

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/Maria Baiarl MSc	4231	9.1.2015

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) - ANLIEGEN DER WIRTSCHAFT

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) erlaubt sich zu diesem neuen EU-Verordnungsvorschlag den aktuellen Diskussionsstand in der WKÖ zu übermitteln. Weitere detaillierte Stellungnahmen im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens behalten wir uns vor.

ÜBERSICHT

Die Europäische Kommission hat einen neuen Verordnungsvorschlag für Verbrennungsmotoren für „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ (NSBMMG)¹ vorgelegt. Dieser Vorschlag sieht strengere Emissionsgrenzwerte für eine Gruppe von bestimmten gasförmigen Luftschadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für NSBMMG sowie harmonisierte Vorschriften für das Inverkehrbringen dieser Motoren auf dem EU-Markt vor.

Durch die neue Verordnung würde eine äußerst komplexe Richtlinie 97/68/EG aufgehoben, die seit ihrer Annahme im Jahr 1997 acht Mal geändert wurde. In Österreich ist die Richtlinie durch die MOT-V zur GewO (BGBl. II Nr. 136/2005 idgF) umgesetzt.

Betroffen sind Unternehmen in der Industrie und im Gewerbe, die Verbrennungsmotoren und insbesondere damit angetriebene mobile Maschinen und Geräte herstellen, in die EU einführen oder auf ihre Abgasemissionen testen, sofern diese nicht für den Straßenverkehr bestimmt sind.

Die EU-Verordnung würde ab 1. Januar 2017 gelten. Mit ihrem Inkrafttreten würden die bisherigen Regelungen in der österreichischen MOT-V außer Kraft treten.

¹ Begriffsbestimmung „nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte“ (NSBMMG): jede mobile Maschine, jede transportable Ausrüstung oder jedes Fahrzeug mit Karosserie oder Rädern oder ohne diese, die nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße bestimmt ist; hierzu gehören auch Maschinen, die auf dem Fahrgestell von Fahrzeugen angebaut sind, die für den Personen- oder Güterverkehr auf der Straße bestimmt sind.

Gegenstand und Geltungsbereich der Verordnung

In der vorgeschlagenen Verordnung werden Grenzwerte für folgende Luftschadstoffe

- Stickoxide (NO_x)
- Kohlenwasserstoffe (HC)
- Kohlenmonoxide (CO)
- Partikelmaterie.

sowie verwaltungsmäßige und technische Anforderungen festgelegt.

Diese vorgeschlagenen Grenzwerte und geänderten Anforderungen beziehen sich insbesondere auf die EU-Typgenehmigung aller Motorentypen und Motorenfamilien, welche in NSBMMG eingebaut sind oder werden sollen. Darunter fallen die verschiedenartigsten Verbrennungsmotoren, die beispielsweise in folgende Maschinen und Geräte eingebaut sind oder werden sollen:

- handgeführte Geräte, z.B. Rasenmäher, Kettensägen
- Baumaschinen, z.B. Bagger, Lademaschinen, Planiermaschinen
- Stromgeneratoren
- Schneemobile
- geländegängige Fahrzeuge (ATV) und Side-by-Side-Fahrzeuge (SbS), zB Quads
- Triebwägen
- Lokomotiven
- Binnenschiffe.

Ausnahmen

Diese Verordnung gilt nicht für Motoren für

- a) Kraftfahrzeuge (d.h. ein vollständiges, vervollständigtes oder unvollständiges Fahrzeug mit eigener Antriebsmaschine, mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h)
- b) folgende landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Fahrzeuge²
 - Zugmaschinen
 - Anhänger
 - gezogenes auswechselbares Gerät
- c) ortsfeste Maschinen
- d) Seeschiffe, für die eine Seeschiffahrts- oder Sicherheitsbescheinigung erforderlich ist;
- e) den Antrieb von Binnenschiffen mit einer Nettoleistung von weniger als 37 kW
- f) Sportboote (d.h. sämtliche Wasserfahrzeuge - unabhängig von der Antriebsart und unter Ausschluss von Wassermotorrädern - mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt sind)
- g) Luftfahrzeuge
- h) sämtliche Sportfahrzeuge mit Ausnahme von Schneemobilen, geländegängigen Fahrzeugen (ATV) und Side-by-Side-Fahrzeugen (SbS)
- i) ausschließlich für den Renneinsatz bestimmte Fahrzeuge und Maschinen
- j) Modelle oder Nachbildungen von Fahrzeugen oder Maschinen in verringertem Maßstab, sofern die Nettoleistung dieser Modelle oder Nachbildungen weniger als 19 kW beträgt.

Zentrale Unterschiede zur MOT-V

Die vorgeschlagene Verordnung ist nicht nur eine Anpassung der Richtlinie 97/68/EG an den neuen Rechtsrahmen (New Legislative Framework, NLF) - mit dem die Wirksamkeit der Harmonisierungsrechtsvorschriften der EU erhöht werden soll - sondern enthält Erweite-

² Im Sinne der Verordnung 167/2013 (Artikel 3 Nummer 11) des Europäischen Parlaments und des Rates.

rungen des Anwendungsbereichs sowie des Inhalts der derzeit geltenden Richtlinie 97/68/EG.

Erweiterung des Anwendungsbereichs

Der Anwendungsbereich der bestehenden Richtlinie ist sehr eingeschränkt, da gewisse Motorenkategorien von NSBMMG nicht erfasst werden. Im Zuge der vorgeschlagenen Verordnung werden einige dieser Motorenkategorien in den Anwendungsbereich miteinbezogen, die gegenwärtig nicht dieser Regelung unterliegen.

Die Erweiterung des Anwendungsbereichs soll die Marktharmonisierung - in der EU und international - verbessern und die Gefahr von Marktverzerrungen möglichst gering halten.

Einführung neuer Emissionsgrenzwerte

Mit der neuen Verordnung sollen neue Emissionsgrenzwerte eingeführt werden. Die Grenzwerte betreffen NO_x, HC, CO und PM und werden mittels einer neuen Emissionsstufe eingeführt. Die höchste Stufe IV wurde bei der Änderung der Richtlinie 97/68/EG im Jahr 2004 eingeführt und trat 2014 in Kraft. Mit der Einführung einer neuen Emissionsgrenzwertstufe (Stufe V) wird mit der neuen Verordnung ein Grenzwert für die Partikelzahl eingeführt, der den Grenzwert für die Partikelmasse ergänzt. Dadurch werden auch Emissionen von sogenannten Kleinstpartikeln (mit einer Größe von 0,1 µm und kleiner) begrenzt.

Mit der Einführung der Stufe V werden die Motorklassen neu aufgeteilt. Zusätzlich sind Verschiebungen in den Leistungsbereichen vorgesehen. Dies führt dazu, dass keine direkten Vergleiche zwischen den bisherigen und der neuen Emissionsstufe gemacht werden können.

Änderungen bei technischen Überprüfungen

Mit dem Vorschlag einschließlich der delegierten und Durchführungsrechtsakte werden die bestehenden, in der Richtlinie 97/68/EG idgF festgelegten Anforderungen nach einer technischen Überprüfung, bei der sich mehrere wesentliche Mängel ergaben, beibehalten und verschärft.

Durch die im Vorschlag vorgesehenen delegierten Rechtsakte werden folgende Vorschriften verbindlich:

- festgelegte Anforderungen für die Prüfzyklen
- Verfahren für technische Prüfungen und Messungen
- ausführliche Vorkehrungen und Anforderungen für die gemäß der vorgeschlagenen Verordnung genehmigten Ausnahmen
- ausführliche Bestimmungen für die Typgenehmigungsverfahren.

Im Vergleich zum bestehenden Rechtsakt werden mit einer neuen Verordnung Maßnahmen eingeführt, um Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und die Durchsetzung, einschließlich der Bedingungen für eine bessere Marktaufsicht, zu verbessern. Es muss sich noch erweisen, ob diese Maßnahmen in der Praxis greifen.

ANLIEGEN DER WIRTSCHAFT

Dieser Sachstand zeigt nach erster Beleuchtung den momentanen Stand der Ermittlungen innerhalb der Wirtschaft auf und ist nicht als abschließende Stellungnahme zu sehen.

Allgemeines

- Im Zusammenhang mit dem erweiterten Anwendungsbereich ist die erstmalige 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 (insbesondere mit US-amerikanischen Standards) nicht durch europäische Alleingänge verhindert werden sollte (z.B. mittels der Einführung eines Grenzwertes für die Partikelanzahl).

- 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 vorgesehen. 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 weiterhin bzgl. Ersatzmotoren, der sog. „replacement engines“. Es ist zu beachten, dass die Richtlinie 97/68/EG im Fall des Motorentausches vorsah, 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.

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-Harnstoffflüssigkeit) stellen die Hersteller vor erhebliche Herausforderungen in der Konstruktion. Die höheren Mehrkosten könnten zu empfindlich steigenden Gesamtkosten für Endprodukte führen.

Dies würde z.B. Maschinen 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.

So müssen besondere Bedürfnisse von **Nischen-Produzenten**, die nur wenige Stück pro Jahr produzieren, berücksichtigt werden. Aufgrund der fehlenden Abstimmung mit dem Weltmarkt (insb. USA) müssen die Produkte speziell für den europäischen Markt produziert werden. Die Stückzahl würde daher noch geringer werden. Fraglich ist, ob dann bestimmte Maschinen noch angeboten werden können.

- Insbesondere wird eine Aufnahme der Motoren für Geräte im Feuerwehrbereich in die Ausnahmebestimmungen gefordert. In diesem Bereich gibt es zahlreiche tragbare Geräte, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind (Pumpen etc.). Für einen ordnungsgemäßen Einsatz müssen diese Geräte 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 Rettungsgeräte massiv beeinträchtigen. Dem steht gegenüber, dass solche Geräte nur relativ selten zum Einsatz kommen und dabei die Rettung von Menschenleben oder die Minimierung sonstiger Schäden im Vordergrund steht. Es ist daher erforderlich, solche Rettungsgeräte für Einsatzkräfte vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen.

- Gefordert wird insbesondere eine Aufnahme der Motoren für Ski-Doos und Pistengeräte in die Ausnahmebestimmungen, da wir weitere finanzielle Belastungen für die Branche befürchten. Angesichts der weltweit betrachtet geringen Stückzahlen vor allem von Pistengeräten schätzen wir auch die Gefahr von Marktverzerrungen als sehr gering ein und fordern daher deren Ausnahme vom Anwendungsbereich.

Die WKÖ und ihre Fachorganisationen arbeiten daran detailliertere Listen der auszunehmenden Geräte zusammenzustellen. Dafür sind noch mehr Zeit und technische Analysen notwendig.

Zu Artikel 3: Begriffsbestimmungen

- Ziff. 8: Motorenfamilie: Der Begriff ist nicht ausreichend klar definiert und kann zu Auslegungsfragen führen.
- Ziff. 37 der Verordnung definiert als Schneemobil „eine Maschine mit eigenem Antrieb, die für Fahrten im Gelände hauptsächlich auf Schnee bestimmt ist, durch in Kontakt mit dem Schnee befindliche Ketten angetrieben und von mindestens einem Ski gelenkt wird.“

Diese Beschreibung trifft auf die sogenannten „Ski-Doos“ zu. Unklar ist jedoch, ob Pistengeräte für den Transport und zur Präparierung auch in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen sollen. Bei diesen Geräten handelt es sich um auf Gleisketten geführte Fahrzeuge.

- In Ziff. 40, 41 sowie im restlichen Dokument wird weiterhin zwischen Triebwagen und Lokomotive unterschieden. Diese Unterscheidung ist aus unserer Sicht nicht notwendig, da es sich physisch um die gleichen Motoren handelt.

Zu Artikel 14 Absatz 3: Pflichten der Händler bezüglich ihrer Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen

Zu Artikel 15: Umstände, unter denen die Pflichten des Herstellers auch für Einführer und Händler gelten

Hier gibt es teilweise unterschiedliche Auffassungen innerhalb der Sektoren der Wirtschaft. Der Handel legt Wert auf eine verhältnismäßige Zuteilung der Pflichten auf Händler und Hersteller.

Zu Artikel 16: Nennung der Wirtschaftsteilnehmer

Hier sind der Datenschutz sowie der bürokratische Aufwand zu hinterfragen.

Zu Artikel 17 Ziff. 4: Anforderungen in Bezug auf Abgasimmissionen für die EU-Typgenehmigung

Hier gibt es teilweise unterschiedliche Auffassungen innerhalb der Sektoren der Wirtschaft. Unter anderem wird dieser Artikel im Verkehrsbereich kritisch gesehen. Kostensteigerungen könnten zu erwarten sein.

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

Hier ist wieder das Thema Datenschutz relevant.

Ziff. 3 lit. b): Betreiber sollten keinesfalls gezwungen werden 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 Artikel 57: Übergangsbestimmungen

- Ziff. 5 sieht eine Übergangszeit von nur 12 Monaten vor. Da die Beschaffungsgrößen im Dieselfahrzeugbereich sehr klein sind, ist der Zeitrahmen nicht ausreichend. Vorschlag daher: 5 Jahre.
- Ziff. 7 sieht eine Übergangszeit von nur 18 Monaten vor. Eine Verlängerung um 6, 12 bzw. 24 Monate ist je nach Teilbranche sinnvoll und notwendig.

Zu Artikel 61: Inkrafttreten und Anwendung

Der Einführungszeitplan der Kommission ist äußerst ambitioniert. Das Inkrafttreten der Verordnung ist mit 1. Januar 2017 geplant. Es ist zu bedenken, dass die Fristen für die Motorenhersteller sehr kurz sind, da für bestimmte Leistungsklassen teilweise vollständige Neuentwicklungen erforderlich sein könnten. Diese Umstellung ist mit hohen Kosten für die Wirtschaft verbunden. Vorschlag daher: Sie gilt 36 Monate nach der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union.

Zu den Anhängen

- 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.
- Zu Anhang IV, Tabelle IV-8: Für Motoren der Klasse RLR (Triebwagen) wäre statt des Prüfzyklus C1 entweder Prüfzyklus F oder D2 wünschenswert.
- Zu Anhang V: Es ist unklar, was EDP (emission durability period) (Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden gemäß Artikel 24 Absatz 1) bedeutet. Eine Definition ist daher erforderlich.

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

Freundliche Grüße



Univ. Doz. Dr. Mag. Stephan Schwarzer
Abteilungsleiter