

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích vztahujících se na mezní hodnoty emisí a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních pojízdných strojích

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

(2015/C 251/06)

Samostatný zpravodaj: pan Brendan BURNS

Dne 12. listopadu 2014 se Evropský parlament a dne 19. února 2015 Rada, v souladu s článkem 114 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích vztahujících se na mezní hodnoty emisí a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních pojízdných strojích

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

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 2. února 2015.

Na 505. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 18. a 19. února 2015 (jednání dne 18. února), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 164 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 3 členové se zdrželi hlasování.

1. Doporučení

1.1. Vzhledem k tomu, že zavedení zkušebních zařízení a vývoj zkušebních postupů pro „emisní vlastnosti motorů během provozu“ je v případě nesilničních pojízdných strojů novým pojmem, doporučuje EHSV provést důkladné pilotní programy pro všechny typy motorů a strojů, a ověřit tak, zda je možné instalovat nezbytné nástroje. Tyto studie by se také měly zabývat tím, zda by motory používané ve strojích měly být testovány na zkušebním stavu, budou-li problémy spojené s přímým měřením ve strojích nepřiměřené.

1.2. Vzhledem ke značným obavám o veřejné zdraví v souvislosti s nanočásticemi vznikajícími při spalování a vysoké úrovni ochrany, již lze dosáhnout zavedením navrhované etapy V pro motory v nesilničních pojízdných strojích, a s ohledem na konsensus ohledně návrhu Komise vyjádřený mnoha zúčastněnými stranami, včetně výrobců motorů a strojů, doporučuje EHSV, aby bylo nové nařízení rychle schváleno. Díky intenzivní interakci v přípravné fázi se všemi zúčastněnými stranami (včetně průmyslu a nevládních organizací) uznává návrh Komise různé technologie, jež jsou k dispozici pro kontrolu emisí v závislosti na velikosti motoru a spalovacím cyklu.

2. Základní zásada koncepce

2.1. Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) je přesvědčen, že snížení škodlivých emisí oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, uhlovodíků a částic z motorů určených pro zemědělské a lesnické traktory je důležitým krokem k dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší.

2.2. EHSV se dále domnívá, že jakýkoli návrh právní úpravy, která má být ku prospěchu lidskému zdraví a životnímu prostředí, musí vycházet z důkladného technického, ekonomického a praktického posouzení.

3. Souvislosti

3.1. Definice nesilničních pojízdných strojů zahrnuje velký počet různých typů strojů a spalovacích motorů. Tyto motory jsou nainstalované jak v ručně držených zařízeních, tak v kolových nebo pásových strojích. Jsou provozovány ve stavebnictví, zemědělství, hornictví, na železnicích, vnitrozemských vodních cestách a v mnoha jiných odvětvích. Mezní hodnoty emisí pro tyto motory jsou v současnosti upraveny směrnici 97/68/ES. Nové etapy snižování emisí byly naposledy stanoveny v roce 2004, kdy došlo ke změně této směrnice. Závěr Evropské komise je takový, že tyto hodnoty již neodrážejí současný stav technologického vývoje, a proto lze sladit emisní limity pro nesilniční pojízdné stroje s limity pro silniční vozidla (například autobusy a nákladní vozidla).

3.2. K přizpůsobení silniční technologie pro motory a zařízení v nesilničních pojízdných strojích však bude zapotřebí značného vývoje a zdrojů. Návrh Komise EU proto stanoví mezní hodnoty podle norem Euro VI pro případy, kdy je technologie již vyspělá, a na jiném místě navrhuje použití mezních hodnot EPA, které se již využívají v legislativě USA, jež v tomto odvětví dosáhla značného pokroku.

3.3. Na rozdíl od silničních emisních předpisů, v nichž je rozdíl mezi předpisy pro nejmenší a největší vozidla a které zvlášť upravují motocykly, lehká užitková vozidla a těžká užitková vozidla, je návrh nařízení pro nesilniční stroje paušálním návrhem a obsáhne širokou škálu strojů a zařízení od výkonu motoru nižšího než 8 kW až po výkon okolo 3 500 kW. Zahrnuty budou všechny objemy válců motorů počínaje zlomkem jednoho litru až k více než 100 litrům na válec.

3.4. Motory v nesilničních pojízdných strojích fungují za jiných podmínek než motory instalované v silničních vozidlech. Většina nesilničních pojízdných strojů nefunguje jako nákladní automobil, který dosáhne maximálního výkonu až po určité době od nastartování. Nesilniční pojízdné stroje většinou fungují tak, že po startu okamžitě dosahují maximálního výkonu, poté následuje krátká stacionární fáze, poté maximální výkon a zastavení. Následně se cyklus opakuje. To jsou běžné pracovní podmínky většiny nesilničních pojízdných strojů. Liší se to od téměř stálých hodnot otáček motoru a výkonu silničních vozidel.

3.5. Během procesu přizpůsobování motorů v nesilničních pojízdných strojích je třeba zohlednit následující otázky:

- konstrukční změny s cílem odolat příslušným podmínkám mimo silnici, včetně dlouhodobého vystavení agresivnějšímu prostředí, vysokému nárazovému zatížení a vibracím v porovnání se silničními vozidly používanými na rovných silnicích;
- změna konfigurace fyzického tvaru a velikosti, která bude nutná, aby se různorodé nesilniční pojízdné stroje vešly do jim určeného prostoru a odpovídaly požadavku minimalizovat celkovou velikost systémů následného zpracování;
- široká škála pracovních/zátěžových cyklů, při nichž musí systémy následného zpracování fungovat efektivně, a to včetně rychlého neustálého zatížení;
- zajištění odpovídající tepelné a chemické rovnováhy ve výfukovém systému v zájmu účinného fungování systému následného zpracování, včetně regenerace systémů filtrování částic, v širokém rozsahu podmínek;
- opětovná optimalizace motoru a systému následného zpracování, aby se zajistila přijatelná neustálá odezva a minimalizovala se spotřeba paliva a čínidla.

4. Problémy

4.1. V doporučeních Komise se uvádí, že „emisní vlastnosti motorů během provozu“ budou monitorovány a že „byly vypracovány návrhy pilotních programů, jejichž cílem je vyvinout vhodné zkušební postupy“. Je důležité ověřit proveditelnost instalace přenosných systémů měření emisí (PEMS) do několika strojů, které výrobci motorů vyberou jako typické příklady používání jejich výrobků. Trvalá instalace do všech strojů se v tomto právním předpisu nezvažuje.

4.2. Harmonogram zavádění V. etapy uvedený v návrhu Evropské komise bude možné dodržet pouze tehdy, pokud bude včas přijat právní předpis. Dojde-li v rozhodovacím procesu k jakémukoli významnému zdržení, nebude čas na dokončení vývoje výrobku a provedení všech schválení typu.

V Bruselu dne 18. února 2015.

Předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Henri MALOSSE
