

**Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates“<sup>(1)</sup>**

(1999/C 101/03)

Der Rat beschloß am 23. Oktober 1998, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 19. Januar 1999 an. Berichtersteller war Herr Bagliano.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 360. Plenartagung (Sitzung vom 27. Januar 1999) mit 97 gegen 1 Stimme bei 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

## 1. Einleitung

1.1. Dieser „Vorschlag“ für eine Richtlinie ist das Ergebnis einer Verpflichtung, die das Europäische Parlament und der Rat im 6. Erwägungsgrund der Richtlinie 97/68/EG über „Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte“<sup>(2)</sup> eingegangen sind.

1.2. In diesem 6. „Erwägungsgrund“ heißt es nämlich:

„So bald wie möglich sollten Vorschriften über die Begrenzung der Emissionen der Motoren von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen erlassen werden, die in bezug auf den Umweltschutz dem mit dieser Richtlinie festgelegten Niveau gleichwertig sind und in bezug auf Normen und Anforderungen ohne Einschränkungen mit ihr im Einklang stehen.“

1.3. Die „Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind“ und Gegenstand des vorliegenden Vorschlags sind, fallen unter die in der „Rahmenrichtlinie“ 74/150/EWG und in 22 Einzelrichtlinien vorgesehenen Typgenehmigungsverfahren der für die Zugmaschinen bestimmten Motortypen.

1.4. Eine dieser 22 Einzelrichtlinien ist die im Anhang II der „Rahmenrichtlinie“ vorgesehene Richtlinie 77/537/EWG bezüglich der Emission von Schadstoffen aus Dieselmotoren, die für die Verwendung in land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind. Sie bezieht sich allerdings nur auf die Rauchgastrübung der Auspuffgase.

Dieser „Richtlinienvorschlag“ sieht ergänzend weitere Maßnahmen vor, insbesondere in bezug auf physikalisch-chemische Emissionen, d.h.: „gasförmige Schadstoffe (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide) und luftverunreinigende Partikel“ (Anhang I, 1.2).

1.5. Daher muß die „Rahmenrichtlinie“ 74/150/EWG dahingehend geändert werden, daß auch diese neuen Bestimmungen in Anhang II aufgenommen werden.

## 2. Der „Vorschlag“ für eine Richtlinie

2.1. Rechtsgrundlage des Richtlinienvorschlags ist Artikel 100 a des EG-Vertrags, da die Richtlinie eine Maßnahme zur „Angleichung der Rechtsvorschriften“ der Mitgliedstaaten darstellt, die in diesem Fall die Typgenehmigung land- und forstwirtschaftlicher Zugmaschinen auf Rädern betrifft.

2.2. Mit dem „Richtlinienvorschlag“ werden die Prüfverfahren und die in der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates für „mobile Maschinen und Geräte“ festgelegten Grenzwerte für die Emission gasförmiger Schadstoffe auf land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ausgedehnt.

2.3. Der Zeitplan nach Artikel 4 sieht vor, daß die Mitgliedstaaten

- die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften spätestens am 31. Dezember 2000 erlassen;
- diese Rechtsvorschriften ab dem 1. Oktober 2001 anwenden;
- ab dem 1. Januar 2001 die EG-Typgenehmigung nicht verweigern dürfen, wenn die Schadstoffemissionen die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen;
- ab dem 1. Oktober 2001 die EG-Typgenehmigung für einen Zugmaschinentyp nicht mehr erteilen dürfen, wenn die Schadstoffemissionen die Anforderungen dieser Richtlinie „nicht“ erfüllen;
- ab dem 1. Oktober 2003 das erstmalige Inverkehrbringen von Zugmaschinen verbieten, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen.

2.4. Weitere Herabsetzungen der „Grenzwerte“ dürfen gegebenenfalls vor dem Ende des Jahres 2006 und nur auf der Grundlage von Untersuchungen und Forschungsarbeiten über die bestehenden oder denk-

<sup>(1)</sup> ABl. C 303 vom 2.10.1998, S. 9.

<sup>(2)</sup> ABl. C 153 vom 28.5.1996; ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

baren technologischen Möglichkeiten und einer Kostenwirksamkeitsanalyse, die zur Produktion serienreifer land- und forstwirtschaftlicher Zugmaschinen führen, die diese verschärften Grenzwerte einhalten können, beschlossen werden.

2.5. Die Mitgliedstaaten können steuerliche Anreize vorsehen, um die Produktion von Motoren zu fördern, die den Bestimmungen der Richtlinie entsprechen.

### 3. Bemerkungen

3.1. Der Ausschuß begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie, mit dem für die Typgenehmigung von Motoren und Zugmaschinen die auch für andere mobile Maschinen als Kraftfahrzeuge geltenden Prüfbestimmungen sowie entsprechende Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, um „ein gleichwertiges Umweltschutzniveau zu gewährleisten“.

#### 3.2. Zeitplan

Hinsichtlich der Daten des Inkrafttretens und der Umsetzung der Vorschriften verfolgt der Ausschuß grundsätzlich ein realistisches Konzept, das also darauf ausgerichtet ist, angemessene Zeiträume und Fristen sicherzustellen. In diesem Fall besteht allerdings ein sachlicher Zusammenhang mit der Richtlinie 97/68/EG (mobile Maschinen und Geräte), auf die die Anhänge ausdrücklich Bezug nehmen. Diesbezüglich beschränkt sich der Ausschuß darauf, der Kommission Klarheit und Auslegungssicherheit anzuempfehlen, um Terminüberschneidungen zu vermeiden.

#### 3.3. Kennzeichnung der Motoren

Der Ausschuß hatte bereits in seiner Stellungnahme zu der Richtlinie 97/68/EG (mobile Maschinen und Geräte) auf ein diesbezügliches Problem hingewiesen und empfohlen, diesen Aspekt „besser auf die Realität“ abzustim-

men (Ziffer 4.6). Eine entsprechende Bemerkung gilt auch für diesen Richtlinienvorschlag für Motoren zum Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen. Denn die Verpflichtung, die zusätzliche Kennzeichnung „direkt an der Oberseite des Motors“ anzubringen (Anhang I, Anlage 3, Ziffer 3), würde in der Praxis nicht zwangsläufig die unmittelbare Sichtbarkeit gewährleisten und so den Sinn und Zweck einer derartigen Kennzeichnung untergraben, die ja die eigentliche Kennzeichnung ergänzen soll. Der Ausschuß schlägt deshalb vor, diese Formulierung durch „direkt am Motor“ zu ersetzen.

Alternativ dazu wäre beispielsweise die Anbringung eines Etiketts auf dem Seitenfenster oder der Tür des Fahrzeugs denkbar.

#### 3.4. Kraftstoff

Die Tatsache, daß dieser „Richtlinienvorschlag“ für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf die Richtlinie 97/68/EG Bezug nimmt, läßt den logischen Schluß zu, daß der für die Prüfung der gasförmigen Emissionen zu verwendende Referenzkraftstoff der im Anhang IV der Richtlinie 97/68/EG für mobile Maschinen und Geräte angegebene Kraftstoff sein sollte. Dieser Kraftstoff wurde eigens für diese Maschinenart entwickelt.

Dabei darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß auf land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen weiterhin auch die Richtlinie 77/537/EWG über die Rauchemissionen (vgl. Ziffer 1.4) Anwendung findet. Für die Prüfung dieser Emissionen ist hingegen die Verwendung eines anderen Referenzkraftstoffs vorgesehen (Anhang V). Vor diesem Hintergrund hält es der Ausschuß für wünschenswert, daß diese Unregelmäßigkeit baldmöglichst dadurch beseitigt wird, daß die in der Richtlinie aus dem Jahr 1977 vorgesehenen Bestimmungen für den Referenzkraftstoff an die aktuelleren Bestimmungen der Richtlinie über mobile Maschinen und Geräte aus dem Jahr 1997 (die als Termin den 1. Januar 2001 vorsieht) angepaßt werden.

Brüssel, den 27. Januar 1999.

Die Präsidentin  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Beatrice RANGONI MACHIAVELLI