru ekspluatācijas emisiju raksturlielumu kontroli” un ka “ir ierosinātas izmēģinājuma programmas nolūkā izstrādāt atbilstošas testēšanas procedūras”. Ir svarīgi pārbaudīt iespējas uzstādīt pārnēsājamas emisijas mērīšanas sistēmas (PEMS) noteiktam skaitam agregātu, ko motoru ražotāji izraudzīsies savu ražoto produktu izmantojuma reprezentācijai. Šajā tiesību aktā nav paredzēta pastāvīga uzstādīšana visiem agregātiem.

4.2. Eiropas Komisijas dokumentā noteiktais V posma ieviešanas grafiks būs iespējams tikai tad, ja tiesību aktu pieņems savlaicīgi. Ja lēmuma pieņemšanas process būtiski aizkavēsies, vairs nebūs laika pabeigt produkta izstrādi un veikt visu tipu apstiprināšanu.

Briselē, 2015. gada 18. februārī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Henri MALOSSE