

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
1045 Wien
T 0590 900DW | F 0590 900269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ergeht per Mail:
franz.wurst@bmvit.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	Up/01/Ba/NK	4231	17.2.2015
	Maria Baierl MSc		

EU-Verordnungsvorschlag über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NSBMMG) - STELLUNGNAHME

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) erlaubt sich zu diesem neuen EU-Verordnungsvorschlag eine aktuelle Stellungnahme zu übermitteln. Weitere detaillierte Stellungnahmen im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens behalten wir uns vor.

I. ALLGEMEINES

Der Einführungszeitplan der Europäischen Kommission ist äußerst ambitioniert. Der Zeitraum zwischen der Festlegung der Prüfzyklen und Prüfverfahren - Ende 2016 mittels delegierter Rechtsakte - und der Anwendung der neuen Grenzwerte - 2019 - ist zu gering: Es ist davon auszugehen, dass durch die strengeren Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe und Partikelmasse sowie insbesondere durch die Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl die heutigen NSBMMG-Motoren nicht mehr wie bisher in den Maschinen verwendet werden können und Motoren daher teilweise vollständig neu entwickelt werden müssen.

Hinzu kommt, dass ohne die Kenntnis über Prüfzyklen und Prüfverfahren die Hersteller von NSBMMG-Motoren keine Motoren entwickeln können, bei denen sie die Gewissheit haben, dass diese auch typgenehmigt werden. Ihnen bleibt demnach ein Zeitraum von nur zwei Jahren - 2017 und 2018 - für die Entwicklung neuer Motoren. Die WKÖ fordert daher eine Ausweitung der Fristen für die Anwendung der Verordnung. Diese zeitliche Anpassung wird so auch den Investitionen gerecht, die notwendig sind, um die erforderlichen Entwicklungen zu bewältigen.

Im Zusammenhang mit dem erweiterten Anwendungsbereich ist die Einstufung der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte mit einer Leistung von unter 19 kW als problematisch anzusehen.

Als Argument für die Erweiterung des Anwendungsbereichs wird im Vorschlag die Marktharmonisierung innerhalb der EU und international sowie die Verhinderung von Marktverzerrung ins Treffen geführt. Dabei ist zu beachten, dass die internationale Marktharmonisierung nicht durch europäische Alleingänge verhindert werden sollte - z.B. mittels der Einführung eines Grenzwertes für die Partikelzahl.

Wichtige Teile der Verordnung werden mittels delegierter Rechtsakte gehandhabt, welche die Europäische Kommission weitestgehend im eigenen Wirkungskreis gestalten kann. Eine inhaltliche Einflussnahme auf den Entwurfstext durch die Stakeholder sowie das Europäischen Parlament ist in diesem Prozess kaum möglich.

Bei den im Gefolge delegierter Rechtsakte verbindlich werdenden Vorschriften sehen wir insbesondere die Gefahr von doppelten Prüfvorgängen (Doppelbelastungen), die einen administrativen und finanziellen Mehraufwand mit sich bringen. Beispielsweise unterliegen sämtliche von Seilbahnunternehmen eingesetzten Fahrzeuge bereits strengen Überprüfungen gemäß der österreichischen Arbeitsmittelverordnung (AM-VO, BGBl. II Nr. 164/2000 idgF).

Nachbesserungsbedarf besteht auch hinsichtlich der Ersatzmotoren („replacement engines“). Die Richtlinie 97/68/EG sah im Fall des Motorentausches vor, dass Ersatzmotoren dieselben Standards wie der Originalmotor zu erfüllen haben. Diese Regelung ist im vorgelegten Verordnungsvorschlag nicht mehr enthalten, obgleich er für Hersteller und Betreiber von Maschinen ein essentielles Kriterium bei der Planung von künftigen Investments ist. Mobile Maschinen sind äußerst langlebige Investitionsgüter, deren Motoren innerhalb eines Lebenszyklus ggf. ausgetauscht werden müssen. Hier ist ein für alle Parteien handhabbarer Kompromiss erforderlich.

II. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

Zu Artikel 2 Absatz 2: Geltungsbereich

Technische Probleme im Hinblick auf erweiterte Abgasreinigungsanlagen, Mehrgewicht, größere Einbauräume der Abgasanlagen sowie zusätzlich erforderliche Tanks (u.a. für z.B. AdBlue-Harnstofflösung) stellen die Hersteller vor erhebliche Herausforderungen in der Konstruktion. Dies würde z.B. Spezialmaschinen in den folgenden Bereichen betreffen, daher fordern wir deren Aufnahme in die Ausnahmebestimmungen:

- Bergbau
- Stein- und keramische Industrie
- Bauwirtschaft
- Mobile Maschinen im Einsatz bei stationären Betriebsanlagen (zur Manipulation von Rohstoffen, Produkten etc.)
- Geräte im Feuerwehrbereich
- Ski-Doos und Pistengeräte.

Die Verschärfung der Grenzwerte kombiniert mit kleinen Chargen, die am EU-Markt abgesetzt werden, birgt die Gefahr, dass immer weniger weltweite Hersteller ihre Maschinen und Geräte - an die EU-Typgenehmigung angepasst - anbieten. Branchen in der EU, die auf Spezialmaschinen angewiesen sind, würden mit einem deutlich geringeren Angebot und hohen Umrüstkosten konfrontiert sein. Dieser Preisanstieg würde negative Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung haben.

Zahlreiche tragbare Geräte, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind, müssen für einen ordnungsgemäßen Einsatz tragbar sein. Die vorgesehenen Emissionsgrenzwerte sind jedoch ohne Abgasnachbehandlungen wie z.B. Katalysatoren nicht erreichbar. Solche Einrichtungen würden zum einen schon allein durch ihren Einbau das Gewicht der Geräte erhöhen. Zum anderen wären bei einer Abgasnachbehandlung stärkere Motoren erforderlich, da durch die Abgasnachbehandlung Leistung verloren geht. Auch das führt zu einer Gewichtszunahme der Geräte. Damit würde die Erfüllung der Emissionsgrenzwerte die Einsatzfähigkeit tragbarer Geräte massiv beeinträchtigen. Hinzu kommt, dass solche Geräte u.a. bei Rettungseinsätzen zum Einsatz kommen und dabei die Rettung von Menschenleben oder die Minimierung sonstiger Schäden im Vordergrund stehen. Daher fordern wir deren Aufnahme in die Ausnahmebestimmungen.

Zu Artikel 16: Nennung der Wirtschaftsteilnehmer

Hier sind der Datenschutz sowie der bürokratische Aufwand zu hinterfragen.

Zu Artikel 42 Ziff. 3: Zentrale Verwaltungsplattform und Datenbank der Union

Hier ist wieder das Thema Datenschutz relevant.

Ziff. 3 lit. b: Die Verordnung sieht vor, dass mithilfe von Durchführungsrechtsakten die technischen Anforderungen und Verfahren erlassen werden, um eine zentrale digitale Verwaltungsplattform und Datenbank der Union einzurichten. Die WKÖ fordert aus datenschutzrechtlichen Gründen eine Konkretisierung der zu veröffentlichenden Daten. Es sollte keinesfalls zwingend sein, Prüfergebnisse zu veröffentlichen, die nicht entsprechen.

Zu Artikel 54 Ziff. 1: Ausschussverfahren

Die Kompetenz des "Technischen Ausschusses - Kraftfahrzeuge" für die besonderen Betriebsbedingungen für Motoren des Eisenbahnsektors ist für uns nicht ausreichend ersichtlich. Für Belange des Bahnbereiches schlagen wir daher vor ein eigenes Gremium einzusetzen.

Zu den Anhängen

- Zu Anhang IV, Tabelle IV-8: Für Motoren der Klasse RLR (Triebwagen) wäre statt des Prüfzyklus C1 entweder Prüfzyklus F oder D2 wünschenswert.
- Die Fristen in den Anhängen sollten mit der von uns vorgeschlagenen längeren Frist für die Anwendung der Verordnung synchronisiert werden. Diese zeitliche Anpassung wird so auch den immensen Investitionen gerecht, die notwendig sind, um die erforderlichen Entwicklungen zu bewältigen.

Die Wirtschaftskammer Österreich dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersucht um Berücksichtigung der genannten Anliegen.



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin