

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov“

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

(2015/C 251/06)

Samostatný spravodajca: Brendan BURNS

Európsky parlament (12. novembra 2014) a Rada (19. februára 2015) sa rozhodli podľa článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov“

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

Odborná sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 2. februára 2015.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 505. plenárnom zasadnutí 18. a 19. februára 2015 (schôdza z 18. februára 2015) prijal 164 hlasmi za, pričom 1 člen hlasoval proti a 3 sa hlasovania zdržalo, nasledujúce stanovisko:

1. Odporúčania

1.1. Vzhľadom na skutočnosť, že zavedenie skúšobných zariadení a rozvoj skúšobných postupov na „emisie z motorov v prevádzke“ predstavuje novú koncepciu pre necestné pojazdné stroje, EHSV odporúča vypracovať podrobné pilotné programy pre všetky typy motorov a strojov s cieľom zistiť, či je možné namontovať potrebné nástroje. V týchto štúdiách by sa taktiež malo zväziť, či je potrebné, aby sa motor používaný v stroji testoval na skúšobnom zariadení, ak sa preukáže, že meranie realizované priamo v strojoch by mohlo byť komplikované.

1.2. Vzhľadom na obavy o verejné zdravie v súvislosti s nanočasticami vznikajúcimi v dôsledku spaľovacích procesov a na vysokú úroveň ochrany, ktorú je možné dosiahnuť prostredníctvom realizácie navrhovanej V. fázy pre spaľovacie motory necestných pojazdných strojov, ako aj so zreteľom na konsenzus týkajúci sa návrhu Komisie, na ktorom sa dohodli všetky zainteresované strany vrátane výrobcov motorov, EHSV navrhuje, aby sa nariadenie urýchlene prijalo. Vďaka intenzívnej interakcii v prípravnej fáze so všetkými zúčastnenými stranami (vrátane zástupcov odvetvia a MVO) v návrhu Komisie sa uznávajú rôzne technológie, ktoré sú dostupné pre kontrolu emisií v závislosti od veľkosti motora a cyklu spaľovania.

2. Základná zásada koncepcie

2.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) zastáva názor, že zníženie objemu škodlivých emisií oxidu uhľoňatého, oxidov dusíka, uhlíkovodíkov a pevných častíc z motorov určených pre poľnohospodárske a lesné traktory je dôležitým krokom k dosiahnutiu cieľov kvality ovzdušia v EÚ.

2.2. EHSV je takisto presvedčený, že predkladané právne predpisy prospešné pre ľudské zdravie a životné prostredie musia byť založené na rozsiahlych technických, ekonomických a praktických návrhoch.

3. Súvislosti

3.1. Definícia necestných pojazdných strojov zahŕňa veľký počet rôznych typov strojov a spaľovacích motorov. Tieto motory sú namontované v ručne držaných zariadeniach, ako aj v kolesových a koľajových strojoch. Používajú sa v stavebníctve, poľnohospodárstve, baníctve, na železničiach, vo vnútrozemskej vodnej doprave a v mnohých iných priemyselných odvetviach. Emisné limity pre tieto motory sú v súčasnosti stanovené v smernici 97/68/ES. Nové emisné stupne boli naposledy zavedené pri zmene smernice v roku 2004. Záver Európskej komisie je taký, že tieto hodnoty už neodrážajú aktuálny stav technológie, a preto sa limity týkajúce sa necestných pojazdných strojov môžu zosúladiť s emisnými limitmi pre cestné vozidlá (napr. autobusy a nákladné vozidlá/kamióny).

3.2. Na prispôsobenie cestnej technológie pre motory a zariadenia v necestných pojazdných strojoch však bude potrebný značný vývoj a zdroje. V návrhu Komisie sú preto stanovené „automobilové úrovne“ prahových hodnôt pre prípady, ak je už technológia vyspelá, a na iných miestach sa navrhujú prahové hodnoty EPA, ktoré sa už uplatňujú v legislatíve USA, ktoré v tomto odvetví dosiahli značný pokrok.

3.3. Na rozdiel od diaľničných emisných predpisov, v rámci ktorých sa rozlišuje medzi predpismi pre najmenšie a najväčšie vozidlá a na motocykle, ľahké úžitkové vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá sa uplatňujú osobitné predpisy, návrh nariadenia pre necestné stroje je paušálnym návrhom a zahŕňa širokú škálu siahajúcu od strojov a zariadení s výkonom motora menším ako 8 kW až po stroje a zariadenia s výkonom motora približne 3 500 kW. Zahrnuté budú všetky zdvihové objemy valcov od zlomku jedného litra až po viac ako 100 litrov na valec.

3.4. Motory v necestných pojazdných strojoch pracujú za iných podmienok ako motory namontované v cestných vozidlách. Väčšina necestných pojazdných strojov nefunguje ako nákladné vozidlo, ktoré dosiahne maximálny výkon až po určitom čase po naštartovaní. Necestné pojazdné stroje väčšinou okamžite dosahujú maximálny výkon, potom nasleduje krátka stacionárna fáza, opäť maximálny výkon a zastavenie. Tento cyklus sa následne opakuje. Ide o bežné podmienky fungovania väčšiny necestných pojazdných strojov. Tento chod sa líši od takmer konštantných hodnôt otáčok motorov a výkonu cestných vozidiel.

3.5. Počas procesu prispôsobovania motorov v necestných pojazdných strojoch treba zohľadniť tieto otázky:

- konštrukčné zmeny s cieľom odolávať príslušným podmienkam mimo ciest, vrátane dlhodobého vystavenia agresívnejšiemu prostrediu, vysokému nárazovému zaťaženiu a vibráciám v porovnaní s cestnými vozidlami používanými na rovných diaľniciach,
- zmena (konfigurácie) fyzického tvaru a veľkosti, ktorá bude potrebná, aby sa rôzne druhy necestných pojazdných strojov zmestili do im určených priestorov a zodpovedali požiadavke minimalizovať celkový rozsah systémov dodatočnej úpravy,
- široká škála pracovných/záťažových cyklov, počas ktorých musia systémy dodatočnej úpravy fungovať účinne, vrátane rýchleho prechodového zaťaženia,
- zabezpečiť vhodnú tepelnú a chemickú rovnováhu výfukového systému v záujme účinnej prevádzky systému dodatočnej úpravy, vrátane regenerácie filtrovania tuhých častíc za rôznych podmienok,
- opätovná optimalizácia motora a systému dodatočnej úpravy s cieľom zabezpečiť prijateľný prechodový jav a minimalizovať spotrebu paliva a činidla.

4. Problémy

4.1. V odporúčaní Komisie sa uvádza, že sa budú monitorovať „emisie z motorov v prevádzke“ a navrhujú sa „pilotné programy s cieľom vypracovať vhodné skúšobné postupy.“ Je dôležité overiť realizovateľnosť namontovania prenosných systémov merania emisií (PEMS) do malého počtu strojov, ktoré výrobcovia motorov vyberú ako typické príklady pre používanie ich výrobkov. V tomto právnom predpise sa neuvažuje o trvalom namontovaní do všetkých strojov.

4.2. Harmonogram zavedenia V. fázy uvedený v návrhu Komisie EÚ bude možné dodržať len vtedy, ak sa včas prijme príslušná legislatíva. Ak by v rozhodovacom procese došlo k akémukoľvek významnému meškaniu, nezostane čas na dokončenie vývoja produktu a na realizáciu všetkých schválení typu.

V Bruseli 18. februára 2015

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Henri MALOSSE