

## Vorblatt

### **Probleme:**

Umsetzung der Richtlinie 2011/88/EU der Kommission vom 16.11.2011 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates 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. Gemäß Artikel 2 dieser Richtlinie setzen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 24.11.2012 nachzukommen.

Daraus resultierend wird die Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-V), BGBl. II Nr. 136/2005 in der Fassung BGBl. II Nr. 104/2011, entsprechend zu ändern sein.

### **Ziele:**

Umsetzung der Richtlinie 2011/88/EU durch Novellierung der MOT-V

### **Alternativen:**

Keine

### **Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**

#### **- Finanzielle Auswirkungen:**

Keine budgetären Auswirkungen

#### **- Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

Keine

#### **-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine

#### **-- Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und Unternehmen:**

Keine

#### **- Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Keine

#### **- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Spezielle Regelung zur Richtlinie 2011/88/EG über 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

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine

### **Erläuterungen**

Der Entwurf dient im Gefolge der Umsetzung der Änderung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates 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 der Anpassung der Prüfverfahren an die seit Erlassung dieser Richtlinie erzielten technischen Fortschritte und die bei Vollziehung dieser Richtlinie bzw. der MOT-V gewonnenen Erfahrungen.

Mit ihrer letzten Novellierung (BGBl II Nr. 104/2011) wurden die seit Erlassung der MOT-V eingetretenen Entwicklungen und Verbesserungen bei der Konstruktion von Dieselmotoren in Bezug auf die Abgasemissionswerte berücksichtigt. Die in Anhang I der MOT-V angeführten allgemeinen Anforderungen für die Typengenehmigung wurden entsprechend angepasst und es wurden allgemeine Anforderungen für die Stufen III B und IV eingeführt.

Der Übergang zur Stufe III B erfordert einen technologischen Sprung, dessen Umsetzung mit beträchtlichen Kosten für die Umgestaltung der Motoren und für die Entwicklung fortschrittlicher technischer Lösungen einhergeht.

Die MOT-V 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.

Während der Stufe III B wird 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, mit dieser Novelle 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. Die Option, eine feste Zahl von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr zu bringen, steht dabei zur Verfügung. 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.

Die Bestimmungen des Flexibilitätssystems werden so geändert, dass das System während eines streng begrenzten Zeitraums auf Motoren für den Antrieb von Lokomotiven erweitert wird.

Die Änderung der MOT-V stützt sich auf die §§ 69 Abs. 1 und 71 Abs. 3 bis 6 der Gewerbeordnung 1994.

Im Vergleich zur bestehenden Rechtslage (MOT-V, BGBl. II Nr. 104/2011), ergeben sich keine neuen budgetären Auswirkungen.

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich dieser Entwurf auf Artikel 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie).