

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2011/88/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. November 2011

zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren

(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 Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte ⁽³⁾ betrifft Abgasemissionen und Emissionsgrenzen für Schadstoffemissionen von Motoren in mobilen Maschinen und Geräten und trägt zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt bei. Aufgrund der Richtlinie 97/68/EG mussten die Emissionsgrenzwerte der Stufe III A, die für die Typgenehmigung der Mehrzahl von Kompressionszündungsmotoren galten, durch die strengeren Grenzwerte der Stufe III B ersetzt werden. Diese Grenzwerte gelten seit dem 1. Januar 2010 für die Typgenehmigung dieser Motoren und ab dem 1. Januar 2011 für ihr Inverkehrbringen.

⁽¹⁾ ABl. C 48 vom 15.2.2001, S. 134.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 8. November 2011.

⁽³⁾ ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

(2) Die Überarbeitung der Richtlinie 97/68/EG wird derzeit von der Kommission entsprechend den Anforderungen von Artikel 2 der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG ⁽⁴⁾ vorbereitet. Um sicherzustellen, dass die überarbeitete Richtlinie den Unionsnormen für gute Luftqualität entspricht, sollte die Kommission unter Berücksichtigung der Erfahrungen, wissenschaftlichen Erkenntnisse und verfügbaren Technologien bei der bevorstehenden Überarbeitung der Richtlinie 97/68/EG — vorbehaltlich einer Folgenabschätzung — erwägen,

— eine neue Emissionsstufe — Stufe V — zu schaffen, die sich vorbehaltlich der technischen Machbarkeit an den Anforderungen der Euro-VI-Normen für schwere Nutzfahrzeuge orientieren sollte;

— neue Anforderungen bezüglich der Verringerung von Staubpartikeln, d. h. einen Grenzwert für die Anzahl von Partikeln für alle Kompressionszündungsmotoren einzuführen, soweit technisch möglich, um eine wirksame Verringerung ultrafeiner Partikel sicherzustellen;

— auf der Grundlage der derzeit unter der Schirmherrschaft der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen laufenden Gespräche über harmonisierte Anforderungen an Emissionskontrollgeräte zur Nachrüstung einen umfassenden Ansatz bei der Förderung von emissionsmindernden Vorschriften und der Nachrüstung des bisherigen Bestands mobiler Maschinen und Geräte mit Nachbehandlungssystemen zu verfolgen; dieser Ansatz sollte die Bemühungen der Mitgliedstaaten um bessere Luftqualität unterstützen und den Arbeitnehmerschutz fördern;

— eine Methode zur regelmäßigen Prüfung von mobilen Maschinen und Geräten und von Fahrzeugen festzulegen, insbesondere um festzustellen, ob ihr Emissionsverhalten auch tatsächlich den bei der Zulassung angegebenen Werten entspricht;

⁽⁴⁾ ABl. L 146 vom 30.4.2004, S. 1.

- die Möglichkeit zu prüfen, unter bestimmten Bedingungen Austauschmotoren zu genehmigen, die den Anforderungen der Stufe III A für Triebwagen und Lokomotiven nicht entsprechen;
- die Möglichkeit zu prüfen, die besonderen Emissionsnormen für Schienenfahrzeuge so an die einschlägigen internationalen Normen anzupassen, dass die Verfügbarkeit erschwinglicher Motoren gewährleistet ist, die den festgesetzten Emissionsgrenzwerten entsprechen.
- (3) Der Übergang zu Stufe III B erfordert einen technologischen Sprung, dessen Umsetzung mit beträchtlichen Kosten für die Umgestaltung der Motoren und die Entwicklung fortschrittlicher technischer Lösungen einhergeht. Dennoch sollten Umweltnormen nicht aufgrund der derzeitigen weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise oder aufgrund von Konjunkturschwankungen gesenkt werden. Diese Überarbeitung der Richtlinie 97/68/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.
- (4) Die Richtlinie 97/68/EG sieht ein Flexibilitätssystem vor, das es den Geräteherstellern erlaubt, in dem Zeitraum zwischen zwei Emissionsstufen eine begrenzte Anzahl von Motoren zu erwerben, die nicht den Emissionsgrenzwerten entsprechen, die während dieses Zeitraums gelten, sondern gemäß den Anforderungen der Stufe, die der geltenden Stufe unmittelbar vorausgeht, genehmigt worden sind.
- (5) In Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/26/EG ist eine Überprüfung im Hinblick auf die Frage vorgesehen, ob mehr Flexibilität erforderlich ist.
- (6) Während der Stufe III B sollte die Höchstzahl von Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems zu anderen Zwecken als zum Antrieb von Triebwagen, Lokomotiven und Binnenschiffen in Verkehr gebracht werden dürfen, für jede Motorenkategorie von 20 % auf 37,5 % der jährlichen Stückzahl an Geräten, die mit Motoren in dieser Motorkategorie vom Ausrüstungshersteller in Verkehr gebracht werden, erhöht werden. Die Option, eine feste Zahl von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr zu bringen, sollte zur Verfügung stehen. Diese feste Zahl von Motoren sollte auch überprüft werden und sollte die in Anhang XIII Nummer 1.2.2 der Richtlinie 97/68/EG angegebenen Höchstwerte nicht überschreiten.
- (7) Die Bestimmungen des Flexibilitätssystems sollten so geändert werden, dass das System während eines streng begrenzten Zeitraums auf Motoren für den Antrieb von Lokomotiven erweitert wird.
- (8) Die Verbesserung der Luftqualität stellt ein wesentliches Ziel der Union dar, das im Rahmen der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa ⁽¹⁾ verfolgt wird. Die Bekämpfung von Emissionen an der Quelle ist entscheidend dafür, dass dieses Ziel erreicht wird, und dazu gehört auch die Verringerung von Emissionen aus dem Sektor der mobilen Maschinen und Geräte.
- (9) Unternehmen, die mit Maschinen arbeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sollten in den Genuss europäischer Finanzierungsprogramme bzw. entsprechender Förderprogramme der Mitgliedstaaten kommen. Diese Förderprogramme sollten darauf abzielen, eine vorgezogene Einführung der strengsten Emissionsnormen zu fördern.
- (10) Die Richtlinie 97/68/EG sieht eine Ausnahme für Austauschmotoren vor, die sich nicht auf Triebwagen und Lokomotiven erstreckt. Angesichts der Einschränkungen in Bezug auf Gewicht und Größe ist es jedoch notwendig, auch eine beschränkte Ausnahme für Austauschmotoren zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven vorzusehen.
- (11) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen tragen vorübergehenden Schwierigkeiten des verarbeitenden Gewerbes Rechnung und stellen keine endgültige Anpassung dar, weshalb die Anwendung dieser Maßnahmen auf die Dauer der Stufe III B begrenzt bleiben oder, falls es keine spätere Stufe gibt, auf drei Jahre befristet sein sollten.
- (12) Unter Berücksichtigung der spezifischen Infrastruktur des Eisenbahnnetzes des Vereinigten Königreichs, aus dem sich ein abweichendes Lichtraumprofil ergibt, das Gewichts- und Größenbeschränkungen nach sich zieht, und das daher einen längeren Anpassungszeitraum in Bezug auf die neuen Emissionsgrenzen benötigt, empfiehlt es sich, für diesen spezifischen Markt für Motoren zum Antrieb von Lokomotiven einen höheren Grad an Flexibilität vorzusehen.
- (13) Die Richtlinie 97/68/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 97/68/EG

Die Richtlinie 97/68/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Kompressionszündungsmotoren zu anderen Zwecken als zum Antrieb von Triebwagen und Binnenschiffen können nach einem Flexibilitätssystem gemäß dem in Anhang XIII und den in den Absätzen 1 bis 5 genannten Verfahren in Verkehr gebracht werden.“

⁽¹⁾ ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

2. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1a wird Unterabsatz 2 gestrichen;

b) folgende Absätze werden eingefügt:

„(1b) Abweichend von Artikel 9 Absätze 3g, 3i und 4a können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen der folgenden Motoren für Triebwagen und Lokomotiven genehmigen:

a) Austauschmotoren, die den Grenzwerten der Stufe III A entsprechen, zum Austausch von Motoren für Triebwagen und Lokomotiven, die

i) den Normen der Stufe III A nicht genügen oder

ii) zwar den Normen der Stufe III A, jedoch nicht den Normen der Stufe III B genügen;

b) Austauschmotoren, die den Grenzwerten der Stufe III A nicht genügen, zum Austausch von Motoren für Triebwagen ohne Steuereinrichtung und ohne Eigenantrieb, sofern diese Austauschmotoren Normen erfüllen, die mindestens den Normen entsprechen, denen die in den vorhandenen Triebwagen desselben Typs genutzten Motoren genügen.

Genehmigungen aufgrund dieses Artikels können nur dann erteilt werden, wenn nach Überzeugung der Genehmigungsbehörden des Mitgliedstaats der Nachweis erbracht ist, dass die Nutzung eines der neuesten geltenden Emissionsstufe entsprechenden Austauschmotors zum Antrieb des betreffenden Triebwagens bzw. der betreffenden Lokomotive mit großen technischen Schwierigkeiten einhergehen wird.

(1c) An den Motoren, die unter Absatz 1a oder 1b fallen, ist eine Kennzeichnung mit dem Schriftzug „AUSTAUSCHMOTOR“ und der einheitlichen Referenznummer der Ausnahmeregelung anzubringen.

(1d) Die Kommission bewertet die Auswirkungen auf die Umwelt sowie mögliche technische Schwierigkeiten, die sich bei der Einhaltung des Absatzes 1b ergeben. Im Rahmen dieser Bewertung legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2016 einen Bericht zur Überprüfung von Absatz 1b vor und fügt dem Bericht gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag bei, in dem ein Zeitpunkt für das Ende der Anwendung des genannten Absatzes angegeben ist.“

c) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Die Mitgliedstaaten erlauben nach dem Flexibilitätssystem gemäß den Bestimmungen des Anhangs XIII das Inverkehrbringen von Motoren, die den Begriffsbestimmungen von Anhang I Abschnitt 1 Buchstabe A Ziffern i, ii und v entsprechen.“

3. Anhang XIII wird entsprechend dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens bis zum 24. November 2012 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, 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 16. November 2011.

Im Namen des Europäischen
Parlaments

Der Präsident

J. BUZEK

Im Namen des Rates

Der Präsident

W. SZCZUKA

ANHANG

Anhang XIII Abschnitt 1 erhält folgende Fassung:

„1. MASSNAHMEN DES OEM

1.1. Ein OEM, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, beantragt, außer im Fall von Motoren zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven, bei einer Genehmigungsbehörde die Genehmigung für seine Motorenhersteller, Motoren in Verkehr zu bringen, die für den ausschließlichen Gebrauch durch den OEM bestimmt sind. Die Anzahl von Motoren, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, jedoch für die jeweils unmittelbar vorangehende Stufe von Emissionsgrenzwerten zugelassen sind, darf die in den Abschnitten 1.1.1 und 1.1.2 genannten Höchstmengen nicht übersteigen.

1.1.1. Die Anzahl der im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebrachten Motoren darf in jeder einzelnen Motorkategorie 20 % der Anzahl der jährlich durch den OEM in Verkehr gebrachten Geräte mit Motoren in dieser Kategorie (berechnet als Durchschnitt des Absatzes auf dem Unionsmarkt in den letzten fünf Jahren) nicht überschreiten. Soweit ein OEM während weniger als fünf Jahren Geräte auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht hat, wird der Durchschnittswert anhand des Zeitraums berechnet, in dem der OEM Geräte auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht hat.

1.1.2. Der OEM hat als Alternative zu Abschnitt 1.1.1, außer im Fall von Motoren zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven, auch die Möglichkeit, für seine Motorenhersteller die Genehmigung zum Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren, die für den ausschließlichen Gebrauch durch den OEM bestimmt sind, zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorkategorien darf die folgenden Höchstmengen nicht überschreiten:

Motorkategorie P (kW)	Anzahl Motoren
$19 \leq P < 37$	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 OEM, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, außer im Fall von Motoren zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven, bei einer Genehmigungsbehörde für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren ab Beginn dieser Stufe für seine Motorenhersteller die Genehmigung zum Inverkehrbringen von Motoren, die für den ausschließlichen Gebrauch durch den OEM bestimmt sind. Die Anzahl von Motoren, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, jedoch für die jeweils unmittelbar vorangehende Stufe von Emissionsgrenzwerten zugelassen sind, darf die in den Abschnitten 1.2.1 und 1.2.2 genannten Höchstmengen nicht übersteigen.

1.2.1. Die Anzahl der im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebrachten Motoren darf in jeder einzelnen Motorkategorie 37,5 % der Anzahl der jährlich durch den OEM in Verkehr gebrachten Geräte mit Motoren in dieser Kategorie (berechnet als Durchschnitt des Absatzes auf dem Unionsmarkt in den letzten fünf Jahren) nicht überschreiten. Soweit ein OEM während weniger als fünf Jahren Geräte auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht hat, wird der Durchschnittswert anhand des Zeitraums berechnet, in dem der OEM Geräte auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht hat.

1.2.2. Der OEM hat als Alternative zu Abschnitt 1.2.1 auch die Möglichkeit, für seine Motorenhersteller die Genehmigung zum Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren, die für den ausschließlichen Gebrauch durch den OEM gedacht sind, zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorenkategorien darf die folgenden Höchstmengen nicht überschreiten:

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

- 1.3. Für Motoren zum Antrieb von Lokomotiven kann ein OEM während Stufe III B für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren ab Beginn dieser Stufe für seine Motorenhersteller die Genehmigung zum Inverkehrbringen von höchstens 16 Motoren, die für den ausschließlichen Gebrauch durch den OEM bestimmt sind, beantragen. Der OEM kann für seine Motorenhersteller auch die Genehmigung beantragen, eine zusätzliche Stückzahl von höchstens 10 Motoren mit einer Nennleistung von mehr als 1 800 kW ausschließlich für den Einbau in Lokomotiven, die im Eisenbahnnetz des Vereinigten Königreichs eingesetzt werden, in Verkehr zu bringen. Diese Anforderung gilt nur dann als erfüllt, wenn für diese Lokomotiven eine Sicherheitsbescheinigung für den Betrieb im Netz des Vereinigten Königreichs eingeholt wurde bzw. diese Einholung möglich ist.

Eine solche Genehmigung sollte nur erteilt werden, wenn technische Gründe dafür vorliegen, dass die Grenzwerte der Stufe III B nicht eingehalten werden können.

- 1.4. Der OEM fügt dem Antrag an die Genehmigungsbehörde folgende Angaben bei:
- a) ein Muster der Kennzeichnungen, die auf den einzelnen mobilen Maschinen und Geräten anzubringen sind, die mit einem im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebrachten Motor ausgerüstet werden sollen. Die Kennzeichnungen tragen folgenden Text: „MASCHINE Nr. ... (Maschinenserie) VON ... (Gesamtzahl der Maschinen im jeweiligen Leistungsbereich) MIT MOTOR Nr. ... GEMÄSS TYPGENEHMIGUNG (Richtlinie 97/68/EG) Nr. ...“;
 - b) ein Muster der ergänzenden Kennzeichnung, die an dem Motor anzubringen ist und den in Abschnitt 2.2 genannten Text trägt.
- 1.5. Der OEM stellt der Genehmigungsbehörde die mit der Durchführung des Flexibilitätssystems zusammenhängenden Angaben zur Verfügung, die die Genehmigungsbehörde als für die Entscheidung notwendig anfordert.
- 1.6. Der OEM übermittelt jeder Genehmigungsbehörde in den Mitgliedstaaten auf Antrag sämtliche Angaben, die sie benötigt, um beurteilen zu können, ob Motoren, von denen behauptet wird, dass sie im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht wurden, oder die als solche gekennzeichnet sind, ordnungsgemäß in Verkehr gebracht oder gekennzeichnet wurden.“
-