

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do niedrogowych maszyn ruchomych

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

(2015/C 251/06)

Samodzielny sprawozdawca: Brendan BURNS

Parlament Europejski, w dniu 12 listopada 2014 r., oraz Rada, w dniu 19 lutego 2015 r., postanowiły, zgodnie z art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do niedrogowych maszyn ruchomych

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

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 2 lutego 2015 r.

Na 505. sesji plenarnej w dniach 18–19 lutego 2015 r. (posiedzenie z dnia 18 lutego 2015 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 164 do 1 (3 osoby wstrzymały się od głosu) przyjął następującą opinię:

1. Zalecenia

1.1. Z uwagi na fakt, że opracowanie urządzeń i procedur badawczych do monitorowania „wyników emisji w trakcie eksploatacji silników” to nowa koncepcja w przypadku niedrogowych maszyn ruchomych, EKES zaleca, by zrealizowano gruntowne programy pilotażowe w odniesieniu do wszystkich rodzajów silników i maszyn w celu sprawdzenia, czy można zainstalować niezbędne urządzenia. Celem badań powinno być również ustalenie, czy silnik zastosowany w danej maszynie powinien zostać zbadany na stanowisku badawczym, jeżeli bezpośredni pomiar w maszynie miałby się okazać zbyt trudny.

1.2. Zważywszy na silne obawy dotyczące wpływu nanocząsteczek powstałych w procesie spalania na zdrowie publiczne i z uwagi na wysoki poziom ochrony, jaki można zapewnić poprzez wdrożenie proponowanego etapu V dla silników niedrogowych maszyn ruchomych, a także ze względu na konsensus w sprawie wniosku Komisji osiągnięty przez wiele zainteresowanych stron, w tym przemysł produkujący silniki i maszyny, EKES zaleca, by nowe rozporządzenie zostało szybko przyjęte. Dzięki intensywnym kontaktom ze wszystkimi zainteresowanymi stronami (w tym z przemysłem i organizacjami pozarządowymi) na etapie sporządzania dokumentu, we wniosku Komisji uznaje się różne technologie służące do kontroli emisji w zależności od pojemności silnika i cyklu spalania.

2. Podstawowa koncepcja

2.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) jest przekonany, że ograniczenie szkodliwych emisji tlenu węgla, tlenków azotu, węglowodorów i cząstek stałych przez silniki montowane w ciągnikach rolniczych i leśnych jest istotnym krokiem na drodze do realizacji celów UE w zakresie jakości powietrza.

2.2. Komitet uważa również, że podstawą wszelkich planowanych przepisów mających na celu ochronę środowiska naturalnego i zdrowia ludzi muszą być solidne propozycje techniczne, gospodarcze i praktyczne.

3. Kontekst

3.1. Definicja niedrogowych maszyn ruchomych obejmuje wiele różnych typów maszyn i silników spalinowych. Silniki te są instalowane zarówno w urządzeniach ręcznych, jak i w maszynach kołowych i szynowych. Wykorzystuje się je w budownictwie, rolnictwie, górnictwie, transporcie kolejowym, żegludzie śródlądowej i w wielu innych gałęziach przemysłu. Wartości graniczne w odniesieniu do emisji z tych silników ustanawia obecnie dyrektywa 97/68/WE. Nowe etapy emisji wprowadzono po raz ostatni w 2004 r., gdy zmieniano dyrektywę. Zdaniem Komisji Europejskiej nie odzwierciedlają one już bieżącego stanu technologii, w związku z czym można dostosować wartości graniczne emisji dla niedrogowych maszyn ruchomych do poziomów stosowanych w przypadku pojazdów drogowych (takich jak np. autobusy i ciężarówki).

3.2. Przystosowanie technologii używanych w przypadku pojazdów drogowych do silników i urządzeń instalowanych w niedrogowych maszynach ruchomych będzie jednak wymagało znacznego nakładu pracy i zasobów. Z tego względu we wniosku Komisji w odniesieniu do przypadków, w których technologia jest już dopracowana, wyznacza się wartości graniczne na poziomie zgodnym z normą Euro VI, a w pozostałych przypadkach proponuje się zastosowanie limitów Agencji Ochrony Środowiska obowiązujących już w USA, które poczyniły znaczne postępy w tej dziedzinie.

3.3. W przeciwieństwie do przepisów dotyczących emisji dla pojazdów drogowych, które są odmienne dla pojazdów najmniejszych i największych, a także osobne dla motocykli, lekkich pojazdów dostawczych i pojazdów ciężarowych, proponowane regulacje dotyczące maszyn niedrogowych ujmują je wszystkie razem, w związku z czym będą miały zastosowanie do szerokiego zakresu maszyn i urządzeń o mocy silnika od poniżej 8 kW do ok. 3 500 kW i o pojemności skokowej silnika od ułamka litra do ponad 100 litrów na cylinder.

3.4. Silniki niedrogowych maszyn ruchomych pracują w innych warunkach niż silniki pojazdów drogowych. Większość niedrogowych maszyn ruchomych funkcjonuje inaczej niż samochody ciężarowe, w przypadku których może minąć jakiś czas od rozpoczęcia pracy do momentu osiągnięcia maksymalnej mocy. Niedrogowe maszyny ruchome przeważnie muszą osiągnąć maksymalną moc natychmiast po uruchomieniu, potem następuje krótki przestój, potem znowu moc maksymalna i zatrzymanie pracy. Cykl ten następnie powtarza się dalej. Tak wyglądają normalne warunki pracy większości niedrogowych maszyn ruchomych. Odbiegają one zupełnie od warunków pracy silników w pojazdach drogowych, w przypadku których obroty i moc pozostają na niemal stałym poziomie.

3.5. Przewidując zastosowanie przepisów do silników niedrogowych maszyn ruchomych, należy uwzględnić następujące kwestie:

- zmiany konstrukcyjne konieczne, by silniki wytrzymały odpowiednie warunki niedrogowe, takie jak długotrwała praca w bardziej agresywnym środowisku, silne przeciążenia i większe wibracje niż w przypadku pojazdów drogowych poruszających się prosto po równej powierzchni,
- zmiany kształtu i rozmiaru konieczne, by silniki zmieściły się w komorach różnych maszyn niedrogowych oraz konieczność minimalizacji całkowitego rozmiaru układów oczyszczania spalin,
- bardzo zróżnicowane cykle pracy i obciążenia, z którymi muszą sobie skutecznie radzić układy oczyszczania spalin, w tym gwałtowne krótkotrwałe obciążenie,
- zapewnienie odpowiedniej równowagi termicznej i chemicznej w układzie wydechowym w celu skutecznego działania układu oczyszczania spalin, w tym regeneracji filtrów cząstek stałych w różnorodnych warunkach pracy,
- nowa optymalizacja silnika i układu oczyszczania spalin w celu zapewnienia akceptowalnego czasu reakcji oraz zminimalizowania zużycia paliwa i odczynnika.

4. Problemy

4.1. W zaleceniach Komisja przewiduje monitorowanie „wyników emisji w trakcie eksploatacji silników”, zaproponowano także „program pilotażowy zmierzający do opracowania odpowiednich procedur badawczych”. Ważne jest, aby sprawdzić możliwość zainstalowania przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS) w pewnej liczbie maszyn, które producenci silników wybiorą jako reprezentatywne dla użytkowania swoich produktów. W omawianym wniosku nie rozważa się stałego zainstalowania tych systemów we wszystkich maszynach.

4.2. Harmonogram wprowadzenia etapu V przewidziany we wniosku Komisji można będzie zrealizować jedynie pod warunkiem że prawodawstwo zostanie przyjęte w odpowiednim czasie. W przypadku znaczącego opóźnienia procesu decyzyjnego nie będzie czasu, aby zakończyć opracowywanie produktów i przeprowadzić wszystkie homologacje typu.

Bruksela, 18 lutego 2015 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE