

27.10.10

EU - U - Wi

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2000/25/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren
KOM(2010) 607 endg.

Fristablauf für die Subsidiaritätsstellungnahme: 23.12.10

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,
Drucksache 803/98 = AE-Nr. 982977 und
Drucksache 47/03 = AE-Nr. 030253



EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALSEKRETARIAT

Brüssel, den 28.10.2010
SG-Greffe(2010) D/ 17027

*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) 607 final, 27.10.2010

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 Wochen¹ 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

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



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 27.10.2010
KOM(2010) 607 endgültig

2010/0301 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2000/25/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem
Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren**

(Text von Bedeutung für den EWR)

SEK(2010) 1252

SEK(2010) 1251

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

In der Richtlinie 2000/25/EG¹ über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates (nachstehend „die Richtlinie“) werden die höchstzulässigen Werte für die Emission von Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickstoffoxiden (NO_x) und Partikeln (PM) aus Dieselmotoren in land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen geregelt. Diese Richtlinie wurde an die vergleichbare Richtlinie für mobile Maschinen und Geräte (97/68/EG) angeglichen.

Die Richtlinie sieht zunehmend strengere Grenzwerte und entsprechende Einhaltungstermine vor. Die Hersteller müssen dafür sorgen, dass neue Motoren diesen Grenzwerten genügen, damit sie sie in Verkehr bringen dürfen.

Auf der Grundlage einer Änderung der Richtlinie 2004/26/EG² führte die Richtlinie 2005/13/EG³ die derzeit für die meisten Dieselmotoren gültige Stufe von Emissionsgrenzwerten, die Stufe III A, ein. Diese Grenzwerte werden ab dem 1. Januar 2011 für neuverkaufte Zugmaschinen schrittweise durch die strengeren Grenzwerte der Stufe III B abgelöst. Der Zeitraum für die Typgenehmigung der entsprechenden Motoren hat am 1. Januar 2010 begonnen. Hiervon ist die Herstellung der unterschiedlichsten Zugmaschinen betroffen.

Es wird umfangreicher Änderungen an den derzeitigen Motoren bedürfen, damit die Grenzwerte der Stufe III B eingehalten werden können. Werden Konfiguration, Größe oder Gewicht von Motoren geändert, so hat dies Anstoßeffekte auf die Zugmaschinenhersteller, die die Konstruktion ihrer Zugmaschinen 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 die Zugmaschinenhersteller die Fahrzeuge, 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 in anderen Fällen gibt es noch lange keine Stufe-III-B-tauglichen Motoren, weshalb erhebliche zusätzliche Forschung und technologische Entwicklung nötig sind, damit Zugmaschinen 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, für Dokumentation und Kennzeichnung usw.

Seit Anfang 2009 leidet der Großteil der Zugmaschinenhersteller in der EU unter der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise, die unerwartet und heftig über den Wirtschaftszweig

¹ ABl. L 173 vom 12.7.2000, S.1.

² ABl. L 225 vom 25.6.2004, S. 3.

³ ABl. L 55 vom 1.3.2005, S.35.

hereingebrochen ist. 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 in der Richtlinie vorgegebenen Fristen alle Leistungskategorien und Anwendungen an die Anforderungen der Stufe III B anzupassen.

Mit den Richtlinien 2004/26/EG und 2005/13/EG wurde auch das so genannte Flexibilitätssystem eingeführt, mit dem der Übergang von einer zur nächsten Emissionsstufe erleichtert werden soll. Dieses System erlaubt es den Zugmaschinenherstellern, während der Geltungsdauer einer Stufe von Abgasemissionsgrenzwerten eine begrenzte Anzahl von Zugmaschinen in Verkehr zu bringen, die mit Motoren ausgestattet sind, die nur den Grenzwerten der vorhergehenden Stufe entsprechen. Nach dem Flexibilitätssystem dürfen die Zugmaschinenhersteller Folgendes in Verkehr bringen: entweder (1) für jede Motorenleistungskategorie eine begrenzte Anzahl von Zugmaschinen, die höchstens 20 % ihres Jahresabsatzes entspricht (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe in der EU in den letzten fünf Jahren) oder (2) eine in der Richtlinie genannte feste Anzahl von Zugmaschinen. Die zweite Möglichkeit ist für kleinere Unternehmen gedacht, die eine geringere Anzahl von Motoren herstellen.

In dem beigefügten Vorschlag wird der Sachverhalt behandelt, dass Hersteller aufgrund der Verzögerungen bei der Konstruktion neuer Motoren und der unerwartet eingetretenen Finanzkrise Schwierigkeiten damit haben, Stufe-III-B-taugliche Motoren genehmigen zu lassen und sie in Verkehr zu bringen. Es wird vorgeschlagen, das Flexibilitätssystem so zu ändern, dass die durch den Übergang von Emissionsstufe III A zu Emissionsstufe III B verursachten Folgen abgemildert werden, indem das System ausgeweitet wird, während zugleich das Inkrafttreten der Stufe III B für Abgasemissionsgrenzwerte beibehalten wird, um am Ziel der Richtlinie festzuhalten, die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel in der Europäischen Union zu verringern.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATION VON INTERESSEGRUPPEN SOWIE FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Vertreter der Mitgliedstaaten und Interessenvertreter der Industrie wurden durch die im Rahmen der Richtlinie eingerichtete Sachverständigengruppe „Emissionen von Maschinen und Geräten“ (GEME) und durch die Arbeitsgruppe „Landwirtschaftliche Zugmaschinen“ (WGAT) 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 dem Vorschlag wurde Folgendes berücksichtigt: eine fachliche Überprüfung der Richtlinie 97/68/EG⁴ durch die Gemeinsame Forschungsstelle (GFS), in der u. a. beurteilt wurde, ob die Bestimmungen zum Flexibilitätssystem geändert werden sollten; eine Studie eines externen Beraters⁵ zur Abschätzung der Folgen der im Entwurf der fachlichen Überprüfung der GFS vorgeschlagenen politischen Optionen; eine ergänzende Studie über die Folgen der verschiedenen Optionen in der fachlichen Überprüfung durch die GFS, einschließlich der Konsequenzen einer Änderung des Flexibilitätssystems für KMU.

⁴ 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.

⁵ 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.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Das Ziel der Richtlinie 2000/25/EG wie auch der hier vorgeschlagenen Änderung besteht darin, einen Beitrag zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes für Zugmaschinen bei gleichzeitigem Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zu leisten. Rechtsgrundlage ist somit Artikel 114 des Vertrags.

Folgende Änderungen an der Richtlinie 2000/25/EG werden vorgeschlagen:

Während des Übergangs von Emissionsstufe III A zu Emissionsstufe III B: Erhöhung des prozentualen Anteils der Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden, in jeder Motorenkategorie von 20 % auf 50 % des Jahresabsatzes durch den Zugmaschinenhersteller und, als Alternative, Anpassung der Höchstzahl der Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden können. Diese Maßnahmen laufen am 31. Dezember 2013 aus.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

5. OPTIONALE ELEMENTE

2010/0301 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2000/25/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren

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,⁶

nach Übermittlung des Vorschlagsentwurfs an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,⁷

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,⁸

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG⁹ des Rates werden die Abgasemissionen aus Motoren in land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen geregelt. Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte, die für die Typgenehmigung der Mehrzahl von Selbstzündungsmotoren gelten, werden als Stufe III A bezeichnet. In der Richtlinie ist vorgesehen, dass diese Grenzwerte durch die strengeren Grenzwerte der Stufe III B ersetzt werden; diese treten schrittweise ab dem 1. Januar 2011 für das Inverkehrbringen und ab dem 1. Januar 2010 für die Typgenehmigung dieser Motoren in Kraft. Die Stufe IV sieht strengere Grenzwerte als die Stufe III B vor und tritt schrittweise ab dem 1. Januar 2013 für die Typgenehmigung dieser Motoren und ab dem 1. Januar 2014 für das Inverkehrbringen in Kraft.
- (2) Der Übergang zu Stufe III B erfordert einen technologischen Sprung, dessen Umsetzung mit beträchtlichen Kosten für die Umgestaltung der Motoren und die

⁶ ABL C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABL C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABL C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABL L 173 vom 12.7.2000, S. 1.

Entwicklung fortschrittlicher technischer Lösungen einhergeht. Dieser vom Gesetzgeber im Jahr 2005 festgelegte Übergang trifft mit der Rezession in diesem Wirtschaftszweig zusammen, wodurch es sich für die Industrie schwierig gestaltet, die für die Anpassung an die neuen rechtlichen Anforderungen erforderlichen Umsetzungskosten zu tragen.

- (3) Die Richtlinie 2000/25/EG sieht ein Flexibilitätssystem vor, das es den Zugmaschinenherstellern erlaubt, in dem Zeitraum zwischen zwei Emissionsstufen eine begrenzte Anzahl von Motoren zu erwerben, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, sondern nach der jeweils vorhergehenden Stufe von Emissionsgrenzwerten genehmigt worden sind.
- (4) Seit dem Jahr 2005 ist in Artikel 4 Absatz 8 der Richtlinie 2000/25/EG vorgesehen, dass die Frage geprüft werden muss, ob mehr Flexibilität bezüglich der Grenzwerte der Stufen III B und IV erforderlich ist. Um der Industrie beim Übergang zur nächsten Stufe eine vorübergehende Erleichterung zu bieten, ist es erforderlich, die Bedingungen für die Anwendung des Flexibilitätssystems anzupassen.
- (5) Während des Übergangs von Stufe III A zu Stufe III B sollte der Prozentsatz von Motoren, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden dürfen, von 20 % auf 50 % des Jahresabsatzes des Zugmaschinenherstellers mit Zugmaschinen erhöht werden, in die Motoren dieser Motorkategorie eingebaut sind. Die Alternative, dass eine feste Höchstzahl von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden kann, sollte entsprechend angepasst werden.
- (6) Die Richtlinie 2000/25/EG sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen tragen vorübergehenden Schwierigkeiten der Industrie Rechnung, weshalb sie auf den Übergang von der Stufe III A zu der Stufe III B beschränkt sind und am 31. Dezember 2013 auslaufen –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2000/25/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 3a wird der folgende Unterabsatz angefügt: „Das Flexibilitätssystem gemäß Anhang IV Abschnitte 1.2, 1.2.1 und 1.2.2 gilt nur für den Übergang von Stufe III A zu Stufe III B und ist bis 31. Dezember 2013 befristet.“
2. Anhang IV Abschnitt 1 erhält die Fassung des Anhangs I dieser Richtlinie.

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 unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

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.

Geschehen zu Brüssel am [...]

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

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG I

Anhang IV Abschnitt 1 erhält folgende Fassung:

„1. MASSNAHMAN DER MOTOREN- UND ZUGMASCHINENHERSTELLER

1.1. Außer während des Übergangszeitraums von Stufe III A zu Stufe III B beantragt ein Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei seiner Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, im Zeitraum zwischen zwei Emissionsgrenzwertstufen die in den Abschnitten 1.1.1 bzw. 1.1.2 angegebenen Mengen von Motoren in Verkehr bringen zu dürfen, die die gegenwärtigen Emissionsgrenzwerte nicht erfüllen, aber für die vorangegangene Emissionsgrenzwertstufe genehmigt worden sind.

1.1.1. Die Zahl der nach einem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachten Motoren darf für jede Motorenkategorie 20 % der Zahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie durchschnittlich (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) verkauften Motoren nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen in Verkehr bringt, so wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen vertrieben hat.

1.1.2. Abweichend von Abschnitt 1.1.1 hat der Zugmaschinenhersteller ferner die Möglichkeit, für seine Motorenzulieferer gemäß dem Flexibilitätssystem das Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorenkategorien 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 Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei seiner Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, im Zeitraum zwischen zwei Emissionsgrenzwertstufen die in den Abschnitten 1.2.1 bzw. 1.2.2 angegebenen Mengen von Motoren in Verkehr bringen zu dürfen, die die gegenwärtigen Emissionsgrenzwerte nicht erfüllen, aber für die vorangegangene Emissionsgrenzwertstufe genehmigt worden sind.

1.2.1. Die Zahl der nach einem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachten Motoren darf für jede Motorenkategorie 50 % der Zahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie durchschnittlich (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) verkauften Motoren nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen in Verkehr bringt, so wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen vertrieben hat.

- 1.2.2. Abweichend von Abschnitt 1.2.1 hat der Zugmaschinenhersteller ferner die Möglichkeit, für seine Motorenzulieferer gemäß dem Flexibilitätssystem das Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren 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. Der Zugmaschinenhersteller macht in seinem Antrag an eine Genehmigungsbehörde folgende Angaben:
- a) ein Muster der Schilder, die an jeder Zugmaschine anzubringen sind, die nach dem Flexibilitätssystem auf den Markt gebracht wird. Diese Schilder müssen folgenden Text tragen: „ZUGMASCHINE NR. ... (laufende Nummer der Zugmaschine) VON ... (Gesamtzahl von Zugmaschinen in der jeweiligen Leistungskategorie) mit MOTOR NR. ... MIT TYPGENEHMIGUNG (RL 2000/25/EG) NR: ...“; und
 - b) ein Muster des zusätzlichen, am Motor anzubringenden Schildes mit dem in Abschnitt 2.2 wiedergegebenen Text.
- 1.4. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde alle Angaben über die Umsetzung des Flexibilitätssystems, die die Genehmigungsbehörde für ihre Entscheidungsfindung anfordert.
- 1.5. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt alle sechs Monate den Genehmigungsbehörden aller Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine oder der Motor in Verkehr gebracht wird, einen Bericht über die Umsetzung des von ihm in Anspruch genommenen Flexibilitätssystems. In dem Bericht sind die kumulierten Zahlenangaben der Motoren und Zugmaschinen anzugeben, die gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht worden sind; ferner die Seriennummern des Motors und der Zugmaschine und die Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine in Betrieb genommen worden ist. Dieses Verfahren ist so lange zu befolgen, wie ein Flexibilitätssystem in Anspruch genommen wird.“

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

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2000/25/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Zugmaschinen

2. HAUSHALTSLINIEN

Kapitel und Artikel: Entfällt.

Für das betreffende Haushaltsjahr veranschlagter Betrag:

3. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.

4. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Entfällt.

5. SONSTIGE ANMERKUNGEN

Entfällt.