

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg"

COM(2014) 581 final – 2014/0268 (COD)

(2015/C 251/06)

Föredragande utan studiegrupp: Brendan BURNS

Den 12 november 2014 och den 19 februari 2015 beslutade Europaparlamentet respektive rådet att i enlighet med artikel 114 i EUF-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg"

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

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 2 februari 2015.

Vid sin 505:e plenarsession den 18–19 februari 2015 (sammanträdet den 18 februari 2015) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 164 röster för, 1 röst emot och 3 nedlagda röster.

1. Rekommendationer

1.1 Eftersom införandet av provningsutrustning och utformningen av provningsförfaranden för "motorernas utsläpp i drift" är ett nytt koncept för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg rekommenderar EESK att noggranna pilotprogram genomförs för alla typer av motorer och maskiner för att kontrollera om det är möjligt att installera de nödvändiga instrumenten. I dessa studier bör man också undersöka om den motor som används i maskinen bör provas i en provbänk om svårigheterna att mäta direkt på maskinen visar sig vara för stora.

1.2 Med hänsyn till den starka oron för folkhälsan p.g.a. nanopartiklar från förbränningsprocesser och den höga skyddsnivå som kan uppnås om det föreslagna steg V genomförs för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, och med tanke på samtycket till kommissionens förslag från många berörda parter, inklusive motor- och maskintillverkningsindustrin, rekommenderar EESK att den nya förordningen antas snabbt. Tack vare intensiv samverkan med alla berörda parter (bl.a. industrin och icke-statliga organisationer) under utarbetandet erkänner kommissionen i sitt förslag de olika former av teknik som finns tillgängliga för utsläppsbegränsningar beroende på motorns storlek och förbränningscykel.

2. Den grundläggande principen för konceptet

2.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) anser att en minskning av skadliga utsläpp av kolmonoxid, kväveoxider, kolväten och partiklar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer är ett nödvändigt steg mot att uppnå EU:s mål om luftkvalitet.

2.2 EESK anser också att lagstiftning som föreslås för att skydda människors hälsa och miljön måste baseras på välgrundade tekniska, ekonomiska och praktiska förslag.

3. Bakgrund

3.1 Definitionen av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg omfattar ett stort antal olika typer av maskiner och förbränningsmotorer. Dessa motorer installeras i såväl handhållen utrustning som i hjul- och bandförsedda maskiner. De används inom bygg-, jordbruks-, gruv-, järnvägs- och inre vattenvägssektorerna, för att bara nämna några få. För närvarande fastställs utsläppsgränserna för dessa motorer i direktiv 97/68/EG. Nya utsläppssteg infördes senast när direktivet ändrades 2004. Kommissionens slutsats är att de inte längre återspeglar den senaste tekniken, och att mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg därför kan bringas i överensstämmelse med utsläppsgränserna för vägfordon (t.ex. bussar och lastbilar/långtradare).

3.2 Det kommer dock att krävas betydande utvecklingsarbete och resurser för att anpassa tekniken för vägfordon till mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och deras motorer. På grund av detta fastställs i kommissionens förslag Euro VI-gränsvärden i de fall där tekniken redan är mogen, och i andra fall föreslås det att man ska tillämpa den amerikanska miljöskyddsmyndighetens (EPA) gränsvärden, som redan används i amerikansk lagstiftning, där man har gjort betydande framsteg på detta område.

3.3 Till skillnad från utsläppsföreskrifterna för vägfordon, där man gör åtskillnad mellan föreskrifterna för de minsta och de största fordonen, med separat lagstiftning för motorcyklar, lätta fordon och tunga fordon, är de föreslagna föreskrifterna för maskiner som inte är avsedda att användas på väg ett heltäckande förslag och omfattar en enorm spännvidd av maskiner och utrustning med en motoreffekt på knappt 8 kW upp till ca 3 500 kW. Detta innebär att alla motorcylindervolymer från en bråkdel av en liter till mer än 100 liter per cylinder kommer att omfattas.

3.4 Motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg används under andra förhållanden än motorer i vägfordon. De flesta mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg fungerar inte som en lastbil, där det finns en fördröjning mellan stillastående och när maximal effekt nås. För mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg krävs för det mesta maximal effekt omedelbart när de slås på, sedan är de stillastående en kort stund, sedan krävs maximal effekt, och slutligen slås de av. Därefter upprepas cykeln. Dessa är de normala driftsförhållandena för de flesta mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg. De skiljer sig från de närmast konstanta nivåerna för motorns varvtal och uteffekt hos vägfordon.

3.5 Följande frågor måste beaktas under anpassningsprocessen till motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg:

- Konstruktionsändringar för att tåla de förhållanden som råder utanför väg, bl.a. långvarig exponering för mer utmanande miljöer, hög stötbelastning och stora vibrationer jämfört med vägfordon som används på raka och jämna vägar.
- Den ändring av fysisk form och storlek som skulle krävas för att passa in i det tillgängliga utrymmet i de många olika maskinerna som inte är avsedda att användas på väg och kravet på att minimera efterbehandlingssystemens totala storlek.
- De många olika drifts-/belastningscykler under vilka efterbehandlingssystemen måste fungera effektivt, bl.a. snabb transient belastning.
- Säkerställande av lämpliga termiska och kemiska balanser i avgassystemet för att efterbehandlingssystemet ska fungera effektivt, inklusive regenerering av partikelfiltersystemen under många olika förhållanden.
- Reoptimering av motorn och efterbehandlingssystemet för att garantera ett godtagbart transientsvar och minimera bränsle- och reagensförbrukningen.

4. Problem

4.1 I kommissionens rekommendationer står det att "motorernas utsläpp i drift" ska övervakas och man föreslår "pilotprogram för att utveckla lämpliga provningsförfaranden". Det är viktigt att kontrollera att det är möjligt att installera bärbara system för utsläppsmätning på ett antal maskiner som motortillverkarna kommer att välja ut som representativa för användningen av deras produkter. Permanent installation på alla maskiner övervägs inte i denna lagstiftning.

4.2 Tidsplanen för införandet av steg V i kommissionens förslag kommer att hålla bara om lagstiftningen antas i god tid. Om beslutsprocessen skulle försenas i betydande mån kommer man inte att hinna slutföra produktutvecklingen och genomföra alla typgodkännanden.

Bryssel den 18 februari 2015.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Henri MALOSSE
