

## I

(Gesetzgebungsakte)

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2011/72/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. September 2011

**zur Änderung der Richtlinie 2000/25/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Zugmaschinen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind <sup>(3)</sup> werden die Abgasemissionen aus Motoren in land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen geregelt, um die menschliche Gesundheit und die Umwelt besser zu schützen. Die Richtlinie 2000/25/EG sah vor, dass die im Jahr 2010 für die Typgenehmigung der Mehrzahl von Selbstzündungsmotoren geltenden Emissionsgrenzwerte, die als Stufe III A bezeichnet werden, durch die schrittweise ab dem 1. Januar 2011 für das Inverkehrbringen und ab dem 1. Januar 2010 für die Typgenehmigung dieser Motoren in Kraft tretenden strengeren Grenzwerte der Stufe III B ersetzt werden sollten. Die Stufe IV sieht strengere Emissionsgrenzwerte als die Stufe III B vor und tritt schrittweise ab dem 1. Januar 2013 für die Typgenehmigung dieser Motoren und ab dem 1. Januar 2014 für das Inverkehrbringen in Kraft.
- (2) Der Übergang zu Stufe III B erfordert einen technologischen Sprung, dessen Umsetzung mit beträchtlichen Kosten für die Umgestaltung der Motoren und die Entwick-

lung fortschrittlicher technischer Lösungen einhergeht. Jedoch sollten die gegenwärtige globale Finanz- und Wirtschaftskrise oder ein Wirtschaftsabschwung nicht zu einer Lockerung von Umweltnormen führen. Diese Überarbeitung der Richtlinie 2000/25/EG sollte daher als Ausnahme verstanden werden. Zudem sind Investitionen in umweltfreundliche Technologien für die Förderung von Wachstum, Arbeitsplätzen und Gesundheitssicherheit in der Zukunft wichtig.

- (3) Die Richtlinie 2000/25/EG sieht ein Flexibilitätssystem vor, das es den Zugmaschinenherstellern erlaubt, während einer bestimmten Stufe eine begrenzte Anzahl von Motoren zu erwerben, die nicht den Emissionsgrenzwerten entsprechen, die während dieser Stufe gelten, sondern die nach den Anforderungen der Stufe genehmigt wurden, die der gegenwärtig geltenden Stufe unmittelbar vorausging.
- (4) Seit dem Jahr 2005 hat die Richtlinie 2000/25/EG vorgesehen, dass die Frage geprüft werden muss, ob mehr Flexibilität bezüglich der Emissionsgrenzwerte der Stufen III B und IV erforderlich ist. Um der Industrie beim Übergang zur nächsten Stufe eine vorübergehende Erleichterung zu bieten, ist es erforderlich, die Bedingungen für die Anwendung des Flexibilitätssystems anzupassen.
- (5) In Stufe III B sollte die Anzahl der in Verkehr gebrachten und in Betrieb genommenen Zugmaschinen für jede Motorkategorie höchstens 40 % der Anzahl von Zugmaschinen, die von dem Zugmaschinenhersteller in dieser Motorkategorie in Verkehr gebracht wurden, betragen. Die Alternative, dass eine feste Anzahl von Zugmaschinen im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden dürfen, sollte entsprechend angepasst werden.
- (6) Die Hersteller von Zugmaschinen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sollten Nutznießer europäischer Programme zur finanziellen Förderung oder einschlägiger Förderprogramme der Mitgliedstaaten sein. Im Rahmen dieser Förderprogramme können Projekte begünstigt werden, bei denen die besten verfügbaren Technologien mit den strengsten Emissionsnormen zum Einsatz kommen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 107 vom 6.4.2011, S. 26.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Juni 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 19. Juli 2011.

<sup>(3)</sup> ABl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1.

- (7) Die Richtlinie 2000/25/EG sollte daher entsprechend geändert werden.
- (8) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen tragen vorübergehenden Schwierigkeiten der Industrie Rechnung. Daher sollte die Anwendung dieser Maßnahmen auf die Dauer der Stufe III B beschränkt sein.
- (9) Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte sollten verschärft werden, auch in Bezug auf ultrafeine Schwarzkohle-Partikel durch die Einführung von Partikelzahlgrenzwerten in den künftigen Rechtsvorschriften, wenn dies durch die diesbezügliche Folgenabschätzung gerechtfertigt ist —

sionsgrenzwertstufe genehmigt wurden, die der gegenwärtig geltenden Stufe unmittelbar vorausging, in Betrieb genommen werden darf.

Das Flexibilitätssystem tritt in Kraft, wenn eine bestimmte Stufe anwendbar wird, und gilt während der Dauer dieser Stufe. Das Flexibilitätssystem gemäß Anhang IV Abschnitt 1.2 ist jedoch auf die Dauer der Stufe III B, beziehungsweise, falls es keine nachfolgende Stufe gibt, auf drei Jahre beschränkt.“

3. Anhang IV erhält die Fassung des Anhangs dieser Richtlinie.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Änderung der Richtlinie 2000/25/EG

Die Richtlinie 2000/25/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 werden folgende Gedankenstriche angefügt:

- „— ‚Flexibilitätssystem‘ das Verfahren zur Erlangung einer Ausnahmeregelung, nach der ein Mitgliedstaat das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme einer beschränkten Anzahl von Zugmaschinen gemäß den Erfordernissen des Artikels 3a gestattet;
- ‚Motorenkategorie‘ die Einstufung von Motoren nach der Leistungsstufe in Verbindung mit der Stufe der Abgasemissionsgrenzwerte;
- ‚Bereitstellung auf dem Markt‘ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe einer Zugmaschine oder eines Motors zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt der Union im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit;
- ‚Inverkehrbringen‘ die erste Bereitstellung einer Zugmaschine oder eines Motors auf dem Markt;
- ‚Inbetriebnahme‘ den erstmaligen bestimmungsgemäßen Einsatz einer Zugmaschine oder eines Motors in der Union. Der Tag der Zulassung zum Straßenverkehr bzw. des Inverkehrbringens gilt als Tag der Inbetriebnahme.“

2. Artikel 3a erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 3a

#### Flexibilitätssystem

Abweichend von Artikel 3 Absätze 1 und 2 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass auf Antrag eines Zugmaschinenherstellers und unter der Bedingung, dass die Genehmigungsbehörde die einschlägige Erlaubnis zum Inverkehrbringen nach dem in Anhang IV festgelegten Verfahren erteilt hat, eine begrenzte Anzahl von Zugmaschinen, die mit Motoren ausgestattet sind, die nach den Anforderungen der Emis-

#### Artikel 2

#### Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens bis zum 24. September 2011 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### Artikel 3

#### Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

#### Artikel 4

#### Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 14. September 2011.

Im Namen des Europäischen  
Parlaments

Der Präsident  
J. BUZEK

Im Namen des Rates

Der Präsident  
M. DOWGIELEWICZ

## ANHANG

## „ANHANG IV

**BESTIMMUNGEN FÜR ZUGMASCHINEN UND MOTOREN, DIE GEMÄß DEM IN ARTIKEL 3a  
FESTGELEGTE FLEXIBILITÄTSSYSTEM IN VERKEHR GEBRACHT WERDEN****1. MAßNAHMEN DER ZUGMASCHINENHERSTELLER**

- 1.1. Außer während Stufe III B beantragt ein Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei der Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, die Zugmaschinen gemäß den maßgeblichen Bestimmungen dieses Anhangs in Verkehr bringen zu dürfen. Die Anzahl der Zugmaschinen darf die in den Abschnitten 1.1.1 und 1.1.2 angegebenen Werte nicht übersteigen. Die Motoren müssen den in Artikel 3a angeführten Erfordernissen entsprechen.

- 1.1.1. Die Anzahl der nach dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachten Zugmaschinen darf für jede Motorenkategorie 20 % der Anzahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie in Verkehr gebrachten Zugmaschinen (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem Unionsmarkt in den letzten fünf Jahren) nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen vertreibt, wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen vertrieben hat.

- 1.1.2. Alternativ zu Abschnitt 1.1.1 darf die Anzahl von Zugmaschinen, die nach dem Flexibilitätssystem in den einzelnen Leistungsstufen in Verkehr gebracht werden, die folgenden Werte nicht überschreiten:

Motorleistungsstufe P (kW)	Anzahl Zugmaschinen
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

- 1.2. Während Stufe III B beantragt ein Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei der Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, die Zugmaschinen gemäß den maßgeblichen Bestimmungen dieses Anhangs in Verkehr bringen zu dürfen. Die Anzahl der Zugmaschinen darf die in den Abschnitten 1.2.1 bzw. 1.2.2 angegebenen Werte nicht überschreiten. Die Motoren müssen den in Artikel 3a angeführten Erfordernissen entsprechen.

- 1.2.1. Die Anzahl der nach dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachten Zugmaschinen darf für jede Motorenkategorie 40 % der Anzahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie in Verkehr gebrachten Zugmaschinen (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem Unionsmarkt in den letzten fünf Jahren) nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen vertreibt, wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen vertrieben hat.

- 1.2.2. Alternativ zu Abschnitt 1.2.1 darf die Anzahl der nach dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachten Zugmaschinen in den einzelnen Leistungsstufen die folgenden Werte nicht überschreiten:

Motorleistungsstufe P (kW)	Anzahl Zugmaschinen
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. Der Zugmaschinenhersteller macht in seinem Antrag an die Genehmigungsbehörde folgende Angaben:

- a) ein Muster der Schilder, die an jeder Zugmaschine anzubringen sind, die nach dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht wird. Diese Schilder müssen folgenden Text tragen: „ZUGMASCHINE NR. ... (laufende Nummer der Zugmaschine) VON ... (Gesamtzahl von Zugmaschinen in der jeweiligen Leistungsstufe) mit MOTOR NR. ... MIT TYPGENEHMIGUNG (Richtlinie 2000/25/EG) NR: ...“; und

b) ein Muster des zusätzlichen, am Motor anzubringenden Schildes mit dem in Abschnitt 2.2 wiedergegebenen Text.

1.4. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde alle erforderlichen Angaben über die Umsetzung des Flexibilitätssystems, die die Genehmigungsbehörde für ihre Entscheidungsfindung anfordert.

1.5. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt alle sechs Monate den Genehmigungsbehörden aller Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine in Verkehr gebracht wird, einen Bericht über die Durchführung des von ihm in Anspruch genommenen Flexibilitätssystems. In dem Bericht sind die kumulierten Zahlenangaben der Zugmaschinen anzugeben, die gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht worden sind, ferner die Seriennummern des Motors und der Zugmaschine und die Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine in Betrieb genommen worden ist. Dieses Verfahren ist ausnahmslos so lange zu befolgen, wie ein Flexibilitätssystem in Anspruch genommen wird.

## 2. MAßNAHMEN DES MOTORENHERSTELLERS

2.1. Im Rahmen des gemäß den Abschnitten 1 und 3 dieses Anhangs genehmigten Flexibilitätssystems kann ein Motorenhersteller Motoren in Verkehr bringen.

2.2. Der Motorenhersteller muss gemäß den Erfordernissen nach Anhang I Abschnitt 5 diese Motoren mit folgender Aufschrift kennzeichnen: ‚Motor wird gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht‘.

## 3. MAßNAHMEN DER GENEHMIGUNGSBEHÖRDE

Die Genehmigungsbehörde bewertet den Inhalt des Antrags auf Anwendung des Flexibilitätssystems und die beigefügten Unterlagen. Daraufhin unterrichtet sie den Zugmaschinenhersteller von ihrer Entscheidung, die Inanspruchnahme des Flexibilitätssystems wie beantragt zu genehmigen bzw. nicht zu genehmigen.“

---