



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2014 - 2019

Plenarsitzungsdokument

A8-0276/2015

30.9.2015

*****I**
BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte
(COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatterin: Elisabetta Gardini

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	53
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	56
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	90
SCHLUSSABSTIMMUNG IN NAMENTLICHER ABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS.....	91

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte
(COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2014)0581),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0168/2014),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Februar 2015¹,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A8-0276/2015),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Vorschlag der Kommission

(5) Diese Verordnung sollte konkrete Anforderungen in Bezug auf Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren für Motoren enthalten, die zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte bestimmt sind. Die Hauptelemente der einschlägigen Festlegungen der Verordnung basieren auf den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Folgenabschätzung vom 20. November 2013, in deren Rahmen verschiedene Optionen analysiert wurden, indem man die möglichen Vor- und Nachteile in wirtschaftlicher, ökologischer, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher Hinsicht gegenüberstellte. In diese Analyse **waren** sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte einbezogen. Nach einem Vergleich der verschiedenen Optionen wurden die bevorzugten Optionen ermittelt und als Ausgangspunkt für die vorliegende Verordnung ausgewählt.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Zu diesen Zwecken sollten neue Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass eine Annäherung an die politischen

Geänderter Text

(5) Diese Verordnung sollte konkrete Anforderungen in Bezug auf Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren für Motoren enthalten, die zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (**NSBMMG**) bestimmt sind. Die Hauptelemente der einschlägigen Festlegungen der Verordnung basieren auf den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Folgenabschätzung vom 20. November 2013, in deren Rahmen verschiedene Optionen analysiert wurden, indem man die möglichen Vor- und Nachteile in wirtschaftlicher, ökologischer, **gesundheitlicher**, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher Hinsicht gegenüberstellte. In diese Analyse **wurden** sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte einbezogen. Nach einem Vergleich der verschiedenen Optionen wurden die bevorzugten Optionen ermittelt und als Ausgangspunkt für die vorliegende Verordnung ausgewählt.

Geänderter Text

(6) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für **Motoren für** nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, um das Funktionieren des Binnenmarktes **vor dem Hintergrund der derzeitigen Überprüfung der Unionspolitik zur Luftreinhaltung** zu gewährleisten. Zu diesen Zwecken sollten neue **auch für landwirtschaftliche Maschinen geltende**

Konzepte der Union für den Straßenverkehr stattfindet, damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und die Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten verringert werden; im Ergebnis sollte der Anteil der Emissionen von Maschinen besser ihrer Zahl im Vergleich zu den **Emission** von Straßenfahrzeugen entsprechen. Der Anwendungsbereich des Unionsrechts in diesem Gebiet sollte erweitert werden, um die Harmonisierung der Märkte auf der Ebene der **EU** und des Weltmarkts zu verbessern und das Risiko von Marktverzerrungen weitest möglich zu verringern. Darüber hinaus soll mit dieser Verordnung der gegenwärtige Rechtsrahmen vereinfacht werden, einschließlich **von** Maßnahmen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, und die allgemeinen Bedingungen für die Durchsetzung, insbesondere der Regeln über die Marktüberwachung, **sollen** verbessert werden.

Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass eine Annäherung an die politischen Konzepte der Union für den Straßenverkehr stattfindet, damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und die Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten **und landwirtschaftlichen Fahrzeugen** verringert werden; im Ergebnis sollte der Anteil der Emissionen von Maschinen besser ihrer Zahl im Vergleich zu den **Emissionen** von Straßenfahrzeugen entsprechen. Der Anwendungsbereich des Unionsrechts in diesem Gebiet sollte erweitert werden, um die Harmonisierung der Märkte auf der Ebene der **Union** und des Weltmarkts zu verbessern und das Risiko von Marktverzerrungen **und von gesundheitsschädigenden Auswirkungen** weitest möglich zu verringern. Darüber hinaus soll mit dieser Verordnung der gegenwärtige Rechtsrahmen vereinfacht werden, einschließlich Maßnahmen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, und die allgemeinen Bedingungen für die Durchsetzung **sollen** insbesondere **durch eine Stärkung** der Regeln über die Marktüberwachung verbessert werden.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Abgesehen von der Ausweitung des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Marktharmonisierung bei gleichzeitiger Minimierung von Marktverzerrungen soll mit dieser Verordnung der gegenwärtige Rechtsrahmen vereinfacht werden, einschließlich Maßnahmen zur

***Vereinfachung von
Verwaltungsverfahren, und die
allgemeinen Bedingungen für die
Durchsetzung sollen insbesondere durch
eine Stärkung der Regeln für die
Marktüberwachung verbessert werden.***

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6b) Im Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“^{1a} wird die besondere Rolle von Eisenbahn und Binnenschifffahrt bei der Erreichung klimapolitischer Ziele unterstrichen. Im Hinblick auf Defizite dieser Verkehrsträger bei der Luftreinhaltung sollten die Kommission und die Mitgliedsstaaten in ihrem Wirkungsbereich Fördermöglichkeiten für abgastechnische Innovationen bereitstellen, damit ein weiterer Ausbau der Verlagerung von Gütern auf Schiene und Binnenschifffahrt auch mit einer Verbesserung für eine gesunde Luft in Europa einhergeht.

^{1a} Weißbuch der Kommission vom 28.3.2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, COM(2011)144 endgültig

Begründung

Das jährliche Berichtssystem der Europäischen Umweltagentur zu Umweltauswirkungen im

Verkehr (TERM) weist auf Defizite bei der Luftreinhaltung (Feinstaub, Stickoxide, Schwefel) bei Eisenbahn und vor allem der Binnenschifffahrt hin. Beide Verkehrsträger werden aber klimapolitisch benötigt. Da mit vorliegendem NRMM-Vorschlag eine Weichenstellung für die Auswirkung von Eisenbahn und Binnenschifffahrt auf die Luftreinhaltung bis 2040 in der EU vorgenommen wird, müssen abgastechnische Innovationen durch Fördermöglichkeiten auf Ebene der EU und in den Mitgliedsstaaten einhergehen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) *Um die* Ziele der Union für *die* Luftqualität *zu erreichen*, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von *Emissionen* von Motoren erforderlich. Deshalb *sollen* die Hersteller klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte und einen angemessenen Zeitrahmen für deren Erzielung und die notwendigen technischen Entwicklungen erhalten.

Geänderter Text

(10) *Für eine nachhaltige Verwirklichung der* Ziele der Union für Luftqualität *und Luftreinhaltung bis 2020 und darüber hinaus* sind fortwährende Bemühungen zur Senkung *der Emissionen* von *verschiedenen Arten* von Motoren erforderlich. Deshalb *sollten* die Hersteller *im Voraus* klare *und umfassende* Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte und einen angemessenen Zeitrahmen für deren Erzielung und die notwendigen technischen Entwicklungen erhalten.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(11a) *Eine nachhaltige Reduzierung der Emissionen von Motoren erfordert eine anhaltende Intensivierung der direkten Zusammenarbeit zwischen den Herstellern und anderen verbundenen Unternehmen einerseits und etablierten wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen andererseits. Eine solche Zusammenarbeit spielt bei der Entwicklung neuer Produkte und Technologien mit positiven Auswirkungen*

Geänderter Text

auf die Verbesserung der Luftqualität eine wichtige Rolle.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Um einen bestmöglichen Schutz von Arbeitnehmern im Umgebungsbereich von Maschinen zu gewährleisten und um die kumulative Exposition von Arbeitnehmern im Umfeld mehrerer mobiler Maschinen und Geräte so gering wie möglich zu halten, sollte der Stand der Technik dazu genutzt werden, Emissionen zu minimieren.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14) Es ist **angezeigt**, die Einführung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge zu fördern, weil ihr Ausstoß von NO_x und Rußpartikeln niedriger sein kann. Um bei den Emissionen sowohl Methan als auch andere Kohlenwasserstoffe zu berücksichtigen, sollten folglich Grenzwerte für die Kohlenwasserstoffe insgesamt angepasst werden.

(14) Es ist **erforderlich**, die Einführung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge zu fördern, weil ihr Ausstoß von NO_x und Rußpartikeln niedriger sein kann. Um bei den Emissionen sowohl Methan als auch andere Kohlenwasserstoffe zu berücksichtigen, sollten folglich Grenzwerte für die Kohlenwasserstoffe insgesamt angepasst werden.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 b (neu)

(14b) Maßnahmen auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der Union bezüglich des Einsatzes von Motoren oder nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten im Einklang mit dieser Verordnung sollten von dieser Verordnung unberührt bleiben, wenn sie für die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und gegebenenfalls zur Verhütung von Gesundheitsrisiken für Arbeitnehmer, die bei bestimmten Anwendungen den von solchen Motoren erzeugten Emissionen ausgesetzt sind, notwendig und verhältnismäßig sind.

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten die Nutzung von Verbrennungsmotoren aus Gründen der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz untersagen können, insbesondere an Brennpunkten mit schlechter Luftqualität.

Änderungsantrag 10

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15**

(15) Um für die Begrenzung der Emissionen von Kleinstpartikeln (mit einer Größe von 0,1 µm und kleiner) zu sorgen, sollte die Kommission die Befugnis erhalten, zusätzlich zum derzeit verfolgten Partikelmasseansatz auch einen Partikelzahlansatz zu verfolgen. Der Partikelzahlansatz sollte auf den Ergebnissen des Programms der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Partikelmessung (PMP) basieren und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzziele *in* Einklang stehen.

(15) Um für die Begrenzung der Emissionen von Kleinstpartikeln (mit einer Größe von 0,1 µm und kleiner) zu sorgen, sollte die Kommission die Befugnis erhalten, zusätzlich zum derzeit verfolgten Partikelmasseansatz auch einen Partikelzahlansatz zu verfolgen. Der Partikelzahlansatz sollte auf den Ergebnissen des Programms der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Partikelmessung (PMP) basieren und ***mindestens das Schutzniveau der bestehenden Rechtsvorschriften der Union über Straßenfahrzeuge erreichen. Außerdem sollte er zum Schutz der***

Arbeitnehmer das Gebot der Minimierung von krebserregenden Stoffen unterstützen und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzzielen **im** Einklang stehen.

Begründung

Der Stand der Technik beim Partikelzahlansatz (PN) wird im NRMM-Vorschlag der Kommission (PN = 1x10¹²) nicht erreicht, obwohl dies bei den Emissionsgrenzwerten (PN= 6,0x10¹¹) für die Typisierung von Motoren bei leichten Kraftfahrzeugen (VO 715/2007) und schweren Nutzfahrzeugen (VO 595/2009) seit Jahren der Fall ist und sich erwiesenermaßen auch schon technisch einwandfrei bei NRMM-Motoren (z.B. Schweiz) bewährt hat. Sollte der Vorschlag der Kommission hier nicht abgeändert werden, würde eine bereits veraltete Technik ab den 2020-er Jahren vorgeschrieben werden! Damit werde wider besseres Wissen die Gesundheit und der Schutz vor allem bei betroffenen ArbeitnehmerInnen vor der gefährlichsten Feinstaubfraktion beeinträchtigt, obwohl die Hersteller heute schon sowohl Motoren für leichte Kfz, Lkw und Industriemotoren als für NRMM-Maschinen gleichermaßen produzieren. Der EU-Rechtsetzungsinstanzen müssen daher für On-road und Off-road den gleichen Standard vorschreiben und in den NRMM-Anhängen den PN nach Stand der Technik einfügen!

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Angesichts der langen Lebensdauer nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte ist es angemessen, die Nachrüstung bereits im Betrieb befindlicher Motoren im Betracht zu ziehen. Bei einer solchen Nachrüstung sollten insbesondere dicht besiedelte städtische Gebiete und Gebiete, die nicht den Rechtsvorschriften der Union über Luftqualität entsprechen, einbezogen werden. Um für ein vergleichbares und ehrgeiziges Nachrüstungs niveau zu sorgen, sollten die Mitgliedstaaten die Grundsätze der UNECE-Regelung Nr. 132 (REC) beachten.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16b) Gegebenenfalls sollten Synergien zwischen der Verringerung der Gas- und Partikelemissionen von Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräten eingebaut sind, und den Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge gesucht werden, da die entsprechenden Technologien verbunden sind. Eine solche zukünftige Harmonisierung könnte zur Verbesserung von Größeneffekten und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Dort, wo solche Standards für NSBMMG nicht unmittelbar verwirklicht werden können, sollte die Kommission weitere Maßnahmen in Betracht ziehen.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen besser zu überwachen und das Verfahren im Hinblick auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren zu vorzubereiten, sollte eine Prüfmethodik zur Überwachung der Einhaltung der Anforderungen an das Emissionsverhalten auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmeseinrichtungen ***in einem angemessenen zeitlichen Rahmen*** angenommen werden.

(18) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen besser zu überwachen und das Verfahren im Hinblick auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren zu vorzubereiten, sollte ***bis Ende 2017*** eine Prüfmethodik zur Überwachung der Einhaltung der Anforderungen an das Emissionsverhalten auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmeseinrichtungen angenommen werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Motoren, die den neuen Vorschriften über Emissionsgrenzwerte und den EU-Typgenehmigungsverfahren entsprechen und in deren Anwendungsbereich fallen, sollten für das Inverkehrbringen in den Mitgliedstaaten zugelassen werden; diese Motoren sollten keinen weiteren nationalen Emissionsvorschriften unterliegen. Bei der Erteilung von Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten die erforderlichen **Überprüfungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Identifizierung der gemäß der jeweiligen EU-Typgenehmigung produzierten Motoren ergreifen.**

Geänderter Text

(20) Motoren, die den neuen Vorschriften über Emissionsgrenzwerte und den EU-Typgenehmigungsverfahren entsprechen und in deren Anwendungsbereich fallen, sollten für das Inverkehrbringen in den Mitgliedstaaten zugelassen werden; diese Motoren sollten keinen weiteren nationalen Emissionsvorschriften **zum Inverkehrbringen** unterliegen. Bei der Erteilung von Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten – **sofern die Umstände es erfordern – die für die Einfuhr und Lieferung der Motoren auf dem Unionsmarkt** erforderlichen **Überprüfungs- und Kontrollmaßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass diese den jeweiligen Anforderungen an die EU-Typgenehmigungen entsprechen. Das Recht der Mitgliedsstaaten, die Verwendung in Verkehr gebrachter Motoren zu fördern oder einzuschränken, sofern dies nicht diskriminierend und sachlich gerechtfertigt ist, sollte davon unberührt bleiben.**

Begründung

Die Identifizierung der Typen von Motoren, die auf den EU-Markt gelangen, muss bei der Einfuhr erfolgen. Das ist die sicherste, wirksamste und kostengünstigste Art, sämtliche auf den EU-Markt eingeführten Motortypen zu identifizieren und zu kontrollieren. Mittels der vorgelegten Einfuhrbegleitpapiere kann überprüft werden, ob die auf den EU-Markt eingeführten Produkte den EU-Normen entsprechen.

Änderungsantrag 15

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21**

Vorschlag der Kommission

(21) In begrenzter Zahl sollten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, um den besonderen Bedürfnissen der Streitkräfte, logistischen Einschränkungen,

Geänderter Text

(21) In begrenzter Zahl sollten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, um den besonderen Bedürfnissen der Streitkräfte, logistischen Einschränkungen,

der praktischen Erprobung von Prototypen und dem Einsatz von Maschinen in explosionsfähigen Atmosphären Rechnung zu tragen.

der praktischen Erprobung von Prototypen, **bestimmten Austauschmotoren, Motoren für bestimmte Arten von Projekten im Eisenbahnsektor** und dem Einsatz von Maschinen in explosionsfähigen Atmosphären Rechnung zu tragen.

(Siehe Änderungsanträge zu Artikel 32 Absatz 4a (neu) und Absatz 4b (neu).)

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Folglich sollten UNECE-Regelungen und deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen sie in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beigetreten ist, als gleichwertig mit EU-Typgenehmigungen anerkannt werden, die nach dieser Verordnung erteilt wurden. Dementsprechend sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche UNECE-Regelungen auf EU-Typgenehmigungen angewendet werden.

Geänderter Text

(25) Folglich sollten UNECE-Regelungen und deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen sie in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beigetreten ist, als gleichwertig mit EU-Typgenehmigungen anerkannt werden, die nach dieser Verordnung erteilt wurden. Dementsprechend sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche UNECE-Regelungen auf EU-Typgenehmigungen angewendet werden, **damit diese Verordnung so weit wie möglich an die vereinbarten UNECE-Texte angeglichen werden kann.**

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(27) Im Hinblick auf die Ergänzung dieser Verordnung durch weitere technische Einzelheiten sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf Motorenfamilien,

Geänderter Text

(27) Im Hinblick auf die Ergänzung dieser Verordnung durch weitere technische Einzelheiten sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf Motorenfamilien,

unbefugte Eingriffe, Überwachung des Emissionsverhaltens im Betrieb, technische Prüfungen und Messverfahren, die Übereinstimmung der Produktion, die gesonderte Lieferung des Abgasnachbehandlungssystems eines Motors, Motoren für die Einsatzerprobung, Motoren für den Einsatz in explosionsfähigen Atmosphären, die Gleichwertigkeit von Typgenehmigungen für Motoren, Informationen für Originalgerätehersteller und Endnutzer, **Selbstprüfungen**, Vorgaben für technische Dienste und deren Bewertung, ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren, die Messung der Partikelzahl und Prüfzyklen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

unbefugte Eingriffe, Überwachung des Emissionsverhaltens im Betrieb, technische Prüfungen und Messverfahren, die Übereinstimmung der Produktion, die gesonderte Lieferung des Abgasnachbehandlungssystems eines Motors, Motoren für die Einsatzerprobung, Motoren für den Einsatz in explosionsfähigen Atmosphären, die Gleichwertigkeit von Typgenehmigungen für Motoren, Informationen für Originalgerätehersteller und Endnutzer, Vorgaben für technische Dienste und deren Bewertung, ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren, die Messung der Partikelzahl und Prüfzyklen **und die Beurteilung der Jahresproduktion von Originalgeräteherstellern** zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29a) Diese Verordnung sollte auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge gelten, die unter die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} fallen, durch die die Bestimmungen der aufgehobenen Richtlinie 97/68/EG ersetzt werden. Angesichts der Gesamtauswirkungen der Verschiebung der Stufe IV für

landwirtschaftliche Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 und der Anwendungsdaten für Stufe V wäre Stufe IV nur 2 Jahre und 3 Monate lang gültig. Um einen unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, sollten Motoren der Stufe IIIB in den Genuss der in dieser Verordnung festgelegten Übergangsklauseln im Hinblick auf die Anforderungen für die Anwendung der Stufe V kommen.

^{1a} ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1–51.

Begründung

In der Richtlinie 2011/87/EU wurde für die verbindlichen Daten für Stufe IIIB und IV für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 ein Aufschub gewährt. Aufgrund der in dieser Verordnung verbindlich festgelegten Daten für Stufe V ist Stufe IV für Hersteller wirtschaftlich nicht machbar, da zwei Neugestaltungen von Zugmaschinen innerhalb von etwa zwei Jahren eine wirtschaftliche Belastung ohne ökologischen Nutzen darstellen. Zugmaschinen dieser Klassen, die den Anforderungen an Stufe IIIB genügen, sollten daher ebenfalls den Übergangszeitraum für Stufe V nutzen können.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) den Antrieb von Binnenschiffen mit einer Nettoleistung von weniger als 37 kW;

Geänderter Text

(e) den Antrieb **oder Hilfsantrieb** von Binnenschiffen mit einer Nettoleistung von weniger als 37 kW;

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

6) „Motor“ eine Wärmekraftmaschine mit Ausnahme einer Gasturbine, in **der der Kraftstoff in einem geschlossenen Raum**

Geänderter Text

6) „Motor“ eine Wärmekraftmaschine mit Ausnahme einer Gasturbine, **die chemische Energie (Input) mithilfe eines internen**

verbrannt wird, wobei sich ausdehnende Gase entstehen, die unmittelbar zur Erzeugung mechanischer Energie genutzt werden, für die eine EU-Typgenehmigung erteilt werden kann; sie beinhaltet die emissionsmindernde Einrichtung und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Meldungen) zwischen den elektronischen Steuereinheiten des Motorsystems und etwaigen anderen Steuereinheiten des Antriebsstrangs des Fahrzeugs, die zur Erfüllung der Anforderungen der Kapitel II und III erforderlich sind;

Verbrennungsprozesses in mechanische Energie (Output) umwandelt; sie beinhaltet, *sofern vorhanden*, die emissionsmindernde Einrichtung und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Meldungen) zwischen den elektronischen Steuereinheiten des Motorsystems und etwaigen anderen Steuereinheiten des Antriebsstrangs des Fahrzeugs, die zur Erfüllung der Anforderungen der Kapitel II und III erforderlich sind;

Begründung

Die Begriffsbestimmung muss präzisiert werden, damit sie alle Motortechnologien umfasst, insbesondere in Bezug darauf, ob sie elektronische Steuereinheiten oder Abgasnachbehandlungssysteme verwenden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*9a) „Austauschmotor“ einen Motor, der
a) ausschließlich auf den Markt gebracht wird, um einen Motor zu ersetzen, der sich bereits auf dem Markt befindet und in eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine eingebaut ist, und
b) einer Emissionsstufe entspricht, die niedriger ist als die zum Zeitpunkt des Austausches des Motors geltende;*

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 29

Vorschlag der Kommission

29) „Übergangszeitraum“ die **18** Monate nach dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Datum der verbindlichen Durchführung der Stufe V;

Geänderter Text

29) „Übergangszeitraum“ die **24** Monate nach dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Datum der verbindlichen Durchführung der Stufe V;

Begründung

Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte müssen neu gestaltet werden, damit die größeren Motoren der Stufe V darin eingebaut werden können. Daher wird ein längerer Übergangszeitraum benötigt.

Änderungsantrag 23

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 43 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

43a) „fortschrittliche Emissionstechnologie (AET)“ und „besonders umweltfreundlicher Motor“ (EEE) einen Motor, der in eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschine im Sinne von Nummer 1 dieses Artikels eingebaut ist und der den in Anhang IIa festgelegten Emissionsgrenzwerten entspricht;

Änderungsantrag 24

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 43 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

43b) „Mobilkran“ einen Auslegerkran mit eigenem Antrieb, der be- oder entladen ohne feste Fahrbahn verfahren werden kann und dessen Standsicherheit durch die Schwerkraft sichergestellt wird, sofern er nicht nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen ist. Er kann

*auf Reifen, Ketten oder anderen
Verkehrsvorrichtungen betrieben werden.
In festen Positionen kann er durch
Stützausleger oder andere Anbaugeräte
zur Verbesserung der Stabilität unterstützt
werden. Der Oberwagen eines Mobilkrans
kann frei drehbar, begrenzt drehbar oder
nicht drehbar sein. Er ist in der Regel mit
einem oder mehreren Hubwerken
und/oder mit Hydraulikzylindern zum
Heben oder Senken des Auslegers und der
Last ausgestattet. Mobilkräne sind mit
Teleskopauslegern, Gelenkauslegern,
Gittermastauslegern oder einer
Kombination davon ausgestattet, die so
konstruiert sind, dass sie leicht abgesenkt
werden können. Am Ausleger
aufgehängte Lasten können mit
Unterflaschen oder anderen
Hubvorrichtungen für spezielle Zwecke
befestigt werden;*

Begründung

(Technische Anpassung.) Diese Begriffsbestimmung für „Mobilkran“ basiert auf Anhang I, Nummer 38, der Richtlinie 2000/14/EG (Lärmschutzrichtlinie).

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 72

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**72) „Selbstprüfung“ die Durchführung
von Prüfungen in eigenen
Räumlichkeiten, die Erfassung der
Prüfergebnisse und die Vorlage eines
Berichts mit Schlussfolgerungen bei der
Genehmigungsbehörde durch einen
Hersteller, der als technischer Dienst
benannt wurde, um die Einhaltung
bestimmter Anforderungen zu beurteilen;**

entfällt

Begründung

Selbstprüfungen sind in Bezug auf das Prüfen von Motoren nicht realisierbar. Sie sind nur in

Bezug auf das Prüfen von Maschinen oder Fahrzeugen realisierbar.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Motoren mit einer Bezugsleistung von weniger als 560 kW, die anstelle von Motoren der Klassen IWP, RLL oder RLR eingesetzt werden;

Geänderter Text

(b) Motoren mit einer Bezugsleistung von weniger als 560 kW, die anstelle von Motoren der Klassen **IWA**, IWP, RLL oder RLR eingesetzt werden;

Begründung

Nach dem Änderungsantrag zur Tabelle I-6 in Anhang II gelten für Hilfsmotoren für Binnenschiffe für alle Leistungsstärken dieselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe. Durch diese Änderung wird es möglich sein, für den Landeinsatz konzipierte Motoren mit weniger als 560 kW als Option zu verwenden, wo sie eingesetzt werden können. Diese für den Landeinsatz konzipierten Einheiten haben geringere Emissionsgrenzwerte als diejenigen, die im Änderungsantrag zur Tabelle I-6 in Anhang II vorgeschlagen werden.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind **und eine Bezugsleistung von 37 kW oder darüber haben,**

Geänderter Text

(a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind,

Begründung

In der US-amerikanischen Verordnung 40CFR1042 ist kein Mindestwert von 37 kW vorgegeben. Durch die Streichung dieses Ausschlussgrunds wird eine vollständige Angleichung an die US-amerikanische Verordnung ermöglicht. Mit diesem Änderungsantrag wird die Bezugsleistung für Binnenschiff-Antriebsmotoren auf die US-Verordnung 40CFR1042 für maritime Emissionen abgestimmt, sodass für den US-Markt entwickelte Motoren geliefert werden können, aber trotzdem eine Emissionsreduzierung um 80 %

gegenüber den derzeitigen Emissionsgrenzwerten für Binnenschiffahrts-Antriebsmotoren erzielt wird.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Motoren **mit einer Bezugsleistung über 560 kW**, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie die Anforderungen des Artikels 23 Absatz 8 erfüllen;

Geänderter Text

(b) Motoren, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie die Anforderungen des Artikels 23 Absatz 8 erfüllen;

Begründung

Mit dem Änderungsantrag zur Tabelle I-6 in Anhang II wird die Anwendung derselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe von Hilfsmotoren für Binnenschiffe mit mehr als 560 kW auf alle Leistungsstärken ausgeweitet. Durch diese Änderung wird der Text so angeglichen, dass der Antriebsmotor eines Binnenschiffes, der für den richtigen Zyklus zertifiziert wurde, als Hilfsmotor gemäß diesem Grundsatz benutzt werden kann.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 6 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

6) „Klasse IWA“, die Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für Hilfszwecke eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind **und eine Nettoleistung über 560 kW haben**, umfasst.

Geänderter Text

6) „Klasse IWA“, die Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für Hilfszwecke eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind, umfasst.

Begründung

Mit dem Änderungsantrag zur Tabelle I-6 in Anhang II wird die Anwendung derselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe von Hilfsmotoren für Binnenschiffe mit mehr als 560 kW auf alle Leistungsstärken ausgeweitet. Durch diese Änderung wird der Text an denselben Grundsatz angeglichen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 8

Vorschlag der Kommission

8) „Klasse RLR“, **die Motoren, die ausschließlich in Triebwagen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind**, umfasst;

Geänderter Text

8) „Klasse RLR“; **sie** umfasst:

a) Motoren, die ausschließlich in Triebwagen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind;

b) Motoren, die anstelle von Motoren der Klasse RLL verwendet werden;

Begründung

Motoren, wie sie in Triebwagen verwendet werden, können auch in Lokomotiven verwendet werden und sollten keiner unnötigen doppelten Zulassung unterliegen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen die Genehmigungsbehörden, die für Genehmigungsangelegenheiten zuständig sind, sowie die Marktüberwachungsbehörden, die für Marktüberwachungsangelegenheiten zuständig sind, gemäß dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen die Genehmigungsbehörden, die für Genehmigungsangelegenheiten zuständig sind, sowie die Marktüberwachungsbehörden, die für Marktüberwachungsangelegenheiten **einschließlich der in Artikel 18 genannten Prüfung im Betrieb** zuständig sind, gemäß dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. In städtischen Gebieten, die nicht den Grenzwerten gemäß der Richtlinie 2008/50/EG entsprechen, beurteilen die Mitgliedstaaten als Teil der Erarbeitung von Luftqualitätsplänen im Rahmen von Artikel 23 dieser Richtlinie, inwiefern es notwendig ist, Maßnahmen zu ergreifen – die keine übermäßigen Kosten mit sich bringen –, damit in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaute bestehende Motoren mit der neuesten emissionsmindernden Technologie nachgerüstet werden. Solche Nachrüstungen erfolgen im Hinblick auf die Verwirklichung der Anforderungen der Stufe V.

Änderungsantrag 33

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Diese Verordnung berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, in Übereinstimmung mit den Verträgen Anforderungen festzulegen, die sie zum Schutz der Arbeitnehmer beim Einsatz der in dieser Verordnung genannten Maschinen und Geräte für erforderlich halten, sofern das Inverkehrbringen der betreffenden Motoren durch solche Anforderungen nicht berührt wird.

Änderungsantrag 34

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

3. Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen auf der in Artikel 41 genannten zentralen Verwaltungsplattform der Union ein Verzeichnis aller Motorentypen und Motorenfamilien, für die sie EU-Typgenehmigungen erteilt haben, mit wenigstens folgenden Angaben: Warenzeichen, Bezeichnung des Herstellers, Motorenklasse, Nummer der Typgenehmigung und Datum der Typgenehmigung.

Geänderter Text

3. Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen auf der in Artikel 41 genannten zentralen Verwaltungsplattform der Union ein Verzeichnis aller Motorentypen und Motorenfamilien, für die sie EU-Typgenehmigungen erteilt haben, mit wenigstens folgenden Angaben: Warenzeichen, Bezeichnung des Herstellers, Motorenklasse, Nummer der Typgenehmigung und Datum der Typgenehmigung **sowie die technischen Parameter.**

Änderungsantrag 35

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Für die Motoren mit einer EU-Typgenehmigung führen die Marktaufsichtsbehörden in angemessenem Umfang und anhand **angemessener** Stichproben Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie sonstige sachdienliche Informationen.

Geänderter Text

Für die Motoren mit einer EU-Typgenehmigung führen die Marktaufsichtsbehörden in angemessenem Umfang und anhand **eines signifikanten Prozentanteils von** Stichproben Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie sonstige sachdienliche Informationen.

Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 6**

Vorschlag der Kommission

6. Zusätzlich zu den Schildern, die gemäß Artikel 31 an seinen Motoren angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder

Geänderter Text

6. Zusätzlich zu den Schildern, die gemäß Artikel 31 an seinen Motoren angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder

seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf den auf dem Markt bereitgestellten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf deren Verpackung oder in einer den Motoren jeweils beigelegten Unterlage an.

seine eingetragene Handelsmarke, **die technischen Parameter** und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf den auf dem Markt bereitgestellten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf deren Verpackung oder in einer den Motoren jeweils beigelegten Unterlage an.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Einführer stellen die gemäß Artikel 41 erforderlichen Anweisungen und **Informationen** bereit.

Geänderter Text

5. Die Einführer stellen die gemäß Artikel 41 erforderlichen Anweisungen, **Informationen** und **Begleitunterlagen** bereit.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln, die Motorentypen oder Motorenfamilien im Betrieb ausstoßen, **werden** überwacht, indem Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen betrieben werden. Derartige Prüfungen sind ordnungsgemäß gewarteten Motoren durchzuführen und müssen den Vorschriften für die Auswahl der Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung für die einzelnen Motorenklassen entsprechen.

Geänderter Text

1. **Für Motorentypen oder Motorenfamilien, für die eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung vorliegt, werden die** Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln, die Motorentypen oder Motorenfamilien im Betrieb ausstoßen, überwacht, indem Motoren **im Betrieb**, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen betrieben werden. Derartige Prüfungen sind **unter der Verantwortung des Herstellers oder der für solche Prüfungen zuständigen Stelle unter der Aufsicht der nationalen Typgenehmigungsbehörde** an ordnungsgemäß gewarteten Motoren durchzuführen und müssen den

Die Kommission führt **Pilotprogramme** durch, um geeignete Prüfverfahren für diejenigen Motorenklassen und -unterklassen zu entwickeln, für die solche Prüfverfahren nicht verfügbar sind.

Vorschriften für die Auswahl der Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung für die einzelnen Motorenklassen entsprechen.

Die Kommission führt **Überwachungsprogramme** durch, um geeignete Prüfverfahren für diejenigen Motorenklassen und -unterklassen zu entwickeln, für die solche Prüfverfahren nicht verfügbar sind.

Die Kommission führt Überwachungsprogramme durch, um festzustellen, zu welchem Grad die bei dem Testzyklus gemessenen Emissionen, auf denen die Typgenehmigung basiert, den im tatsächlichen Betrieb gemessenen Emissionen entsprechen. Diese Überwachungsprogramme und ihre Ergebnisse werden jährlich den Mitgliedstaaten vorgelegt und anschließend in einer Mitteilung veröffentlicht.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Der Inhalt der Beschreibungsmappe **wird in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt und** umfasst Folgendes:

Geänderter Text

2. Der Inhalt der Beschreibungsmappe umfasst Folgendes:

Begründung

Die Inhalte der Beschreibungsmappe sind bereits in Artikel 20 Absatz 2 festgelegt, und in Artikel 20 Absatz 4 sind Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für die Beschreibungsmappe vorgesehen. Daher sind keine weiteren Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Inhalte der Beschreibungsmappe erforderlich.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) den ursprünglichen Plan für Prüfungen im Betrieb gemäß Artikel 18 Absatz 1;

Begründung

Laut den Bestimmungen der Euro-IV-Verordnung ist der Hersteller verpflichtet, der für die Typgenehmigung zuständigen Behörde einen Plan für die Prüfung im Betrieb vorzulegen. Eine ähnliche Bestimmung wird für die NSBMMG-Verordnung vorgeschlagen. Diesem Vorschlag zufolge werden die Pläne bereits zum Zeitpunkt der Typgenehmigung validiert.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8. Für einen Motor der Klasse IWP **mit einer Bezugsleistung über 560 kW**, der gemäß Artikel 4 Unterabsatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 gesondert für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen der Typgenehmigung ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

8. Für einen Motor der Klasse IWP, der gemäß Artikel 4 Unterabsatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 gesondert für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen der Typgenehmigung ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

Begründung

Nach dem vorgeschlagenen Änderungsantrag 9 zur Tabelle I-6 in Anhang II wird die Anwendung derselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe von Hilfsmotoren für Binnenschiffe mit mehr als 560 kW auf alle Leistungsstärken ausgeweitet. Durch diese Änderung wird der Text an diesen Grundsatz angeglichen.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 4 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

4. **Die** Kommission wird **ermächtigt**, gemäß Artikel 55 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

Geänderter Text

4. **Der** Kommission wird **die Befugnis übertragen, bis spätestens 31. Dezember 2017** gemäß Artikel 55 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6a. Statt eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen, kann der Hersteller eine Übereinstimmungskennzeichnung am Motor anbringen. Diese Übereinstimmungskennzeichnung muss einen elektronischen Code enthalten, der mit gängigen Instrumenten der Informationstechnologie (IT) gelesen werden kann und das Abrufen von Informationen über den Motor von der Website des Herstellers ermöglicht. Die abrufbaren Informationen müssen den in einer Übereinstimmungsbescheinigung enthaltenen Informationen entsprechen.

Begründung

Die Anforderung, für jeden Motor eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform zu erhalten, stellt unnötigen Verwaltungsaufwand dar und scheint in der heutigen digitalen Welt überholt. Die Möglichkeit, die Übereinstimmungsbescheinigung durch eine Übereinstimmungskennzeichnung zu ersetzen, die Zugang zu elektronisch gespeicherten Informationen ermöglicht, verringert diesen Aufwand und ermöglicht gleichermaßen die zuverlässige Nachverfolgung von Motoren.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Die Kommission wird **ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster** der Übereinstimmungsbescheinigung **festzulegen**, einschließlich der technischen Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen. **Hierzu werden in den Durchführungsrechtsakten die Sicherheitsdruckmerkmale** zum Schutz des für die Bescheinigung verwendeten Papiers **festgelegt**. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

7. Der Kommission wird **die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte bezüglich des Musters** der Übereinstimmungsbescheinigung **zu erlassen**, einschließlich der technischen Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen **und der Sicherheitsmerkmale** zum Schutz des für die Bescheinigung verwendeten Papiers, **sowie bezüglich eines Musters für die Übereinstimmungskennzeichnung und die abrufbaren Informationen, einschließlich der Arten elektronischer Codes, die für den Zugriff auf die über den Motor gespeicherten Informationen gemäß Absatz 6a dieses Artikels verwendet werden dürfen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Begründung

Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, ein Muster für die Übereinstimmungskennzeichnung und die abrufbaren Informationen sowie die Arten elektronischer Codes, die für den Zugriff auf die Informationen über den Motor verwendet werden dürfen, festzulegen.

Änderungsantrag 45

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 31 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Bevor die Motoren die Fertigungsstraße verlassen, müssen sie das gemäß dieser Verordnung erforderliche Kennzeichen tragen.

Geänderter Text

2. Bevor die Motoren die Fertigungsstraße verlassen, müssen sie das gemäß dieser Verordnung erforderliche Kennzeichen tragen. **Dies gilt sowohl für Motoren, die innerhalb der Union hergestellt werden, als auch für Motoren, die außerhalb der Union hergestellt werden. Diese Anforderung berührt in keiner Weise**

andere Kennzeichnungen, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats oder der Union vorgeschrieben sind.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung für Motoren, die im Einklang mit Artikel 32 Absatz 4a auf den Markt gebracht wurden, enthält gegebenenfalls eine Angabe, dass die Nutzung nur in Transportfahrzeugen für Rettungsboote gestattet ist.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. **Die** Kommission wird **ermächtigt**, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster des in Absatz 1 genannten Kennzeichens einschließlich seiner vorgeschriebenen wesentlichen Angaben festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

4. **Der** Kommission wird **die Befugnis übertragen**, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster des in Absatz 1 genannten Kennzeichens einschließlich seiner vorgeschriebenen wesentlichen Angaben **und gegebenenfalls der in Absatz 3a dieses Artikels genannten zusätzlichen Informationen** festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 4 a (neu)

4a. Unbeschadet der Artikel 5 Absätze 2 und 3 und Artikel 17 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Motoren gestatten, die für den Einbau in Maschinen gedacht sind, die ausschließlich für das Zuwasserlassen von Rettungsbooten, die von einem nationalen Rettungsdienst betrieben werden, gedacht sind.

Begründung

The technical requirements for Lifeboat Launch Vehicles (LLVs) are very challenging and it is therefore not possible to install engines which meet the emission limits proposed in this regulation. The space around the engine has to be kept to a minimum to avoid buoyancy effects which cannot simply be overcome by adding weight. As a consequence of these challenges it is not possible to fit the exhaust after-treatment or emission control systems to meet any of the emission limits proposed in the regulation. Thus the derogation from the emissions requirements for LLVs, which they receive in the current Directive, needs to be continued.

Änderungsantrag 49

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 32 – Absatz 4 b (neu)**

4b. Unbeschadet der Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 17 Absatz 2 genehmigen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren für einen Zeitraum von höchstens 15 Jahren ab den in Anhang III genannten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V, sofern diese die folgenden Anforderungen erfüllen:

(a) Zugehörigkeit zu einer zu NRE oder NRS gleichwertigen Klasse, Bezugsleistung nicht größer als 560 kW, Erfüllung einer Emissionsstufe, die nicht mehr als 20 Jahre vor dem Inverkehrbringen der betreffenden Motoren ausgelaufen ist und mindestens

so streng ist wie die Emissionsgrenzwerte, die die Motoren erfüllen mussten, als sie ursprünglich in der Union in Verkehr gebracht wurden;

(b) Zugehörigkeit zu einer zu NRE oder NRS gleichwertigen Klasse, sofern der Austauschmotor und der zu ersetzende Motor in eine Motorenklasse und einen Leistungsbereich fallen, die am ... keiner Typgenehmigung auf Unionsebene unterlagen;*

(c) Zugehörigkeit zu der Klasse RLL oder RLR und Erfüllung der Emissionsgrenzwerte, die die Motoren erfüllen mussten, als sie ursprünglich auf den Markt gebracht wurden, oder Zugehörigkeit zu der Klasse NRE oder NRG und Bezugsleistung von mehr als 560 kW.

** Datum der Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG.*

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 32 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) das Inverkehrbringen von Motoren, die in Transportfahrzeuge für Rettungsboote gemäß Absatz 4a eingebaut werden sollen;

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 32 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cb) das Inverkehrbringen von Motoren, die in Transportfahrzeuge für

Rettungsboote gemäß Absatz 4b eingebaut werden sollen;

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 32 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cc) das Inverkehrbringen von Austauschmotoren gemäß Absatz 4a.

Begründung

Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte bezüglich der technischen Spezifikationen und Bedingungen für das Inverkehrbringen von Austauschmotoren zu erlassen.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 32 – Absatz **5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5b. *Unbeschadet der Anforderungen von Artikel 32 Absatz 4b für Motoren der Klassen RLL und RLR können die Mitgliedstaaten auf Ersuchen des Originalgeräteherstellers das Inverkehrbringen von Motoren genehmigen, die in diese Klassen fallen, am ...* Teil eines Projekts sind, das sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium im Sinne von Artikel 2 Buchstabe t der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} befindet und den Anforderungen einer EU-Emissionsstufe entsprechen, die der zum Zeitpunkt ihres Inverkehrbringens gültigen vorausgehen, sofern der Einsatz von Austauschmotoren, die den Anforderungen der neuen Stufe*

*entsprechen, zu unverhältnismäßigen Kosten führen würde. Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis zum ...** eine Liste der betreffenden Projekte, die sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.*

^{1a} Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

** ABl. bitte Datum einfügen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.*

*** ABl. bitte Datum einfügen: ein Jahr nach dem Datum der Veröffentlichung dieser Verordnung.*

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 36 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde die in Artikel 31 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Motortyp oder die betreffende Motorenfamilie aufgrund dieser Verordnung zurückgezogen werden. In einem solchen Fall wird das Informationsverfahren nach Artikel 36 Absatz 4 angewandt.

Geänderter Text

4. Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde die in Artikel 31 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Motortyp oder die betreffende Motorenfamilie aufgrund dieser Verordnung zurückgezogen werden. In einem solchen Fall wird das Informationsverfahren nach Artikel 37 Absatz 4 angewandt.

Begründung

Durch diesen Änderungsantrag wird lediglich ein Fehler im Vorschlag der Kommission korrigiert. Das anzuwendende Informationsverfahren ist in Artikel 37 Absatz 4 festgelegt.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 38 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Ist ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, verpflichtet, gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Verkehr gebrachte Motoren – ob in Maschinen eingebaut oder nicht – deswegen zurückzurufen, weil die Motoren im Hinblick auf den Umweltschutz einen **schweren** Verstoß gegen diese Verordnung darstellen, unterrichtet der Hersteller unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Motor erteilt hat.

Geänderter Text

1. Ist ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, verpflichtet, gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Verkehr gebrachte Motoren – ob in Maschinen eingebaut oder nicht – deswegen zurückzurufen, weil die Motoren im Hinblick auf den Umweltschutz **und die öffentliche Gesundheit** einen Verstoß gegen diese Verordnung darstellen, unterrichtet der Hersteller unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Motor erteilt hat.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Hersteller stellen Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen für den Endnutzer zur Verfügung und beschreiben insbesondere alle besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Motors.

Geänderter Text

3. Die Hersteller stellen Originalgeräteherstellern **und auf Antrag Dritten** alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen für den Endnutzer zur Verfügung und beschreiben insbesondere alle besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Motors.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Unbeschadet der Anforderungen in Absatz 3 **teilen** die Hersteller den **Originalgeräteherstellern den** Wert der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) **mit**, der

Geänderter Text

4. Unbeschadet der Anforderungen in Absatz 3 **veröffentlichen** die Hersteller den Wert der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂), der während des EU-

während des EU-Typgenehmigungsverfahrens ermittelt wurde, und weisen die Originalgerätehersteller an, diese Angabe dem Endnutzer der Maschine oder des Geräts mitzuteilen, in die bzw. das der Motor eingebaut werden soll.

Typgenehmigungsverfahrens ermittelt wurde, und weisen die Originalgerätehersteller an, diese Angabe dem Endnutzer der Maschine oder des Geräts mitzuteilen, in die bzw. das der Motor eingebaut werden soll.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Zentrale Verwaltungsplattform und
Datenbank der Union***

***Daten- und Informationsaustausch über
das Binnenmarkt-Informationssystem***

Begründung

Die Nutzung des etablierten Binnenmarkt-Informationssystems spart gegenüber dem Aufbau einer neuen digitalen Plattform Kosten und unnötigen Verwaltungsaufwand.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Kommission richtet eine zentrale administrative digitale Verwaltungsplattform der Union für den Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen in elektronischem Format ein. Die Plattform wird für den im Rahmen dieser Verordnung stattfindenden Austausch von Daten und Informationen zwischen den Genehmigungsbehörden oder zwischen den Genehmigungsbehörden und der Kommission benutzt.

1. Der Austausch von Daten und Informationen zwischen den Genehmigungsbehörden oder zwischen den Genehmigungsbehörden und der Kommission im Rahmen dieser Verordnung erfolgt über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI), das im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} eingerichtet wurde.

^{1a} *Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des*

Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (Abl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

(Dieser Änderungsantrag betrifft den gesamten Text. Wenn er angenommen wird, müssen sämtliche Verweise auf die „zentrale Verwaltungsplattform der Union“ oder „Plattform“ im gesamten Text in „Binnenmarktinformationssystem“ oder „IMI“ geändert werden.)

Begründung

Die Nutzung des etablierten Binnenmarkt-Informationssystems spart gegenüber dem Aufbau einer neuen digitalen Plattform Kosten und unnötigen Verwaltungsaufwand.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die zentrale administrative digitale Verwaltungsplattform der Union beinhaltet darüber hinaus eine Datenbank, in der alle Informationen, die für EU-Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, von Belang sind, zentral gespeichert und den Genehmigungsbehörden sowie der Kommission zugänglich gemacht **werden. Die Datenbank soll nationale Datenbanken mit der zentralen Datenbank der Union verbinden**, soweit dies mit den betroffenen Mitgliedstaaten vereinbart wurde.

Geänderter Text

2. Alle Informationen, die für EU-Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, von Belang sind, **werden mithilfe des IMI** zentral gespeichert und den Genehmigungsbehörden sowie der Kommission zugänglich gemacht. Nationale Datenbanken **werden an das IMI angeschlossen**, soweit dies mit den betroffenen Mitgliedstaaten vereinbart wurde.

Begründung

Die Nutzung des etablierten Binnenmarkt-Informationssystems spart gegenüber dem Aufbau einer neuen digitalen Plattform Kosten und unnötigen Verwaltungsaufwand.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Im Anschluss an die Durchführung der Absätze 1 und 2 erweitert die Kommission die zentrale Verwaltungsplattform der Union um Module, die Folgendes ermöglichen:

3. Die Kommission sorgt dafür, dass das IMI Folgendes ermöglicht:

Begründung

Die Nutzung des etablierten Binnenmarkt-Informationssystems spart gegenüber dem Aufbau einer neuen digitalen Plattform Kosten und unnötigen Verwaltungsaufwand.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten die einzelnen technischen Anforderungen und Verfahren zu erlassen, die für die Einrichtung der in diesem Artikel genannten zentralen digitalen Verwaltungsplattform und Datenbank der Union erforderlich sind Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

entfällt

Begründung

Das IMI ist bereits etabliert, und es sind keine weiteren Spezifikationen durch Durchführungsrechtsakte erforderlich.

Änderungsantrag 63

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 46**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

[...]

entfällt

Begründung

Selbstprüfungen sind in Bezug auf das Prüfen von Motoren nicht realisierbar. Sie sind nur in Bezug auf das Prüfen von Maschinen oder Fahrzeugen realisierbar.

Änderungsantrag 64

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 55a

***Finanzielle Unterstützung für die
Nachrüstung***

1. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsbestimmungen zu dieser Verordnung dürfen die Mitgliedstaaten Vorkehrungen für finanzielle Anreize treffen, die für die Nachrüstung von in Betrieb befindlichen Motoren, die nicht dieser Verordnung entsprechen, gelten, um die im Anhang für die Art des nachzurüstenden Motors festgelegten Emissionsgrenzwerte zu erfüllen.

2. Die in Absatz 1 genannten finanziellen Anreize dürfen für den jeweiligen Motortyp nicht die Mehrkosten übersteigen, die die zur Einhaltung der im entsprechenden Anhang festgelegten Emissionsgrenzwerte notwendigen technischen Einrichtungen und ihr Einbau in den Motor verursachen.

Begründung

Member States should be able to allow operators of non-road mobile machinery to choose between upgrading existing systems and buying new equipment. Some of the equipment addressed in this Regulation exhibits extremely long life expectancies, which means that the

expected effect of this Regulation on the emissions of those sectors would be very limited in the short to medium term. Having cost-effectiveness under consideration and aiming for more immediate results for this kind of machinery, provisions should be included encouraging Member States to implement measures in favour of the retrofitting of existing equipment having a very long life expectancy.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 56 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 56a

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

**Dem Anhang der Verordnung (EG)
Nr. 1024/2012 des Europäischen
Parlaments und des Rates^{1a} wird folgende
Nummer angefügt:**

**„8a. Verordnung (EU) Nr. 20xx/xx des
Europäischen Parlaments und des Rates
vom [Datum] über die Anforderungen in
Bezug auf Emissionsgrenzwerte und die
Typgenehmigung für
Verbrennungsmotoren für nicht für den
Straßenverkehr bestimmte mobile
Maschinen und Geräte*+: Artikel 42.**

*** ABl. L xxx vom xx.xx.xxxx, S. xx.“**

**+ ABl.: Bitte die Referenznummer und das
Datum für die Verordnung eintragen
sowie die Fußnote vervollständigen.**

**^{1a} Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des
Europäischen Parlaments und des Rates
vom 25. Oktober 2012 über die
Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe
des Binnenmarkt-Informationssystems
und zur Aufhebung der Entscheidung
2008/49/EG der Kommission („IMI-
Verordnung“) (ABl. L 316 vom
14.11.2012, S. 1).**

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Unbeschadet der Bestimmungen in den Kapiteln II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung.

Geänderter Text

1. Unbeschadet der Bestimmungen in den Kapiteln II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung **oder Ausnahmegenehmigung**.

Begründung

Nicht nur die gemäß der Richtlinie 97/68/EG erteilten EU-Typgenehmigen, sondern auch die gemäß dieser Richtlinie erteilten Ausnahmegenehmigungen sollten gültig bleiben.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III aufgeführten verbindlichen Daten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen gemäß den einschlägigen, am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Rechtsvorschriften erteilen.

Geänderter Text

2. Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III aufgeführten verbindlichen Daten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen **und Ausnahmegenehmigungen** gemäß den einschlägigen, am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Rechtsvorschriften erteilen.

Begründung

Im Zeitraum zwischen der Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG und den obligatorischen Daten für Stufe V sollte es nicht nur weiterhin möglich sein, EU-Typgenehmigungen gemäß der Richtlinie 97/68/EG zu erteilen, sondern auch die entsprechenden Ausnahmegenehmigungen.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 57 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

5. Unbeschadet der Artikel 5 Absatz 3 und 17 Absatz 2 dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut werden, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Gerätes, in die bzw. das der Übergangsmotor eingebaut wird, früher als **ein Jahr** nach dem Beginn des Übergangszeitraums liegt.

Geänderter Text

5. Unbeschadet der Artikel 5 Absatz 3 und 17 Absatz 2 dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut werden, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Gerätes, in die bzw. das der Übergangsmotor eingebaut wird, früher als **18 Monate** nach dem Beginn des Übergangszeitraums liegt, **unbeschadet der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} und der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission^{1b}.**

^{1a} **Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).**

^{1b} **Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).**

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 57 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Für **Maschinen** der Klasse NRE gestatten

RR\1074318DE.doc

Geänderter Text

Für **Motoren** der Klasse NRE gestatten die

43/91

PE557.123v02-00

die Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als **50** Einheiten nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten **zusätzlichen Zeitraums von einem Jahr**. Für die Zwecke der Berechnung der in diesem Absatz genannten **jährlichen Gesamtproduktion** werden alle von **derselben** natürlichen oder juristischen Personen beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger Originalgerätehersteller angesehen.

Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als **80** Einheiten nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten **18-Monatszeitraums um weitere 12 Monate**. Für die Zwecke der Berechnung der in diesem Absatz genannten **Obergrenzen** werden alle von **denselben** natürlichen oder juristischen Personen beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger Originalgerätehersteller angesehen.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Motoren der Klasse NRE, die in Mobilkränen eingesetzt werden, gestatten die Mitgliedstaaten eine Verlängerung des Übergangszeitraums um weitere 12 Monate.

Begründung

Beim Transport auf der Straße unterliegen Mobilkräne strikten Beschränkungen der Abmessungen, und sie werden in relativ kleinen Stückzahlen unterschiedlicher Modelle gefertigt, von denen jeweils nur sehr wenige verkauft werden.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß

Artikel 55 über die Verfahren für die Beurteilung der Jahresproduktion von Originalgeräteherstellern, die die Verlängerung nach Absatz 5 Unterabsatz 2 dieses Artikels in Anspruch nehmen möchten, zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

Begründung

Ein Missbrauch der in Artikel 57 Absatz 5 Unterabsatz 2 vorgesehenen Verlängerung muss verhindert werden. Die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden sollten daher über angemessene und einheitliche Verfahren zur Beurteilung der Jahresproduktion von Originalgeräteherstellern verfügen.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9a. Unbeschadet von Artikel 5 Absatz 3, Artikel 17 Absatz 2 und Artikel 21 und für nicht länger als zehn Jahre nach dem in Anhang III festgelegten Datum für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Motoren der Klasse RLL mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 2000 kW, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht einhalten und in Lokomotiven eingebaut werden sollen, die lediglich auf einem technisch isolierten 1520-mm-Eisenbahnnetz laufen, gestatten. In diesem Zeitraum halten die in Verkehr gebrachten Motoren mindestens die Emissionsgrenzwerte ein, die für vor dem 31. Dezember 2011 in Verkehr gebrachte Motoren galten. Die Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten erteilen eine EU-Typgenehmigung und gestatten das Inverkehrbringen solcher Motoren.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 59 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 einen Bericht über:

(a) die Bewertung des zusätzlichen Potenzials zur Verminderung von Schadstoffemissionen auf der Grundlage verfügbarer technischer Lösungen und einer Kosten-Nutzen-Analyse;

(b) Die Ermittlung möglicherweise erheblicher Schadstoffarten, die **gegenwärtig** vom Anwendungsbereich der Verordnung nicht erfasst werden.

Geänderter Text

1. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 einen Bericht über:

(a) die Bewertung des zusätzlichen Potenzials zur Verminderung von Schadstoffemissionen auf der Grundlage verfügbarer technischer Lösungen und einer Kosten-Nutzen-Analyse **und eine Bewertung der Fortschritte der Mitgliedstaaten hinsichtlich ihrer Emissionsverringerungsziele gemäß der Richtlinie 2001/81/EG. Dieser Bericht enthält insbesondere eine Beurteilung der technologischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit einer Einführung von Partikelzahl-Grenzwerten für die Klassen nicht für den Straßenverkehr bestimmter Maschinen und Geräte, für die in Anhang II dieser Verordnung keine festgelegt wurden, sowie einer Festlegung niedrigerer Partikelzahl-Grenzwerte für alle Klassen im Einklang mit den für schwere Nutzfahrzeuge der Stufe Euro IV in der Richtlinie 2005/55/EG festgelegten Werten. In dem Bericht sollte auch eine Überarbeitung der HC-Emissionsgrenzwerte geprüft werden, darunter:**

– des A-Faktors für ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren im Rahmen eines klimaneutralen Betriebs im Vergleich zu Dieselmotoren;

(b) Die Ermittlung möglicherweise erheblicher Schadstoffarten, die vom Anwendungsbereich der Verordnung nicht erfasst werden.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 59 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum Mittwoch, 31. Dezember 2025 einen Bericht über:

- (a) die Inanspruchnahme der in Artikel 32 Absätze 3 und 4 vorgesehenen Ausnahmeklauseln;
- (b) die Beobachtung der Ergebnisse der in Artikel 18 aufgeführten Emissionsprüfungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen.

Geänderter Text

2. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum Mittwoch, 31. Dezember 2025 einen Bericht über:

- (a) die Inanspruchnahme der in Artikel 32 Absätze 3 und 4 vorgesehenen Ausnahmeklauseln;
- (b) die Beobachtung der Ergebnisse der in Artikel 18 aufgeführten Emissionsprüfungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen ***sowie eine Beurteilung der Machbarkeit der Einführung von Prüfungen mit transportablen Emissionsmeseinrichtungen;***
 - (ba) ***die Überwachung der Prüfungen für die EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 23 und 24 unter besonderer Berücksichtigung der Beurteilung, ob diese Prüfungen den normalen Betriebsbedingungen von Motoren entsprechen.***

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 59 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. ***Der*** in den Absätzen 1 und 2 ***genannte Bericht beruht auf einer Konsultation der maßgeblichen Interessenträger und berücksichtigt die bestehenden einschlägigen europäischen und internationalen Normen. Er wird gegebenenfalls von Gesetzgebungsvorschlägen begleitet.***

Geänderter Text

3. ***Die*** in den Absätzen 1 und 2 ***genannten Berichte***

(a) beruhen auf einer Konsultation der maßgeblichen Interessenträger,

(b) berücksichtigen die bestehenden einschlägigen Unions- und internationalen Normen und

(c) werden gegebenenfalls von Gesetzgebungsvorschlägen begleitet.

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 59 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 59a

**Änderung der Verordnung (EU)
Nr. 167/2013**

***In Artikel 19 Absatz 3 wird folgender
Unterabsatz angefügt:***

***„Für die Zwecke des Inverkehrbringens,
der Zulassung oder der Inbetriebnahme
von Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1
und C2 werden die Motoren, die die
Anforderungen der Stufe IIIB erfüllen,
als Übergangsmotoren im Sinne der
Verordnung (EU) XX/2015^{1a}, Artikel 3
Absatz 30 angesehen.***

***^{1a} Verordnung (EU) XX/2015, Artikel 3
Absatz 30.“***

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Tabelle I-5

Vorschlag der Kommission

Tabelle I-5: Unterklassen der Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Nummer 5

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsber eich (kW)	Unterklass e	Bezugsleist ung
IWP	alle	variabel	$37 \leq P < 75$	IWP-v-1	Nennleistun g
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$300 \leq P < 1000$	IWP-v-4	
			$P \geq 1000$	IWP-v-5	
		konstant	$37 \leq P < 75$	IWP-c-1	Nennwert der Nutzleistun g
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$300 \leq P < 1000$	IWP-c-4	
			$P \geq 1000$	IWP-c-5	

Geänderter Text

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Hubraum	Leistungsber eich (kW)	Unterklass e	Bezugsleistung
IWP	alle	variabel	$< 0,9$	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	Nennleistung
				$75 \leq P < 300$	IWP-v-2	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-3	
			$0,9 \leq$ Hubraum $\leq 1,2$	< 300	IWP-v-3	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-5	
			$1,2 \leq$ Hubraum $\leq 3,5$	< 300	IWP-v-6	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-7	
			$3,5 \leq$ Hubraum $< 7,0$	< 300	IWP-v-8	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-9	
			alle	$P \geq 600$	IWP-v-10	
		konstant	$< 0,9$	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	Nennwert der

				$75 \leq P < 300$	IWP-c-2	Nutzleistung
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-3	
		$0,9 \leq$ <i>Hubraum</i> $\leq 1,2$		< 300	IWP-c-3	
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-5	
		$1,2 \leq$ <i>Hubraum</i> $\leq 3,5$		< 300	IWP-c-6	
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-7	
		$3,5 \leq$ <i>Hubraum</i> $< 7,0$		< 300	IWP-c-8	
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-9	
		<i>alle</i>		$P \geq 600$	IWP-c-10	

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Tabelle I-6

Vorschlag der Kommission

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsber eich (kW)	Unterklass e	Bezugsleist ung
IWA	alle	variabel	$560 \leq P < 1000$	IWA-v-1	Nennleistun g
			$P \geq 1000$	IWA-v-2	
		konstant	$560 \leq P < 1000$	IWA-c-1	Nennwert der Nutzleistun g

Geänderter Text

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	<i>Hubraum</i>	Leistungsber eich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistun g
IWA	alle	variabel	$< 0,9$	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Nennleistung

				$75 \leq P < 300$	IWA-v-2	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-3	
			$0,9 \leq \text{Hubraum} \leq 1,2$	< 300	IWA-v-4	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-5	
			$1,2 \leq \text{Hubraum} \leq 3,5$	< 300	IWA-v-6	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-7	
			$3,5 \leq \text{Hubraum} < 7,0$	< 300	IWA-v-8	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-9	
			<i>alle</i>	$P \geq 600$	IWA-v-10	
			konstant	$< 0,9$	$19 \leq P < 75$	
		$75 \leq P < 300$			IWA-c-2	
		$300 \leq P < 600$			IWA-c-3	
		$0,9 \leq \text{Hubraum} \leq 1,2$		< 300	IWA-c-4	
				$300 \leq P < 600$	IWA-c-5	
		$1,2 \leq \text{Hubraum} \leq 3,5$		< 300	IWA-c-6	
				$300 \leq P < 600$	IWA-c-7	
		$3,5 \leq \text{Hubraum} < 7,0$		< 300	IWA-c-8	
				$300 \leq P < 600$	IWA-c-9	
		<i>alle</i>		$P \geq 600$	IWA-c-10	

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Überschrift 1 – Tabelle II-1

Vorschlag der Kommission

Tabelle II-1: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Nummer 1

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorzündung	CO	HC	NO _x	Partikelmasse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	

Stufe V	NRE-v-1 NRE-c-1	0<P<8	CI	8,00	(HC+NO _x ≤7,50)		0,40 ¹⁾	-	1,10
Stufe V	NRE-v-2 NRE-c-2	8≤P<19	CI	6,60	(HC+NO _x ≤7,50)		0,40	-	1,10
Stufe V	NRE-v-3 NRE-c-3	19≤P<37	CI	5,00	(HC+NO _x ≤4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Stufe V	NRE-v-4 NRE-c-4	37≤P<56	CI	5,00	(HC+NO _x ≤4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Stufe V	NRE-v-5 NRE-c-5	56≤P<130	alle	5,00	0,19	0,40	0,015	1x10¹²	1,10
Stufe V	NRE-v-6 NRE-c-6	130≤P≤560	alle	3,50	0,19	0,40	0,015	1x10¹²	1,10
Stufe V	NRE-v-7 NRE-c-7	P>560	alle	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00

1) 0,6 für luftgekühlte Motoren mit Direkteinspritzung und Handstarter.

Geänderter Text

Tabelle II-1: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Nummer 1

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorzündung	CO	HC	NO _x	Partikelmasse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRE-v-1 NRE-c-1	0<P<8	CI	8,00	(HC+NO _x ≤7,50)		0,40 ¹⁾	-	1,10
Stufe V	NRE-v-2 NRE-c-2	8≤P<19	CI	6,60	(HC+NO _x ≤7,50)		0,40	-	1,10
Stufe V	NRE-v-3 NRE-c-3	19≤P<37	CI	5,00	(HC+NO _x ≤4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Stufe V	NRE-v-4 NRE-c-4	37≤P<56	CI	5,00	(HC+NO _x ≤4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Stufe V	NRE-v-5 NRE-c-5	56≤P<130	alle	5,00	0,19	0,40	0,01	9x10¹¹	1,10
Stufe V	NRE-v-6 NRE-c-6	130≤P≤560	alle	3,50	0,19	0,40	0,01	9x10¹¹	1,10
Stufe V	NRE-v-7 NRE-c-7	P>560	alle	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00

1) 0,6 für luftgekühlte Motoren mit Direkteinspritzung und Handstarter.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Grundsätzlich begrüßt der Berichterstatter den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung, mit der in erster Linie dazu beigetragen werden soll, auf die Bedenken bezüglich der öffentlichen Gesundheit zu reagieren, die durch Studien entstanden sind, denen zufolge ultrafeine Partikel krebserregend sind, die Luftqualität allgemein zu verbessern und einen grenzenlosen Markt nicht nur innerhalb der EU, sondern auch mit unseren wichtigsten Handelspartnern weltweit zu schaffen. Der gestaffelte Ansatz, bei dem nach Motorgrößen und Maschinentypen unterschieden wird, ermöglicht eine reibungslose Einführung für die von den neuen Anforderungen betroffenen Branchen unter Berücksichtigung der Vielzahl von Maschinen und Motoren.

Derzeit gibt es in der EU mehrere städtische Gebiete, die den Luftqualitätsstandards nicht uneingeschränkt entsprechen. Dieses Problem nimmt zu, da immer mehr Menschen in städtische Ballungsgebiete ziehen. Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte tragen zu schädlichen Emissionen in Form von Gasen und Partikeln bei. Für PKW und leichte und schwere Nutzfahrzeuge werden derzeit ehrgeizige Programme zur Verringerung des Ausstoßes von CO₂ und Schadstoffen umgesetzt, ebenso für Feuerungsanlagen und Industrieemissionen. Obwohl der Bereich der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte wesentlich kleiner ist als die anderen oben genannten Quellen und die aufeinander folgenden Stufen bis Stufe IV eine drastische Reduzierung der Emissionen ermöglicht haben, könnte ihr Beitrag deutlich ansteigen, es sei denn, es werden vergleichbare Fortschritte zur Verbesserung der Luftqualität erzielt. Auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte entfallen Daten der Kommission zufolge 15 % aller NO_x-Emissionen und 5 % aller Partikelemissionen in der EU. Um dieses Problem anzugehen, schlägt die Kommission vor, strengere Normen für die meisten Motoren festzulegen, die bereits in den Geltungsbereich der derzeitigen Richtlinie 97/68/EG fallen, und den Geltungsbereich auf neue Motorleistungsbereiche, Verbrennungsarten und eingesetzte Kraftstoffe sowie auf eine Reihe neuer Maschinenklassen auszuweiten, um Schlupflöcher in den Rechtsvorschriften zu schließen. Abgesehen von dem offensichtlichen und wünschenswerten Nutzen für die Umwelt und die Gesundheit unserer Bürger hat dies den Vorteil, dass für Industrie und Benutzer der Maschinen ein harmonisierter Binnenmarkt geschaffen wird und Handel und Wettbewerbsfähigkeit gefördert werden, wodurch die Vorschriften des Umweltrechts letztendlich auch Chancen für die Geschäftstätigkeit bieten.

Durch die Entscheidung für Politikoption 4 will die Kommission das Beste aller Optionen verbinden: Anpassung an US-Normen, wenn diese strenger sind als die EU-Normen, und an die Ambitionen des Straßenverkehrssektors, wenn die derzeitigen Ambitionen in Bezug auf mobile Maschinen und Geräte zurückbleiben; außerdem Kombination mit besseren Überwachungsvorschriften, sofern dies angebracht ist.

Aufgrund technischer Fortschritte können strengere Vorschriften gerechtfertigt sein, ohne dass die Fertigungsindustrie dadurch unter Druck gerät. Tatsächlich ist die Technologie, die zur Erfüllung der neuen vorgeschlagenen Normen erforderlich ist, zum Großteil in anderen Sektoren gereift und kann jetzt genutzt und an die Besonderheiten der betreffenden Sektoren

für mobile Maschinen und Geräte angepasst werden. Dieser Anpassungspfad ist noch nicht abgeschlossen; daher ist es gerechtfertigt, dass einige Motoren nicht den ehrgeizigsten Zielen unterliegen, die für die große Mehrheit der Fälle vorgesehen sind.

Die Auswirkung der Schaffung eines Binnenmarkts wird auch in einem viel größeren Kontext Vorteile bringen. Sie wird den Außenhandel mit anderen Industrienationen, insbesondere mit den USA, aber wahrscheinlich auch mit Regionen und Städten, in denen Luftverschmutzung ein Problem ist, wesentlich erleichtern und steigern.

Erläuterungen

Das primäre Ziel dieses Berichts besteht darin, ein angemessenes Gleichgewicht zu finden zwischen Gesundheits- und Umweltbedenken, wie von der Kommission vorgeschlagen, und der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Fertigungsindustrie und den damit zusammenhängenden Arbeitsplätzen und Fachkenntnissen. Die Gesundheit und Sicherheit unserer Bürger ist ein entscheidendes Element dieses Vorschlags, insbesondere in Bezug auf diejenigen, die tagtäglich mit den Maschinen arbeiten, die in den Geltungsbereich des Vorschlags fallen, da sie Schadstoffemissionen besonders stark ausgesetzt sind. Unter Berücksichtigung der Wettbewerbsaspekte ist der Berichtersteller der Auffassung, dass KMU, die viele Arbeitsplätze schaffen, möglicherweise schutzbedürftig sind und ihnen einige Vorteile gewährt werden sollten.

Ein weiteres wichtiges Ziel sollte darin bestehen, der Industrie langfristige Planungssicherheit und ein stabiles Regelungsumfeld zu bieten. In dieser Hinsicht bietet die Wahl der Rechtsform einer Verordnung für diesen neuen Rechtsakt einen deutlichen Vorteil gegenüber einer Richtlinie, deren Umsetzung in nationale Rechtsvorschriften Zeit kostet und bei der das Risiko unterschiedlicher Auslegungen besteht. Im Hinblick auf diese Ziele hat der Berichtersteller eine Reihe von Änderungsanträgen vorgeschlagen:

- Es ist ratsam, administrative Verpflichtungen auf ein Minimum zu reduzieren. Rechtsvorschriften und Formalitäten müssen sich mit dem digitalen Zeitalter entwickeln, und die Gelegenheit sollte genutzt werden, um Bürokratie und die damit verbundenen Kosten zu verringern. Daher könnten das Format und die Form der Übereinstimmungserklärung vereinfacht werden, und sie könnte einfach aus einer geeigneten Datenbank abgerufen werden.
- Basierend auf der gleichen Logik bezüglich Effizienz und Kosteneinsparungen bevorzugt der Berichtersteller die Nutzung des bereits bestehenden Binnenmarktinformationssystems, was offensichtliche Vorteile gegenüber der Schaffung eines neuen Verwaltungssystems hat.
- Die in der derzeitigen Richtlinie 97/68/EG vorgesehene Möglichkeit, Motoren durch andere Motoren mindestens der gleichen Emissionsstufe zu ersetzen, sollte erhalten bleiben. Der Berichtersteller würde diese Möglichkeit jedoch lieber differenziert und abhängig von verschiedenen Faktoren wie längerer durchschnittlicher Lebensdauer, Anlagekapitalisierung und technologischen Entwicklungen auf bestimmte Klassen von Maschinen begrenzen. Außerdem sollte diese Möglichkeit abhängig von den Motor- und Leistungsklassen auch zeitlich begrenzt werden.

Der Berichterstatter ist außerdem besorgt über potenzielle Probleme im Eisenbahnsektor. Der in Artikel 57 Absatz 5 des Vorschlags vorgesehene Einjahreszeitraum könnte im Widerspruch stehen zu den Verpflichtungen und zu befolgenden Verfahren für die Zulassungsverfahren gemäß der Richtlinie 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie) und der Verordnung Nr. 1302/2014. Daher ersucht der Berichterstatter die Kommission und die Mitgliedstaaten, die Entstehung von Konflikten durch potenziell widersprüchliche Bestimmungen zu vermeiden. Angesichts dieser speziellen Anforderungen sollten in Bezug auf Verpflichtungen, Austauschmotoren und den Zeitraum der Einführung Ausnahmen gewährt werden.

Wie bereits gesagt, wurde eine allgemeine Verlängerung des Übergangszeitraums um sechs Monate zugestanden, in einigen Sonderfällen sogar noch länger.

Die Kommission wird ersucht, bei der weiteren Überarbeitung des Geltungsbereichs dieser Verordnung in Erwägung zu ziehen, mehrere Klassen von Schmalspurzugmaschinen in den Geltungsbereich dieser Verordnung aufzunehmen, insbesondere angesichts des wirtschaftlich untragbaren Zeitplans für die Stufen IV und V für diese Zugmaschinen.

Für Binnenschiffe ist der Vorschlag der Kommission sehr ehrgeizig und könnte eine übermäßige Belastung für die Branche darstellen, die ihre Entwicklungskosten mit nur wenigen hundert Fahrzeugen oder noch weniger, die jährlich produziert werden, wieder hereinholen muss. Der Berichterstatter befürwortet einen etwas abgeschwächten Absatz für die schwereren Klassen von Binnenschiffahrtsmotoren – die gleichzeitig bei weitem die zahlreichsten sind –, bei dem die Wiedererstarkung dieses energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgers mit der unerlässlichen wirtschaftlichen Tragfähigkeit kombiniert wird.

24.6.2015

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typengenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte

(COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Jiří Pospíšil

KURZE BEGRÜNDUNG

Hintergrund und Kommissionsvorschlag

Dieser Gesetzgebungsvorschlag zielt darauf ab, die Umwelt zu schützen und dafür zu sorgen, dass der Binnenmarkt für Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte reibungslos funktioniert. Er gilt ein für viele Typen von Verbrennungsmotoren, die in die verschiedenartigsten Verbrennungskraftmaschinen eingebaut sind, zu denen handgeführte Geräte, Baumaschinen und Stromgeneratoren, Triebwagen, Lokomotiven und Binnenschiffe gehören. Durch die erfolgreiche Umsetzung dieser Verordnung würden beträchtliche ökologische Gewinne durch die Verminderung der Emissionen von neuen Motoren erzielt, wodurch ältere, weniger umweltfreundliche Motoren nach und nach verdrängt würden.

Durch den Vorschlag soll ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Wirtschaftszweigs und zur Verminderung des Risikos von Marktverzerrungen dadurch geleistet werden, dass die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung vereinfacht werden, die Transparenz verbessert und der Verwaltungsaufwand verringert wird. Zusätzlich werden durch den Vorschlag Hindernisse für den Außenhandel beseitigt und regelungsbedingte Hürden verringert, indem die Anforderungen der EU und der USA einander angenähert werden.

Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie

Ihr Verfasser der Stellungnahme begrüßt den Vorschlag der Kommission und unterstützt uneingeschränkt seine Zielsetzung. Verschiedene Anpassungen werden dennoch notwendig sein, um im vollen Umfang sicherzustellen, dass durch die Verordnung ein Beitrag zur Wettbewerbsfreiheit des entsprechenden europäischen Wirtschaftszweigs geleistet wird.

In dem Entwurf einer Stellungnahme versucht Ihr Verfasser den Vorschlag ausgewogener zu machen und für genügend Flexibilität zu sorgen, damit sichergestellt wird, dass die Hersteller die Umwelanforderungen erfüllen können, ohne dass die Wettbewerbsfähigkeit der EU beeinträchtigt wird. Die vorgeschlagenen Änderungen werden eine spürbare Unterstützung der Hersteller bei der Anpassung an die neuen Umwelanforderungen sein, ohne dass diese abgesenkt werden.

Angesichts des Vorstehenden schlägt Ihr Verfasser der Stellungnahme vor, den Übergangszeitraum, der im Vorschlag vorgesehen ist, um sechs Monate zu verlängern. Weitere Ausnahmen sind für Kleinserienhersteller vorgesehen, die weniger als 100 Maschinen pro Jahr herstellen, da die hiervon betroffenen Hersteller hauptsächlich KMU sind. Ihr Verfasser der Stellungnahme ist auch der Meinung, dass in eindeutig festgelegten Fällen der Einsatz von Austauschmotoren erlaubt sein sollte.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Zu diesen Zwecken sollten neue Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass eine Annäherung an die politischen Konzepte der Union für den Straßenverkehr stattfindet, damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und die Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten verringert werden; im Ergebnis sollte der Anteil der Emissionen von Maschinen besser ihrer Zahl im Vergleich zu den Emissionen von Straßenfahrzeugen entsprechen. ***Der Anwendungsbereich des Unionsrechts in diesem Gebiet sollte erweitert werden, um die Harmonisierung der Märkte auf der Ebene der EU und des Weltmarkts zu verbessern und das Risiko von Marktverzerrungen weitest möglich zu verringern. Darüber hinaus soll mit dieser Verordnung der gegenwärtige Rechtsrahmen vereinfacht werden, einschließlich von Maßnahmen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, und die allgemeinen Bedingungen für die Durchsetzung, insbesondere der Regeln***

Geänderter Text

(6) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Zu diesen Zwecken sollten neue Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass eine Annäherung an die politischen Konzepte der Union für den Straßenverkehr stattfindet, damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und die Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten verringert werden; im Ergebnis sollte der Anteil der Emissionen von Maschinen besser ihrer Zahl im Vergleich zu den Emissionen von Straßenfahrzeugen entsprechen. ***Die Mitgliedstaaten sollten diese Ziele durch nationale Systeme aktiv unterstützen, durch die Nutzer ermuntert werden, zu neuen Ausrüstungsgegenständen zu wechseln, wodurch schrittweise der Anteil der nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschinen mit den meisten Emissionen abnimmt.***

über die Marktüberwachung, sollen verbessert werden.

Änderungsantrag 2

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Der Anwendungsbereich des Unionsrechts in diesem Gebiet sollte erweitert werden, um die Harmonisierung der Märkte auf der Ebene der Union und des Weltmarkts zu verbessern und das Risiko von Marktverzerrungen weitest möglich zu verringern. Darüber hinaus soll mit dieser Verordnung der gegenwärtige Rechtsrahmen vereinfacht werden, einschließlich von Maßnahmen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, und die allgemeinen Bedingungen für die Durchsetzung, insbesondere der Regeln über die Marktüberwachung, sollen verbessert werden.

Änderungsantrag 3

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Um einen bestmöglichen Schutz von Arbeitnehmern im Umgebungsbereich zu gewährleisten und um die spezifische Belastungskumulation von Arbeitnehmern im Umfeld mehrerer mobiler Maschinen und Geräte so gering wie möglich zu halten, sollte der Stand der Technik dazu genutzt werden, Emissionen zu minimieren.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Motoren, die den neuen Vorschriften über Emissionsgrenzwerte und den EU-Typgenehmigungsverfahren entsprechen und in deren Anwendungsbereich fallen, sollten für das Inverkehrbringen in den Mitgliedstaaten zugelassen werden; diese Motoren sollten keinen weiteren nationalen Emissionsvorschriften unterliegen. Bei der Erteilung von Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten die erforderlichen **Überprüfungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Identifizierung der gemäß der jeweiligen EU-Typgenehmigung produzierten Motoren ergreifen.**

Geänderter Text

(20) Motoren, die den neuen Vorschriften über Emissionsgrenzwerte und den EU-Typgenehmigungsverfahren entsprechen und in deren Anwendungsbereich fallen, sollten für das Inverkehrbringen in den Mitgliedstaaten zugelassen werden; diese Motoren sollten keinen weiteren nationalen Emissionsvorschriften **zum Inverkehrbringen** unterliegen. Bei der Erteilung von Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten – **sofern die Umstände es erfordern** – die **für die Einfuhr und Lieferung der Motoren auf dem Unionsmarkt** erforderlichen **Überprüfungs- und Kontrollmaßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass diese den jeweiligen Anforderungen an die EU-Typgenehmigungen entsprechen. Davon unbeschadet sollte das Recht der Mitgliedsstaaten bleiben, die Verwendung in Verkehr gebrachter Motoren zu fördern oder einzuschränken, sofern dies nicht diskriminierend und sachlich gerechtfertigt ist.**

Begründung

Bei der Einfuhr der jeweiligen Produkte ist festzustellen, um welche Motortypen es sich handelt. Das ist die sicherste, wirksamste und kostengünstigste Art, sämtliche auf den EU-Markt eingeführten Motortypen zu identifizieren und zu kontrollieren. Mittels der vorgelegten Einfuhrbegleitpapiere kann überprüft werden, ob die auf den EU-Markt eingeführten Produkte den festgelegten Bestimmungen gemäß den Normen der EU entsprechen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) In begrenzter Zahl sollten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, um den besonderen Bedürfnissen der Streitkräfte, logistischen Einschränkungen, der praktischen Erprobung von Prototypen und dem Einsatz von Maschinen in explosionsfähigen Atmosphären Rechnung zu tragen.

Geänderter Text

(21) In begrenzter Zahl sollten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, um den besonderen Bedürfnissen der Streitkräfte, logistischen Einschränkungen, der praktischen Erprobung von Prototypen, ***Austauschmotoren*** und dem Einsatz von Maschinen in explosionsfähigen Atmosphären Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 6

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 25**

Vorschlag der Kommission

(25) Folglich sollten UNECE-Regelungen und deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen sie in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beigetreten ist, als gleichwertig mit EU-Typgenehmigungen anerkannt werden, die nach dieser Verordnung erteilt wurden. Dementsprechend sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche UNECE-Regelungen auf EU-Typgenehmigungen angewendet werden.

Geänderter Text

(25) Folglich sollten UNECE-Regelungen und deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen sie in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beigetreten ist, als gleichwertig mit EU-Typgenehmigungen anerkannt werden, die nach dieser Verordnung erteilt wurden. Dementsprechend sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche UNECE-Regelungen auf EU-Typgenehmigungen angewendet werden, ***damit diese Verordnung so weit wie möglich an die vereinbarten UNECE-Texte angeglichen werden kann.***

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) „Austauschmotor“ einen neu gebauten Motor, der zum Austausch eines Motors in einer Maschine bestimmt ist

und nur für diesen Zweck geliefert wurde;

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**22a) „Geräte für den Einsatz unter Tage“
Maschinen, die in der Bergbauindustrie
verwendet werden;**

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 29

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

29) „Übergangszeitraum“ die **18 Monate**
nach dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten
Datum der verbindlichen Durchführung der
Stufe V;

29) „Übergangszeitraum“ die **24 Monate**
nach dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten
Datum der verbindlichen Durchführung der
Stufe V;

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 40 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**40a) „Mobilkran“ einen Auslegerkran mit
eigenem Antrieb, der auf der Straße
und/oder im Gelände verfahren werden
kann, dessen Standsicherheit durch die
Schwerkraft sichergestellt wird und der
auf Reifen, Ketten oder anderen
Verfahrvorrichtungen betrieben werden
kann. Mobilkräne auf Reifen gelten als
Fahrzeuge mit besonderer
Zweckbestimmung, die in den
Anwendungsbereich der Richtlinie**

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Article 4 – paragraph 1 – point 1 – point b

Vorschlag der Kommission

(b) Motoren mit einer Bezugsleistung von weniger als 560 kW, die anstelle von Motoren der Klassen IWP, RLL oder RLR eingesetzt werden;

Geänderter Text

(b) Motoren mit einer Bezugsleistung von weniger als 560 kW, die anstelle von Motoren der Klassen **IWA**, IWP, RLL oder RLR eingesetzt werden;

Begründung

Nach dem vorgeschlagenen Änderungsantrag 9 zur Tabelle I-6 in Anhang II gelten für Hilfsmotoren für Binnenschiffe für alle Leistungsstärken dieselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe. Durch diese Änderung wird es möglich sein, Einheiten von weniger als 560 kW, die an Land eingerichtet sind, als Option zu verwenden, wo sie eingesetzt werden können. Diese an Land eingerichteten Einheiten haben geringere Emissionsgrenzwerte als diejenigen, die im Änderungsantrag zur Tabelle I-6 in Anhang II vorgeschlagen werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind **und eine Bezugsleistung von 37 kW oder darüber haben,**

Geänderter Text

(a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind,

Begründung

In der US-amerikanischen Verordnung 40CFR1042 gibt es kein Minimum von 37 kW. Durch die Streichung dieses Ausschlussgrunds wird eine vollständige Angleichung an die US-amerikanische Verordnung ermöglicht.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Article 4 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Motoren **mit einer Bezugsleistung über 560 kW**, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie die Anforderungen des Artikels 23 Absatz 8 erfüllen;

Geänderter Text

(b) Motoren, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie die Anforderungen des Artikels 23 Absatz 8 erfüllen;

Begründung

Nach dem vorgeschlagenen Änderungsantrag 9 zur Tabelle I-6 in Anhang II wird für Hilfsmotoren für Binnenschiffe von mehr als 560 kW zur Einbeziehung aller Leistungsstärken die Anwendung derselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe ausgeweitet. Durch diese Änderung wird der Text so angeglichen, dass der Antriebsmotor eines Binnenschiffes, der für den richtigen Zyklus zertifiziert wurde, als Hilfsmotor gemäß diesem Grundsatz benutzt werden kann.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 6 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

„Klasse IWA“, die Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für Hilfszwecke eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind **und eine Nettoleistung über 560 kW haben**, umfasst.

Geänderter Text

„Klasse IWA“, die Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für Hilfszwecke eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind, umfasst.

Begründung

Nach dem vorgeschlagenen Änderungsantrag 9 zur Tabelle I-6 in Anhang II wird für Hilfsmotoren für Binnenschiffe von mehr als 560 kW zur Einbeziehung aller Leistungsstärken die Anwendung derselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe ausgeweitet. Durch diese Änderung wird der Text an diesen Grundsatz angeglichen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen auf der in Artikel 41 genannten zentralen Verwaltungsplattform der Union ein Verzeichnis aller Motorentypen und Motorenfamilien, für die sie EU-Typgenehmigungen erteilt haben, mit wenigstens folgenden Angaben: Warenzeichen, Bezeichnung des Herstellers, Motorenklasse, Nummer der Typgenehmigung und Datum der Typgenehmigung.

Geänderter Text

3. Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen auf der in Artikel 41 genannten zentralen Verwaltungsplattform der Union ein Verzeichnis aller Motorentypen und Motorenfamilien, für die sie EU-Typgenehmigungen erteilt haben, mit wenigstens folgenden Angaben: Warenzeichen, Bezeichnung des Herstellers, Motorenklasse, Nummer der Typgenehmigung und Datum der Typgenehmigung **sowie die technischen Parameter.**

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Für die Motoren mit einer EU-Typgenehmigung führen die Marktaufsichtsbehörden in angemessenem Umfang und anhand **angemessener** Stichproben Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie sonstige sachdienliche Informationen.

Geänderter Text

Für die Motoren mit einer EU-Typgenehmigung führen die Marktaufsichtsbehörden in angemessenem Umfang und anhand **eines signifikanten Prozentanteils von** Stichproben Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie sonstige sachdienliche Informationen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Zusätzlich zu den Schildern, die gemäß Artikel 31 an seinen Motoren angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf den auf dem Markt bereitgestellten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf deren Verpackung oder in einer den Motoren jeweils beigelegten Unterlage an.

Geänderter Text

6. Zusätzlich zu den Schildern, die gemäß Artikel 31 an seinen Motoren angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke, **die technischen Parameter** und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf den auf dem Markt bereitgestellten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf deren Verpackung oder in einer den Motoren jeweils beigelegten Unterlage an.

Änderungsantrag 18

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

5. Die Einführer stellen die gemäß Artikel 41 erforderlichen Anweisungen und Informationen bereit.

Geänderter Text

5. Die Einführer stellen die gemäß Artikel 41 erforderlichen Anweisungen und Informationen **sowie sämtliche Dokumente** bereit.

Änderungsantrag 19

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 8**

Vorschlag der Kommission

8. Für einen Motor der Klasse IWP **mit einer Bezugsleistung über 560 kW**, der gemäß Artikel 4 Unterabsatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 gesondert für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im

Geänderter Text

8. Für einen Motor der Klasse IWP, der gemäß Artikel 4 Unterabsatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 gesondert für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen der Typgenehmigung

Beschreibungsbogen der Typgenehmigung ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

Begründung

Nach dem vorgeschlagenen Änderungsantrag 9 zur Tabelle I-6 in Anhang II wird für Hilfsmotoren für Binnenschiffe von mehr als 560 kW zur Einbeziehung aller Leistungstärken die Anwendung derselben Emissionsgrenzwerte wie für Antriebsmotoren für Binnenschiffe ausgeweitet. Durch diese Änderung wird der Text an diesen Grundsatz angeglichen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30

Vorschlag der Kommission

Übereinstimmungsbescheinigung

1. In seiner Eigenschaft als Inhaber einer EU-Typgenehmigung für einen Motorentyp oder eine Motorenfamilie ***stellt*** der Hersteller für ***jeden Motor, der in Übereinstimmung mit dem genehmigten Motorentyp hergestellt wird, eine Übereinstimmungsbescheinigung als Begleitpapier aus.***

Diese Bescheinigung ist kostenlos zusammen mit dem Motor auszustellen und der Maschine beizufügen, in die der Motor eingebaut ist. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht werden.

Der Motorhersteller stellt dem

Geänderter Text

Konformitätserklärung

1. In seiner Eigenschaft als Inhaber einer EU-Typgenehmigung für einen Motorentyp oder eine Motorenfamilie ***gibt*** der Hersteller ***eine Konformitätserklärung („Konformitätserklärung“) für Motoren ab, die in Verkehr gebracht werden aufgrund***

(a) einer Ausnahme gemäß Artikel 32 Absätze 1, 3 oder 4 oder

(b) einer Übergangsbestimmungen gemäß Artikel 57.

In dieser Erklärung werden die besonderen Merkmale und Beschränkungen angegeben, die für den Motor gelten, und sie ist kostenlos zusammen mit dem Motor auszustellen und der ***nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen*** Maschine beizufügen, in die der Motor eingebaut ist. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht werden.

Der Motorhersteller stellt dem ***Endnutzer***

Motorinhaber in den zehn Jahren nach dem Fertigungsdatum des Fahrzeugs auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der **Übereinstimmungsbescheinigung** aus, wobei dieses **Entgelt** die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Jedes Duplikat ist auf der Vorderseite deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

3. Die **Übereinstimmungsbescheinigung** ist in mindestens einer der Amtssprachen der Union abzufassen. Jeder Mitgliedstaat kann verlangen, dass die **Übereinstimmungsbescheinigung** in seine Amtssprache(n) übersetzt wird.

4. Die zur Unterzeichnung von **Übereinstimmungsbescheinigungen** berechnigte(n) Person(en) gehört/gehören der Organisation des Herstellers an und ist/sind von der Unternehmensleitung ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Fahrzeugs oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Motors zu übernehmen.

5. Die **Übereinstimmungsbescheinigung** ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Motors keine anderen als die in dieser Verordnung **oder einem der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte** vorgesehenen Beschränkungen enthalten.

6. Die Übereinstimmungsbescheinigung für Motoren und Motorenfamilien, die nach Artikel 33 Absatz 2 genehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für Motoren, die nach Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. xx/xx des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über die Anforderungen in Bezug auf Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile

des Motors in den zehn Jahren nach dem Fertigungsdatum des Fahrzeugs auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der **Konformitätserklärung** aus, wobei die **Höhe** dieses **Entgelts** die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Jedes Duplikat **einer Konformitätserklärung** ist auf der Vorderseite deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

3. Die **Konformitätserklärung** ist in mindestens einer der Amtssprachen der Union abzufassen. Jeder Mitgliedstaat kann **vom Motorhersteller** verlangen, dass die **Konformitätserklärung** in seine Amtssprache(n) übersetzt wird.

4. Die zur Unterzeichnung von **Konformitätserklärungen** berechnigte(n) Person(en) gehört/gehören der Organisation des Herstellers an und ist/sind von der Unternehmensleitung **dieser Organisation** ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Fahrzeugs oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Motors zu übernehmen.

5. Die **Konformitätserklärung** ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Motors keine anderen als die in dieser Verordnung vorgesehenen Beschränkungen enthalten.

Maschinen und Geräte typgenehmigt worden sind (vorläufige Genehmigung)“.

7. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster der ***Übereinstimmungsbescheinigung*** festzulegen, einschließlich der technischen Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen. Hierzu werden in den Durchführungsrechtsakten die Sicherheitsdruckmerkmale zum Schutz des für die ***Bescheinigung*** verwendeten Papiers festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

7. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster der ***Konformitätserklärung*** festzulegen, einschließlich der technischen Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen. Hierzu werden in den Durchführungsrechtsakten die Sicherheitsdruckmerkmale zum Schutz des für die ***Konformitätserklärung*** verwendeten Papiers festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Bevor die Motoren die Fertigungsstraße verlassen, müssen sie das gemäß dieser Verordnung erforderliche Kennzeichen tragen.

Geänderter Text

2. Bevor die Motoren die Fertigungsstraße verlassen, müssen sie das gemäß dieser Verordnung erforderliche Kennzeichen tragen. ***Dies gilt sowohl für Motoren, die innerhalb der Union hergestellt werden, als auch für Motoren, die außerhalb der Union hergestellt werden. Diese Anforderung berührt in keiner Weise andere Kennzeichnungen, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats oder der Union vorgeschrieben sind.***

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 4 a (neu)

4a. Unbeschadet der Anforderungen des Artikels 5 Absätze 2 und 3 und des Artikels 17 Absatz 2 lassen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren zu, die zu einer der folgenden Klassen gehören:

(a) Motoren der Klassen NRE, NRG oder NRS, die die Grenzwerte einhalten, die der Motor, der ersetzt werden soll, erreichen musste, als er ursprünglich in Verkehr gebracht wurde;

(b) Motoren der Klassen RLL oder RLR, die die Grenzwerte einhalten, die der Motor, der ersetzt werden soll, erreichen musste, als er ursprünglich in Verkehr gebracht wurde, wenn der zu ersetzende Motor nach dem 1. Januar 2012 hergestellt wurde;

(c) Motoren der Klassen RLL oder RLR, die die Grenzwerte einhalten, die für Motoren innerhalb der entsprechenden Klasse am 31. Dezember 2011 für das Inverkehrbringen galten, wenn der zu ersetzende Motor zu diesem Datum oder davor hergestellt wurde und wenn der Einsatz eines Austauschmotors, der die Anforderungen der letzten anwendbaren Emissionsstufe erfüllt, in dem betreffenden Triebwagen oder der betreffenden Lokomotive beträchtliche technische Schwierigkeiten verursachen würde;

(d) Motoren der Klassen NRE, NRG, NRS, RLL und RLR können die gleiche oder eine höhere Leistung haben, sofern sie den Buchstaben a, b und c dieses Absatzes entsprechen.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 5 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(ca) das Inverkehrbringen von
Austauschmotoren gemäß Absatz 4a.*

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Hersteller hält Kopien der Listen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung **20 Jahre** lang bereit.

Der Hersteller hält Kopien der Listen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung **10 Jahre** lang bereit.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 39a

***Schutz von Sicherheit und Gesundheit der
Arbeitnehmer in der Bergbauindustrie
unter Tage***

In Fällen, in denen Elektromotoren nicht zum Einsatz kommen können, werden unter Tage Geräte eingesetzt, die mit weniger umweltschädlichen Kraftstoffen betrieben werden, etwa mit Flüssiggas. Die Menge der von jedem einzelnen Motor emittierten Schadstoffe darf nicht höher sein als das Anderthalbfache der für offene Räume in Anhang II festgelegten zugelassenen Grenzwerte.

Begründung

Für die Bergbauindustrie müssen besondere Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, da der Einsatz von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Motoren für die Gesundheit der Arbeiter ein erhöhtes Risiko darstellt.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

***Zentrale Verwaltungsplattform und
Datenbank der Union***

Geänderter Text

***Daten- und Informationsaustausch über
das Binnenmarkt-Informationssystem
(IMI)***

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission richtet eine zentrale administrative digitale Verwaltungsplattform der Union für den Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen in elektronischem Format ein. Die Plattform wird für den im Rahmen dieser Verordnung stattfindenden Austausch von Daten und Informationen zwischen den Genehmigungsbehörden oder zwischen den Genehmigungsbehörden und der Kommission benutzt.

Geänderter Text

1. Der Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen erfolgt über das IMI. Das IMI wird für den im Rahmen dieser Verordnung stattfindenden Austausch von Daten und Informationen zwischen den Genehmigungsbehörden oder zwischen den Genehmigungsbehörden und der Kommission benutzt.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die zentrale administrative digitale

Geänderter Text

2. Alle Informationen, die für EU-

Verwaltungsplattform der Union beinhaltet darüber hinaus eine Datenbank, in der alle Informationen, die für EU-Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, von Belang sind, zentral gespeichert und den Genehmigungsbehörden sowie der Kommission zugänglich gemacht **werden**. Die Datenbank soll nationale Datenbanken mit der zentralen Datenbank der Union verbinden, soweit dies mit den betroffenen Mitgliedstaaten vereinbart wurde.

Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, von Belang sind, **werden über das IMI** zentral gespeichert und den Genehmigungsbehörden sowie der Kommission zugänglich gemacht. Die Datenbank soll nationale Datenbanken mit der zentralen Datenbank der Union verbinden, soweit dies mit den betroffenen Mitgliedstaaten vereinbart wurde.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

3. Im Anschluss an die Durchführung der Absätze 1 und 2 erweitert die Kommission **die zentrale Verwaltungsplattform der Union** um Module, die Folgendes ermöglichen:

Geänderter Text

3. Im Anschluss an die Durchführung der Absätze 1 und 2 erweitert die Kommission **das IMI** um Module, die Folgendes ermöglichen:

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten die einzelnen technischen Anforderungen und Verfahren zu erlassen, die für die Einrichtung der in diesem Artikel genannten zentralen digitalen Verwaltungsplattform und Datenbank der Union erforderlich sind Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 46

entfällt

Akkreditierte interne technische Dienste des Herstellers

1. Ein akkreditierter interner technischer Dienst eines Herstellers darf hinsichtlich der technischen Anforderungen, für die die Selbstprüfung gemäß einem gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt zulässig ist, lediglich als technischer Dienst für Tätigkeiten der Kategorie A benannt werden. Dieser technische Dienst stellt einen eigenen und gesonderten Teil des Unternehmens dar und darf nicht an Entwurf, Herstellung, Lieferung oder Wartung der von ihm bewerteten Motoren beteiligt sein.

2. Ein akkreditierter interner technischer Dienst erfüllt folgende Anforderungen:

(a) Zusätzlich zu seiner Benennung durch die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats wird er von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Übereinstimmung mit den in Artikel 47 dieser Verordnung genannten Normen und im Einklang mit dem dort genannten Verfahren akkreditiert;

(b) der akkreditierte interne technische Dienst und seine Mitarbeiter sind organisatorisch abgrenzbar und verfügen innerhalb des Unternehmens, dem sie angehören, über Berichtverfahren, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und weisen dies gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nach;

(c) weder der akkreditierte interne technische Dienst noch seine Mitarbeiter dürfen eine Tätigkeit ausüben, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, beeinträchtigen könnte;

(d) der akkreditierte interne technische Dienst erbringt seine Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem er angehört.

3. Ein akkreditierter interner technischer Dienst muss für die Zwecke des Artikels 49 der Kommission nicht notifiziert werden; allerdings werden der benennenden Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen von dem Unternehmen, zu dem er gehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle Informationen über die Akkreditierung übermittelt.

4. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 55 zu erlassen, um die in Absatz 1 genannten technischen Anforderungen, für die Selbstprüfungen zulässig sind, festzulegen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

Geänderter Text

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen. ***Mit Blick auf dieses Ziel setzt die Kommission eine Arbeitsgruppe ein, die aus Sozialpartnern und relevanten Vertretern besteht.***

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 56 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 56a

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

**Dem Anhang der Verordnung (EG)
Nr. 1024/2012 des Europäischen
Parlaments und des Rates^{1a} wird
folgende Nummer angefügt:**

**„8a Verordnung (EU) Nr. 20xx/xx des
Europäischen Parlaments und des Rates
vom [Datum] über die Anforderungen in
Bezug auf Emissionsgrenzwerte und die
Typgenehmigung für
Verbrennungsmotoren für nicht für den
Straßenverkehr bestimmte mobile
Maschinen und Geräte^{*+}: Artikel 42.**

*** ABl. L xxx vom xx.xx.xxxx, S. xx. “**

**+ ABl.: Bitte die Referenznummer und das
Datum für die Verordnung eintragen
sowie die Fußnote vervollständigen.**

**^{1a} Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des
Europäischen Parlaments und des Rates
vom 25. Oktober 2012 über die
Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe
des Binnenmarkt-Informationssystems
und zur Aufhebung der Entscheidung
2008/49/EG der Kommission („IMI-
Verordnung“) (ABl. L 316 vom
14.11.2012, S. 1).**

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Unbeschadet der Bestimmungen in den Kapiteln II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung.

Geänderter Text

1. Unbeschadet der Bestimmungen in den Kapiteln II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung **oder Ausnahmegenehmigung**.

Änderungsantrag 35

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 57 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III aufgeführten verbindlichen Daten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen gemäß den einschlägigen, am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Rechtsvorschriften erteilen.

Geänderter Text

2. Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III aufgeführten verbindlichen Daten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen **und Ausnahmegenehmigungen** gemäß den einschlägigen, am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Rechtsvorschriften erteilen.

Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 57 – Absatz 5 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

5. Unbeschadet der Artikel 5 Absatz 3 und 17 Absatz 2 dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut werden, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Gerätes, in die bzw. das der Übergangsmotor eingebaut wird, früher als **ein Jahr** nach dem Beginn des

Geänderter Text

5. Unbeschadet der Artikel 5 Absatz 3 und 17 Absatz 2 dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut werden, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Gerätes, in die bzw. das der Übergangsmotor eingebaut wird, früher als **18 Monate** nach dem Beginn des

Übergangszeitraums liegt.

Übergangszeitraums liegt, *unbeschadet der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} und der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission^{1b}.*

^{1a} *Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).*

^{1b} *Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).*

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Für Maschinen der Klasse NRE gestatten die Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als **50 Einheiten** nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten zusätzlichen Zeitraums von **einem Jahr**. Für die Zwecke der Berechnung der in diesem Absatz genannten jährlichen Gesamtproduktion werden alle von derselben natürlichen oder juristischen Personen beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger

Geänderter Text

Für Maschinen der Klasse NRE gestatten die Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als **100 Einheiten** nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten zusätzlichen Zeitraums von **18 Monaten**. Für die Zwecke der Berechnung der in diesem Absatz genannten jährlichen Gesamtproduktion werden alle von derselben natürlichen oder juristischen Personen beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger

Originalgerätehersteller angesehen.

Originalgerätehersteller angesehen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 57 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Motoren der Klasse NRG, die in Mobilkränen eingesetzt werden, lassen die Mitgliedstaaten eine Verlängerung des in Unterabsatz 1 genannten Übergangszeitraums um weitere 12 Monate zu.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 57 – Absatz 7 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) **18 Monaten** nach dem in Anhang III aufgeführten Datum für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 1 dargestellt ist;

(a) **24 Monaten** nach dem in Anhang III aufgeführten Datum für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 1 dargestellt ist;

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 57 – Absatz 7 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) **30 Monaten** nach dem in Anhang III aufgeführten Datum für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 2 dargestellt ist.

(b) **36 Monaten** nach dem in Anhang III aufgeführten Datum für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 2 dargestellt ist.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Tabelle I-5: Unterklassen der Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Nummer 5

Vorschlag der Kommission

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereiche (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRE	alle	variabel	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-v-1</i>	Nennleistung
			$75 \leq P < 130$	<i>IWP-v-2</i>	
			$130 \leq P < 300$	<i>IWP-v-3</i>	
			$300 \leq P < 1000$	<i>IWP-v-4</i>	
			$P \geq 1000$	<i>IWP-v-5</i>	
		konstant	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-c-1</i>	Nennwert der Nutzleistung
			$75 \leq P < 130$	<i>IWP-c-2</i>	
			$130 \leq P < 300$	<i>IWP-c-3</i>	
			$300 \leq P < 1000$	<i>IWP-c-4</i>	
			$P \geq 1000$	<i>IWP-c-5</i>	

Geänderter Text

Kategorie	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Hubraum	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWP	alle	variabel	$Hubraum < 0.9$	$P < 19$	<i>IWP-v-1</i>	Nennleistung
			$Hubraum < 0.9$	$19 \leq P < 37$	<i>IWP-v-2</i>	
			$Hubraum < 0.9$	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-v-3</i>	
			$Hubraum < 0.9$	$75 \leq P < 600$	<i>IWP-v-4</i>	
			$0.9 \leq Hubraum < 1.2$	$P \leq 600$	<i>IWP-v-5</i>	
			$1.2 \leq Hubraum \leq 3.5$	$P \leq 600$	<i>IWP-v-6</i>	
			$3.5 \leq Hubraum \leq 7.0$	$P \leq 600$	<i>IWP-v-7</i>	
			alle	$P > 600$	<i>IWP-v-8</i>	
		konstant	$Hubraum < 0.9$	$P < 19$	<i>IWP-c-1</i>	Nennwert der Nutzleistung

		<i>Hubraum < 0.9</i>	$19 \leq P < 37$	<i>IWP-c-2</i>
		<i>Hubraum < 0.9</i>	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-c-3</i>
		<i>Hubraum < 0.9</i>	$75 \leq P < 600$	<i>IWP-c-4</i>
		$0.9 \leq$ <i>Hubraum < 1.2</i>	$P \leq 600$	<i>IWP-c-5</i>
		$1.2 \leq$ <i>Hubraum ≤ 3.5</i>	$P \leq 600$	<i>IWP-c-6</i>
		$3.5 \leq$ <i>Hubraum ≤ 7.0</i>	$P \leq 600$	<i>IWP-c-7</i>
		<i>alle</i>	$P > 600$	<i>IWP-c-8</i>

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Tabelle I-6: Unterklassen der Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Nummer 6

Vorschlag der Kommission

Kategorie	Art der	Drehzahl-	Leistungs-	Unter-	Bezugsleistung
-----------	---------	-----------	------------	--------	----------------

	Zündung	regelung	bereich (kW)	klasse	
IWA	alle	variabel	$560 \leq P < 1000$	<i>IWA-v-1</i>	Nennleistung
			$P \geq 1000$	<i>IWA-v-2</i>	
		konstant	$560 \leq P < 1000$	<i>IWA-c-1</i>	Nennwert der Nutzleistung
			$P \geq 1000$	<i>IWA-c-2</i>	

Geänderter Text

Kategorie	Art der Zündung	Drehzahlregelung	<i>Hubraum</i>	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWA	alle	variabel	$\text{Hubraum} < 0.9$	$P < 19$	<i>IWA-v-1</i>	Nennleistung
			$\text{Hubraum} < 0.9$	$19 \leq P < 37$	<i>IWA-v-2</i>	
			$\text{Hubraum} < 0.9$	$37 \leq P < 75$	<i>IWA-v-3</i>	
			$\text{Hubraum} < 0.9$	$75 \leq P < 600$	<i>IWA-v-4</i>	
			$0.9 \leq \text{Hubraum} < 1.2$	$P \leq 600$	<i>IWA-v-5</i>	
			$1.2 \leq \text{Hubraum} \leq 3.5$	$P \leq 600$	<i>IWA-v-6</i>	
			$3.5 \leq \text{Hubraum} \leq 7.0$	$P \leq 600$	<i>IWA-v-7</i>	
			<i>all</i>	$P > 600$	<i>IWA-v-8</i>	
		konstant	$\text{Hubraum} < 0.9$	$P < 19$	<i>IWA-c-1</i>	Nennwert der Nutzleistung
			$\text{Hubraum} < 0.9$	$19 \leq P < 37$	<i>IWA-c-2</i>	
			$\text{Hubraum} < 0.9$	$37 \leq P < 75$	<i>IWA-c-3</i>	

		<i>Hubraum < 0.9</i>	<i>75 ≤ P < 600</i>	<i>IWA-c-4</i>
		<i>0.9 ≤ Hubraum < 1.2</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-5</i>
		<i>1.2 ≤ Hubraum ≤ 3.5</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-6</i>
		<i>3.5 ≤ Hubraum ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-7</i>
		<i>all</i>	<i>P > 600</i>	<i>IWA-c-8</i>

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Tabelle II-5: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Nummer 5

Vorschlag der Kommission

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorenzündung	CO	HC	NOx	PM-Masse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWP-v-1 IWP-c-1	<i>37 ≤ P < 75</i>	alle	<i>5,00</i>	<i>(HC+NOx ≤ 4,70)</i>		<i>0,30</i>	-	6,00
Stufe V	IWP-v-2 IWP-c-2	<i>75 ≤ P < 130</i>	alle	<i>5,00</i>	<i>(HC+NOx ≤ 5,40)</i>		<i>0,14</i>	-	6,00

Stufe V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	alle	3,50	1,00	2,10	0,11	-	6,00
Stufe V	IWP-v-4 IWP-c-4	$300 \leq P < 1000$	alle	3,50	0,19	1,20	0,02	1×10^{12}	6,00
Stufe V	IWP-v-5 IWP-c-5	$P > 1000$	alle	3,50	0,19	0,40	0,01	1×10^{12}	6,00

Geänderter Text

Emis- sionsstufe	Motoren- unter- klasse	<i>Hubraum</i>		Nenn- leistungs- bereich	Art der Moto- ren- zün- dung	CO	HC	NOx	PM- Masse	A
		(L/Zyl)	kW							
Stufe V	IWP-v-1 IWP-c-1	<i>Hubraum</i> < 0.9	$P < 19$	alle	6.6⁽¹⁾	(HC+NOx ≤ 7.5)	0.4	6		
Stufe V	IWP-v-2 IWP-c-2	<i>Hubraum</i> < 0.9	$19 \leq P < 37$	alle	5.5	(HC+NOx ≤ 4.7)⁽²⁾	0.3⁽²⁾	6		
Stufe V	IWP-v-3 IWP-c-3	<i>Hubraum</i> < 0.9	$37 \leq P < 75$	alle	5.0	(HC+NOx ≤ 4.7)⁽²⁾	0.3⁽²⁾	6		
Stufe V	IWP-v-4 IWP-c-4	<i>Hubraum</i> < 0.9	$75 \leq P < 600$	alle	5.0	(HC+NOx ≤ 5.4)	0.14	6		
Stufe V	IWP-v-5 IWP-c-5	$0.9 \leq$ <i>Hubraum</i> < 1.2	$P \leq 600$	alle	5.0	(HC+NOx ≤ 5.4)	0.12	6		

Stufe V	IWP-v-6 IWP-c-6	1.2 ≤ Hubraum ≤ 3.5	P ≤ 600	alle	5.0	(HC+NOx≤5.6)		0.10	6
Stufe V	IWP-v-7 IWP-c-7	3.5 ≤ Hubraum ≤ 7.0	P ≤ 600	alle	5.0	(HC+NOx≤5.8)		0.10	6
Stufe V	IWP-v-8 IWP-c-8	alle	P > 600	alle	5.0	0.19	1.8	0.045	6

(1) 8.0 g/kWh für ≤ 8 kw

(2) Als Option können diese Kategorien für NOx +HC-Werte von 5.8 g/kWh und PM-Werte von 0.2 g/kWh zertifiziert werden.

Begründung

The Commission proposal does not align with any international marine engine standard and has emission limits based on on-highway technology for truck sized engines. These emission limit values are not applicable in a marine installation due to restrictions on cooling system design, surface temperature limitations and safety concerns. With the high costs involved, a valid business case for developing unique products at an affordable cost for this niche EU market could not be established. Without new products the sector would be reliant on maintaining existing engines with associated higher emissions. This amendment aligns inland waterways propulsion engine emission limit values with US 40CFR1042 marine emission limit regulation allowing engines developed for the US market to be supplied, yet still provides an 80% reduction in emissions from current inland waterway propulsion engine emission limits.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Tabelle II-6: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Nummer 6

Vorschlag der Kommission

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorenzündung	CO	HC	NOx	PM-Masse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWA-v-1 IWA-c-1	$560 \leq P < 1000$	alle	3,50	0,19	1,20	0,02	1×10^{12}	6,00
Stufe V	IWA-v-2 IWA-c-2	$P \geq 1000$	alle	3,50	0,19	0,40	0,01	1×10^{12}	6,00

Geänderter Text

Emis-sionsstufe	Motorenunterklasse	<i>Hubraum</i>	Nennleistungsbe-reich	Art der Motoren-zündung	CO	HC	NOx	PM-Masse	A
		<i>(L/cyl)</i>	kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Stufe V	IWA-v-1 IWA-c-1	<i>Hubraum < 0.9</i>	$P < 19$	alle	6.6⁽¹⁾	(HC+NOx ≤ 7.5)		0.4	6
Stufe V	IWA-v-2 IWA-c-2	<i>Hubraum < 0.9</i>	$19 \leq P < 37$	alle	5.5	(HC+NOx ≤ 4.7)⁽²⁾		0.3⁽²⁾	6
<i>Stufe V</i>	<i>IWA-v-3</i> <i>IWA-c-3</i>	<i>Hubraum < 0.9</i>	$37 \leq P < 75$	<i>alle</i>	5.0	(HC+NOx ≤ 4.7)⁽²⁾		0.3⁽²⁾	6

<i>Stufe V</i>	<i>IWA-v-4 IWA-c-4</i>	<i>Hubraum < 0.9</i>	<i>75 ≤ P < 600</i>	<i>alle</i>	<i>5.0</i>	<i>(HC+NOx ≤ 5.4)</i>		<i>0.14</i>	<i>6</i>
<i>Stufe V</i>	<i>IWA-v-5 IWA-c-5</i>	<i>0.9 ≤ Hubraum < 1.2</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>alle</i>	<i>5.0</i>	<i>(HC+NOx ≤ 5.4)</i>		<i>0.12</i>	<i>6</i>
<i>Stufe V</i>	<i>IWA-v-6 IWA-c-6</i>	<i>1.2 ≤ Hubraum ≤ 3.5</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>alle</i>	<i>5.0</i>	<i>(HC+NOx ≤ 5.6)</i>		<i>0.10</i>	<i>6</i>
<i>Stufe V</i>	<i>IWA-v-7 IWA-c-7</i>	<i>3.5 ≤ Hubraum ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>alle</i>	<i>5.0</i>	<i>(HC+NOx ≤ 5.8)</i>		<i>0.10</i>	<i>6</i>
<i>Stufe V</i>	<i>IWA-v-8 IWA-c-8</i>	<i>all</i>	<i>P > 600</i>	<i>alle</i>	<i>5.0</i>	<i>0.19</i>	<i>1.8</i>	<i>0.045</i>	<i>6</i>

(1) 8.0 g/kWh für ≤ 8 kw

(2) Als Option können diese Kategorien für NOx +HC-Werte von 5.8 g/kWh und PM-Werte von 0.2 g/kWh zertifiziert werden.

Begründung

Bei eingebauten Hilfsmotoren bestehen die gleichen technologiebeschränkenden Einbauschranken wie bei Antriebsmotoren. Deshalb benutzen Motorenhersteller weit gehend dieselben Motoren für Hilfszwecke wie Antriebsmotoren, weswegen dieselben Emissionsgrenzwerte gelten. Dies wird auch in der US-amerikanischen Verordnung 40CFR1042 anerkannt, nach der dieselben Emissionsgrenzwerte für Antriebs- und Hilfsmotoren gelten.

VERFAHREN

Titel	Emissionsgrenzwerte und Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD)		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 12.11.2014		
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 12.11.2014		
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Jiří Pospíšil 5.11.2014		
Prüfung im Ausschuss	24.3.2015	7.5.2015	22.6.2015
Datum der Annahme	23.6.2015		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	31 2 4	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Marlene Mizzi, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Kaja Kallas, Emma McClarkin, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Lambert van Nistelrooij		

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Emissionsgrenzwerte und Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD)
Datum der Übermittlung an das EP	25.9.2014
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 12.11.2014
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 12.11.2014
Berichterstatter Datum der Benennung	Elisabetta Gardini 10.2.2015
Prüfung im Ausschuss	26.5.2015
Datum der Annahme	15.9.2015
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 64 -: 3 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Cristian-Silviu Buşoi, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Ian Duncan, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Iratxe García Pérez, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Josu Juaristi Abaunz, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Estefanía Torres Martínez, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Paul Brannen, Nicola Caputo, Elena Gentile, Adam Gierek, Martin Häusling, Krzysztof Hetman, Jan Huitema, Jean-François Jalkh, Mairead McGuinness, James Nicholson, Bart Staes
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Daniela Aiuto, Tiziana Beghin, Ashley Fox, Anja Hazekamp, Stefano Maullu
Datum der Einreichung	30.9.2015

**SCHLUSSABSTIMMUNG IN NAMENTLICHER ABSTIMMUNG
IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS**

64	+
ALDE:	Catherine Bearder, José Inácio Faria, Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Frédérique Ries, Nils Torvalds
ECR:	Jørn Dohrmann, Ian Duncan, Ashley Fox, Julie Girling, James Nicholson, Bolesław G. Piecha, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Daniela Aiuto, Tiziana Beghin, Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Josu Juaristi Abaunz, Kateřina Konečná, Estefanía Torres Martínez
NI/	Zoltán Balczó
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Angélique Delahaye, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Krzysztof Hetman, György Hölvényi, Giovanni La Via, Peter Liese, Stefano Maullu, Mairead McGuinness, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Dubravka Šuica
S&D:	Simona Bonafè, Paul Brannen, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Iratxe García Pérez, Elena Gentile, Adam Gierek, Matthias Groote, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE:	Margrete Auken, Bas Eickhout, Martin Häusling, Benedek Jávor, Bart Staes

3	-
ENF:	Mireille D'Ornano, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

0	0
---	---

Erklärung der benutzten Zeichen:

- + : dafür
- : dagegen
- 0 : Enthaltung