

07.07.10

EU - AV - U - Wi

**Unterrichtung**  
**durch die Europäische Kommission**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren  
KOM(2010) 362 endg.

---

Fristablauf für die Subsidiaritätsstellungnahme: 04.10.10

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 766/95 = AE-Nr. 953331 und  
Drucksache 47/03 = AE-Nr. 030253



Brüssel, den 8.7.2010  
SG-Greffe(2010) D/ 10306

*Bundesrat  
Leipziger Str. 3-4  
D - 10117 Berlin*

**Übermittlung gemäß dem im Protokoll (Nr. 2) zum Vertrag über die Europäische Union und zum Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union vorgesehenen Verfahren über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit**

Betreff: COM(2010) 362 final, 7.7.2010

Die Kommission teilt hiermit mit, dass alle Sprachfassungen des genannten Entwurfs eines Gesetzgebungsakts den nationalen Parlamenten der Mitgliedstaaten und den Kammern der nationalen Parlamente zugeleitet wurden.

Mit dem vorliegenden Schreiben wird das im Protokoll (Nr. 2) vorgesehene Verfahren über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit eröffnet.

Sie können innerhalb von acht Wochen<sup>1</sup> ab dem Datum dieses Schreibens in einer begründeten Stellungnahme an die Präsidenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission darlegen, weshalb der Entwurf Ihres Erachtens nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist.

Für die Generalsekretärin

Jordi AYET PUIGARNAU  
Direktor

<sup>1</sup> Der Zeitraum vom 1. bis 31. August wird bei der Berechnung des Acht-Wochen-Zeitraums nicht berücksichtigt.





EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 7.7.2010  
KOM(2010)362 endgültig

2010/0195 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

**SEK(2010)828**

**SEK(2010)829**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Richtlinie 97/68/EG 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 (nachfolgend „die Richtlinie“) regelt die höchstzulässigen Werte für die Emission von Kohlenstoffmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) und Partikeln aus Dieselmotoren in Baumaschinen, land- und forstwirtschaftlichen Maschinen, Triebwagen, Lokomotiven und Binnenschiffen sowie aus Motoren mit konstanter Drehzahl und kleinen Ottomotoren, die in verschiedenen Typen von Maschinen und Geräten zum Einsatz kommen.

Die Richtlinie sieht die stufenweise Einführung zunehmend strenger Grenzwerte und entsprechende Einhaltungstermine vor. Die Hersteller müssen darauf achten, dass neue Motoren diesen Grenzwerten genügen, damit sie sie in Verkehr bringen können.

Die derzeit gültige Stufe von Emissionsgrenzwerten für die meisten Dieselmotoren (Stufe III A) wurde mit der Richtlinie 2004/26/EG<sup>1</sup> eingeführt. Diese Grenzwerte werden ab dem 1. Januar 2011 schrittweise durch die strengeren Grenzwerte der Stufe III B abgelöst. Der Zeitraum für die Typgenehmigung der entsprechenden Motoren hat am 1. Januar 2010 begonnen. Davon betroffen ist eine große Vielfalt an hergestellten Maschinen und Geräten (etwa 1 500 Unternehmen in der EU).

Es wird umfangreicher Änderungen an den derzeitigen Motoren bedürfen, um die Grenzwerte der Stufe III B einhalten zu können. Werden Konfiguration, Größe oder Gewicht von Motoren geändert, so hat dies Anstoßeffekte auf die Originalgerätehersteller (Original Equipment Manufacturers, OEM), die die Konstruktion ihrer Maschinen und Geräte vollständig an die geänderten Motoren anpassen müssen. Mit diesem Prozess kann erst begonnen werden, wenn der Motor vollständig entwickelt ist. Die technischen Lösungen zur Anpassung der Motoren an die Stufe III B sind im Allgemeinen noch nicht ausgereift. Deshalb können OEM die Maschinen und Geräte, in die diese Motoren eingebaut werden sollen, noch nicht vollständig umkonstruieren. Für einige werden die Emissionsanforderungen der Stufe III B keine grundlegenden Probleme darstellen, doch für andere mobile Maschinen und Geräte gibt es noch lange keine Stufe-III-B-tauglichen Motoren, weshalb erhebliche zusätzliche Forschung und technologische Entwicklung nötig sind, damit solche Maschinen und Geräte mit Motoren der Stufe III B in Verkehr gebracht werden können.

Die Kosten für die Einhaltung der neuen Emissionsgrenzwerte sind für die Hersteller beträchtlich. Es handelt sich beispielsweise um Kosten für Forschung und Entwicklung, für die Umgestaltung von Ausrüstungsgegenständen, für Nachbehandlungseinrichtungen und für Dokumentation und Kennzeichnung.

Seit Herbst 2008 leidet der Großteil der Hersteller von mobilen Maschinen und Geräten in der EU unter der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise, die unerwartet und heftig über die Branche hereingebrochen ist. Insbesondere die Hersteller von Baumaschinen und landwirtschaftlichen Maschinen sind stark betroffen. Auch auf die Triebwagenhersteller hat

---

<sup>1</sup> ABl. L 225 vom 25.6.2004, S. 3.

sich die Krise negativ ausgewirkt, allerdings in geringerem Umfang. Allgemein kam es durch die plötzlichen Einbrüche bei den Verkäufen zu einem starken Rückgang der Einnahmen und des verfügbaren Kapitals, was sich auf die Finanzierung der technologischen Forschung und Entwicklung auswirkte, die erforderlich ist, um innerhalb der von der Richtlinie vorgegebenen Fristen alle Leistungskategorien und Anwendungen an die Anforderungen der Stufe III B anzupassen.

Mit der Richtlinie 2004/26/EG wurde auch das sogenannte Flexibilitätssystem eingeführt, mit dem der Übergang von einer zur nächsten Stufe von Emissionsgrenzwerten erleichtert werden soll. Das Flexibilitätssystem erlaubt es den OEM, im Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Stufen von Abgasemissionsgrenzwerten eine begrenzte Anzahl von mobilen Maschinen und Geräten in Verkehr zu bringen, die mit Motoren ausgestattet sind, die nur den Grenzwerten der vorhergehenden Stufe entsprechen. Es gilt für Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren) in Baumaschinen, land- und forstwirtschaftlichen Maschinen, Generatorsätzen und Pumpen mit Motoren mit konstanter Drehzahl, jedoch nicht für Lokomotiven, Triebwagen und Binnenschiffe. Nach diesem System dürfen die OEM Folgendes in Verkehr bringen: entweder (1) für jede Motorenleistungskategorie eine begrenzte Anzahl von Maschinen und Geräten, die höchstens 20 % des Jahresabsatzes an Maschinen und Geräten durch den OEM entspricht (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe in der EU in den letzten fünf Jahren) oder (2) eine in der Richtlinie genannte feste Anzahl von Maschinen und Geräten. Die zweite Möglichkeit ist für kleinere Unternehmen gedacht, die eine geringere Anzahl von Motoren herstellen.

Es wird vorgeschlagen, das Flexibilitätssystem so zu ändern, dass die wirtschaftlichen Kosten für den Übergang von Emissionsstufe III A zu Emissionsstufe III B noch stärker gesenkt werden, indem das System auf einige Typen von mobilen Maschinen oder Geräten ausgeweitet wird, während zugleich am Inkrafttreten der Stufe III B für Abgasemissionsgrenzwerte festgehalten wird, um am Ziel der Richtlinie festzuhalten, die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel zu verringern. Genaue Angaben zu den verschiedenen bewerteten Möglichkeiten zur Abmilderung der Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die OEM finden sich in der diesem Vorschlag beiliegenden Folgenabschätzung. Diese ergab, dass die Hersteller in naher Zukunft nicht imstande sein werden, der Stufe III B entsprechende Lokomotiven in Verkehr zu bringen, da es weiterer Forschung bedarf, so dass es nicht sinnvoll schien, die vorgeschlagenen Flexibilitätsmaßnahmen auch auf Motoren für Lokomotiven auszuweiten. Im Jahr 2010 wurden intensive Gespräche mit Sachverständigen aus der Industrie und den Mitgliedstaaten geführt, um die Lage bei Lokomotiven zu beurteilen, die sich inzwischen geändert hatte. Daraus kann die Kommission folgern, dass einige Motorenhersteller mittlerweile Fortschritte bei der Entwicklung von Stufe-III-B-konformen Motoren für Lokomotiven erzielt haben, während die OEM an dem in der Richtlinie vorgesehenen Stichtag 1. Januar 2012 noch nicht ganz bereit sein werden, Lokomotiven gemäß Stufe III B in Verkehr zu bringen. Deshalb erschien es notwendig, das Flexibilitätssystem auch auf Lokomotiven auszudehnen. Aus den Analysen ging hervor, dass dies nur sehr begrenzte Auswirkungen auf die Umwelt haben wird, während zugleich die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit erhalten werden, die nötigen Investitionen zu tätigen.

## **2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

Vertreter der Mitgliedstaaten und Interessenvertreter der Industrie wurden durch die im Rahmen dieser Richtlinie eingerichtete Sachverständigengruppe über Emissionen von

Maschinen und Geräten (GEME) zu diesem Vorschlag konsultiert. Außerdem beriet sich die Kommission im Mai und Juni 2009 eingehend mit den Behörden der Mitgliedstaaten und allen wichtigen Interessengruppen, d. h. der Industrie, Umweltschutzorganisationen und Arbeitnehmerverbänden. In den Vorschlag ist Folgendes eingeflossen: eine fachliche Überprüfung der Richtlinie<sup>2</sup> durch die Gemeinsame Forschungsstelle (GFS), in der u. a. beurteilt wurde, ob die Bestimmungen zum Flexibilitätssystem geändert werden sollten; eine Studie<sup>3</sup> eines externen Beraters zur Abschätzung der Folgen der im Entwurf der fachlichen Überprüfung der GFS vorgeschlagenen politischen Optionen; zwei sich ergänzende Studien über die Folgen für den Eisenbahnsektor (Triebwagen, Lokomotiven) und über die Folgen der verschiedenen Optionen in der fachlichen Überprüfung durch die GFS, einschließlich der Konsequenzen einer Änderung des Flexibilitätssystems für KMU<sup>4</sup>.

Dem Vorschlag beigelegt ist eine ausführliche Folgenabschätzung, die ausgehend von den fachlichen Studien und der Anhörung der Interessengruppen vorgenommen wurde. Darin werden die verschiedenen Szenarien für Motoren, die aktuell unter das Flexibilitätssystem fallen, erörtert, und es wird auf die Notwendigkeit der Einbeziehung von Triebwagen hingewiesen. Über die Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung hinaus wurden auch Lokomotiven in das Flexibilitätssystem aufgenommen.

In der Folgenabschätzung werden verschiedene Möglichkeiten sondiert, von der Einführung eines Abwrackprogramms über Änderungen des Flexibilitätssystems hinsichtlich des erlaubten Prozentsatzes bzw. der erlaubten Anzahl von Motoren bis zur Einrichtung eines Flexibilitätshandelssystems, nach dem Firmen, die die Flexibilität nicht voll ausschöpfen, ihre Flexibilitätsrechte an Firmen mit zusätzlichem Flexibilitätsbedarf verkaufen könnten. Das Abwracksystem wurde verworfen, da es sich nicht dazu eignet, OEM bei der Finanzierung von FuE zur Bereitstellung von Stufe III B-tauglichen Maschinen und Geräten zu fördern. Was die Einführung eines Flexibilitätshandelssystems betrifft, so war man der Ansicht, dass ein solches System zu komplex und der verfügbare Zeitrahmen zu kurz wäre, weshalb es in keinem guten Verhältnis zu den erwarteten Ergebnissen stehen würde.

Als beste Alternative wurde die Möglichkeit erachtet, das bestehende Flexibilitätssystem verstärkt anzuwenden und auf bislang nicht einbezogene Sektoren auszuweiten, denn dadurch wird eine Balance zwischen den Umweltauswirkungen einerseits und dem wirtschaftlichen Nutzen durch die Einsparung von Konformitätskosten während eines begrenzten Zeitraums andererseits erzielt.

### 3. RECHTSGRUNDLAGE

Das Ziel der Richtlinie 97/68/EG wie auch der hier vorgeschlagenen Änderung besteht darin, einen Beitrag zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes für Motoren für mobile

---

<sup>2</sup> Der Entwurf des Abschlussberichts über die fachliche Überprüfung ist auf der Website Europa auf folgender Webseite zu mobilen Maschinen und Geräten zu finden:  
[http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/emissions/2007tecrew\\_dfr.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf).

<sup>3</sup> Der Abschlussbericht über die Folgenabschätzung von ARCADIS N.V. ist auf der Website Europa auf folgender Webseite zu mobilen Maschinen und Geräten zu finden:  
[http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/emissions/impactassessment/nrmm\\_iastudy\\_fnrep.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrep.pdf).

<sup>4</sup> Die zusätzliche Folgenabschätzungsstudie zu den Sektoren Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt ist auf der Website Europa auf folgender Webseite zu mobilen Maschinen und Geräten zu finden:  
[http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/emissions/projstudies.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm).



Maschinen und Geräte bei gleichzeitigem Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zu leisten. Rechtsgrundlage ist somit Artikel 114 des Vertrags.

#### **4.       ÄNDERUNGEN**

Folgende Änderungen an der Richtlinie 97/68/EG werden vorgeschlagen:

- Während des Übergangs von Emissionsstufe III A zu Emissionsstufe III B: Erhöhung des prozentualen Anteils der Motoren zur Verwendung in landgestützten Geräten und Maschinen, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden, in jeder Motorenkategorie von 20 % auf 50 % des Jahresabsatzes an Geräten durch den OEM und, als Alternative, Anpassung der Höchstzahl der Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden können.
- Berücksichtigung von Motoren für Triebwagen und Lokomotiven im Flexibilitätssystem, so dass OEM eine begrenzte Anzahl von solchen Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr bringen können.
- Diese Maßnahmen laufen am 31. Dezember 2013 aus.

#### **5.       AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**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<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>6</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>7</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 294 des Vertrags<sup>8</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gegenstand der Richtlinie 97/68/EG<sup>9</sup> sind die Abgasemissionen von Motoren, die in mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind. Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte der Stufe III A, die für die Typgenehmigung der Mehrzahl von Kompressionszündungsmotoren gelten, sollen 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.
- (2) 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. Der Übergang fällt in eine Zeit, in der die Branche mit schweren wirtschaftlichen Problemen konfrontiert ist.
- (3) 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 aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen,

---

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>8</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>9</sup> ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

sondern nach der jeweils vorhergehenden Stufe von Emissionsgrenzwerten genehmigt worden sind.

- (4) In Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/26/EG<sup>10</sup> ist eine Überprüfung im Hinblick auf die Frage vorgesehen, ob mehr Flexibilität erforderlich ist.
- (5) Während des Übergangs von Stufe III A zu Stufe III B sollte der Prozentsatz von Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems zu anderen Zwecken als zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven in Verkehr gebracht werden dürfen, von 20 % auf 50 % des Jahresabsatzes des Ausrüstungsherstellers mit Geräten mit Motoren in dieser Motorkategorie erhöht werden. Die Höchstzahl der Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden können, sollte entsprechend angepasst werden.
- (6) Die Bestimmungen des Flexibilitätssystems sollten so geändert werden, dass das System auf Motoren für den Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven erweitert wird.
- (7) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen tragen vorübergehenden Schwierigkeiten des verarbeitenden Gewerbes Rechnung. Sie sollten daher auf den Übergang von Stufe III A zu Stufe III B begrenzt bleiben und bis spätestens 31. Dezember 2013 befristet sein.
- (8) Die Richtlinie 97/68/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

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 Binnenschiffen können nach einem „Flexibilitätssystem“ gemäß dem in Anhang XIII und den in den Absätzen 1 bis 5 beschriebenen Verfahren in Verkehr gebracht werden.“

2. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- a) 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 Abschnitt 1 Anhang I Buchstabe A Ziffern i), ii), iv) und v) entsprechen.“

---

<sup>10</sup> ABl. L 146 vom 30.4.2004, S. 1.

b) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Das Flexibilitätssystem gemäß den Bestimmungen von Anhang XIII Abschnitt 1.2 gilt nur für den Übergang von Stufe III A zu Stufe III B und ist bis 31. Dezember 2013 befristet.“

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

#### *Artikel 2*

##### *Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [zwölf Monate nach Veröffentlichung dieser Richtlinie] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem [Tag, Monat, Jahr = einen Tag nach dem Termin für die Umsetzung] an.

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*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*  
[...]

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
[...]

**ANHANG**

Anhang XIII Abschnitt 1 erhält folgende Fassung:

„1. MASSNAHMEN DES MOTORENHERSTELLERS UND DES OEM

1.1. Außer während des Übergangszeitraums von Stufe III A zu Stufe III B beantragt ein OEM, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei einer Genehmigungsbehörde die Genehmigung zum Ankauf der in den Absätzen 1.1.1 und 1.1.2 genannten Anzahl von Motoren seiner Motorenlieferanten, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, jedoch für die jeweils unmittelbar vorangehende Stufe von Emissionsgrenzwerten zugelassen sind.

1.1.1. Die Anzahl der im Rahmen eines Flexibilitätssystems in Verkehr gebrachten Motoren darf in jeder einzelnen Motorkategorie 20 % des Jahresabsatzes an Geräten mit Motoren in dieser Motorkategorie durch den OEM-Hersteller (berechnet als Durchschnitt des Absatzes auf dem EU-Markt in den letzten 5 Jahren) nicht überschreiten. Soweit ein OEM während weniger als 5 Jahren Geräte in der Gemeinschaft in Verkehr gebracht hat, wird der Durchschnittswert anhand des Zeitraums berechnet, in dem der OEM Geräte in der Gemeinschaft 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 Motorlieferanten die Genehmigung zum Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorkategorien darf die folgenden Werte nicht überschreiten:

Motorkategorie (kW)	Anzahl Motoren
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2. Während des Übergangszeitraums von Stufe III A zu 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 die Genehmigung zum Ankauf der in den Absätzen 1.2.1 und 1.2.2 genannten Anzahl von Motoren seiner Motorenlieferanten, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, jedoch für die jeweils unmittelbar vorangehende Stufe von Emissionsgrenzwerten zugelassen sind.

1.2.1. Die Anzahl der im Rahmen dieses Flexibilitätssystems in Verkehr gebrachten Motoren darf in jeder einzelnen Motorkategorie 50 % des Jahresabsatzes an Geräten mit Motoren in dieser Motorkategorie durch den OEM (berechnet als Durchschnitt des Absatzes auf dem EU-Markt in den letzten 5 Jahren) nicht überschreiten. Soweit ein OEM während weniger als 5 Jahren Geräte in der Gemeinschaft in Verkehr

gebracht hat, wird der Durchschnittswert anhand des Zeitraums berechnet, in dem der OEM Geräte in der Gemeinschaft in Verkehr gebracht hat.

- 1.2.2. Der OEM hat als Alternative zu Abschnitt 1.2.1 auch die Möglichkeit, für seine Motorlieferanten die Genehmigung zum Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorenkategorien darf die folgenden Werte nicht überschreiten:

MOTORKATEGORIE (KW)	ANZAHL MOTOREN
37-56	200
56-75	175
75-130	250
130-560	125

- 1.3. Für Motoren zum Antrieb von Triebwagen gilt das Flexibilitätssystem gemäß Absatz 1.1.1 ab dem Beginn des Übergangszeitraums von Stufe III A zu Stufe III B
- 1.4. Für Motoren zum Antrieb von Lokomotiven kann ein OEM während des Übergangszeitraums von Stufe III A zu Stufe III B bei seinen Motorlieferanten die Genehmigung zum Inverkehrbringen von höchstens 12 Motoren für den Antrieb von Lokomotiven im Rahmen des Flexibilitätssystems beantragen.
- 1.5. Der OEM fügt seinem Antrag an die Genehmigungsbehörde folgende Angaben bei:
- ein Muster der Aufkleber, 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 Aufkleber tragen folgenden Text: „MASCHINE NR. ... (Maschinenserie) VON ... (Gesamtzahl der Maschinen im jeweiligen Leistungsbereich) MIT MOTOR Nr. ... GEMÄSS TYPGENEHMIGUNG (Richtlinie 97/68/EG) Nr. ...“;
  - ein Muster der ergänzenden Kennzeichnung, die an dem Motor anzubringen ist und den in Abschnitt 2.2 genannten Text trägt.
- 1.6. Der OEM stellt der Genehmigungsbehörde die mit der Anwendung des Flexibilitätssystems zusammenhängenden Angaben zur Verfügung, die die Genehmigungsbehörde als für die Entscheidung notwendig anfordert.
- 1.7. Der OEM übermittelt jeder Typgenehmigungsbehörde in den Mitgliedstaaten auf Antrag sämtliche Angaben, die sie braucht, um beurteilen zu können, ob ein Motor im Rahmen eines Flexibilitätssystems ordnungsgemäß gekennzeichnet und in Verkehr gebracht worden ist.“

**FINANZBOGEN ZU VORSCHLÄGEN FÜR RECHTSAKTE, DEREN FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN SICH AUF DIE EINNAHMEN BESCHRÄNKEN**

**1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:**

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren

**2. HAUSHALTSLINIEN:**

Kapitel und Artikel: Entfällt.

Für das betreffende Haushaltsjahr veranschlagter Betrag:

**3. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN**

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.
- Der Vorschlag wirkt sich nicht auf die Ausgaben, sondern ausschließlich auf die Einnahmen aus, und zwar folgendermaßen:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen <sup>11</sup>	Zwölfmonatszeitraum, gerechnet ab dem TT/MM/JJJJ	[Jahr n]
Artikel ...	<i>Auswirkungen auf die Eigenmittel</i>		
Artikel ...	<i>Auswirkungen auf die Eigenmittel</i>		

Stand nach der Maßnahme					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]

<sup>11</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Agrarzölle, Zuckerabgaben, Zölle) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Artikel ...					
Artikel ...					

**4. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN**

Entfällt.

**5. SONSTIGE ANMERKUNGEN**

...