



Rat der
Europäischen Union

111055/EU XXVII. GP
Eingelangt am 02/09/22

Brüssel, den 2. September 2022
(OR. en)

12077/22

ENT 117
MI 632
ENV 834
DELACT 159

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 30. August 2022

Empfänger: Generalsekretariat des Rates

Nr. Komm.dok.: C(2022) 6046 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 30.8.2022 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655 hinsichtlich der Anpassung der Bestimmungen über die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zwecks Einbeziehung von Motoren mit einer Leistung von weniger als 56 kW und mehr als 560 kW

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2022) 6046 final.

Anl.: C(2022) 6046 final

12077/22

/rp

COMPET.1

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.8.2022
C(2022) 6046 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 30.8.2022

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655 hinsichtlich der Anpassung
der Bestimmungen über die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von
in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren in nicht für den Straßenverkehr
bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zwecks Einbeziehung von Motoren mit
einer Leistung von weniger als 56 kW und mehr als 560 kW**

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Begriff „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ umfasst ein breites Spektrum verschiedener Maschinen und Geräte, unter anderem handgeführte Geräte (Rasenmäher, Kettensägen usw.), Baumaschinen (Bagger, Lader, Planiermaschinen usw.) sowie landwirtschaftliche Maschinen und Geräte (Erntemaschinen, Grubber usw.), aber auch Triebwagen, Lokomotiven und Binnenschiffe.

Gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2016/1628¹ müssen die Hersteller die Emissionen gasförmiger Schadstoffe von Motoren im Betrieb mit deren betriebsüblichen Lastzyklen überwachen, um festzustellen, inwieweit die im Prüfzyklus gemessenen Emissionen den im tatsächlichen Betrieb gemessenen Emissionen entsprechen.

Gemäß Artikel 60 Absatz 3 dieser Verordnung übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht über die Überwachung der Ergebnisse der in Artikel 19 aufgeführten Emissionsprüfungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen.

Da die Zeit für die Erfassung und Analyse der Daten zur Überwachung im Betrieb für das breite Spektrum von Motoren(unter)klassen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2016/1628 fallen, begrenzt ist, wurden erste Anforderungen an die Überwachung im Betrieb für jene Motorenunterklassen festgelegt, für die von der Kommission bereits ein Pilotprogramm durchgeführt worden war. Daher werden in der Verordnung (EU) 2017/655² die Anforderungen an die Überwachung im Betrieb für die Motorenunterklassen NRE-v-5 und NRE-v-6 festgelegt.

Zur Erfassung zusätzlicher Daten über die Leistung von in Betrieb befindlichen Motoren anderer Unterklassen hat die Kommission Pilotprogramme durchgeführt, mit denen bewertet werden kann, ob die in dieser Verordnung festgelegten Überwachungsprüfungen und Datenanalysen für die Bewertung der Emissionen von Motoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten im tatsächlichen Arbeitsbetrieb mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen geeignet sind.

Daher möchte die Europäische Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2017/655 ändern und Anforderungen an die Überwachung im Betrieb für Verbrennungsmotoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, für andere Motoren festlegen als die der Unterklassen NRE-v-5 und NRE-v-6, d. h. für Motoren mit einer Leistung von weniger als 56 kW und mehr als 560 kW.

¹ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).

² Delegierte Verordnung (EU) 2017/655 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten (Abl. L 102 vom 13.4.2017, S. 334).

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Bei der Ausarbeitung dieses Rechtsakts führte die Kommission angemessene Konsultationen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten und Interessenträgern durch.

Der Entwurf der delegierten Verordnung wurde mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern in der Sitzung der Arbeitsgruppe „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (Emissionen aus Motoren von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten)“ vom 24. März 2021 erörtert.

Im Einklang mit den Regelungen für eine bessere Rechtsetzung wurde der Entwurf des delegierten Rechtsakts auf dem Portal für bessere Rechtsetzung für einen vierwöchigen Rückmeldungszeitraum zwischen 9. November 2021 und 7. Dezember 2021 veröffentlicht. Insgesamt nahmen 2 Interessenträger Stellung. Die Kommission hat alle eingegangenen Stellungnahmen sorgfältig geprüft und zur Kenntnis genommen.

Der endgültige Entwurf wurde von den Mitgliedstaaten bei der Tagung der Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ am 20. Juli 2022 gebilligt.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Rechtsgrundlage dieses delegierten Rechtsakts ist die Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 30.8.2022

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655 hinsichtlich der Anpassung
der Bestimmungen über die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von
in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren in nicht für den Straßenverkehr
bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zwecks Einbeziehung von Motoren mit
einer Leistung von weniger als 56 kW und mehr als 560 kW**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG³, insbesondere auf Artikel 19 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat in Zusammenarbeit mit den Herstellern zusätzliche Programme für die Überwachung im Betrieb durchgeführt, um die Eignung von Überwachungsprüfungen und Datenanalysen zur Messung der Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in Bezug auf andere Motoren als die der Unterklassen NRE-v-5 und NRE-v-6 im tatsächlichen Arbeitsbetrieb mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen zu bewerten. Daher sollten in der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655⁴ angemessene Bestimmungen über die Überwachung im Betrieb für diese Unterkategorien festgelegt werden.
- (2) Angesichts der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Störung und ihrer Auswirkungen auf die Fähigkeit der Hersteller, Überwachungsprüfungen im Betrieb durchzuführen, ist es notwendig, die Fristen für die Übermittlung der entsprechenden Berichte zu ändern, damit den Herstellern ausreichend Zeit für die Durchführung der Prüfungen und der Kommission ausreichend Zeit für die Bewertung der Prüfergebnisse und zur Erstellung des gemäß der Verordnung (EU) 2016/1628 dem Europäischen Parlament und dem Rat vorzulegenden Berichts eingeräumt wird.
- (3) Wie die COVID-19-Pandemie gezeigt hat, können unerwartete Ereignisse, auf die die Hersteller keinen Einfluss haben, dazu führen, dass die Durchführung der planmäßigen Überwachung von in Betrieb befindlichen Motoren unmöglich wird. Angesichts der durch die COVID-19-Pandemie bedingten anhaltenden Störung sollte die Genehmigungsbehörde eine vernünftige Anpassung des ursprünglichen Plans für die

³ ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53.

⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2017/655 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten (ABl. L 102 vom 13.4.2017, S. 334).

Überwachung jeder einzelnen Motorengruppe mit Überwachung im Betrieb (ISM-Gruppe) akzeptieren.

- (4) Die in dieser Verordnung dargelegten Änderungen sollten keinen Einfluss auf die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren mit einer Leistung zwischen 56 kW und 560 kW (Unterklassen NRE-v-5 und NRE-v-6) haben. Für diese Unterkategorien sind die vorgenommenen Änderungen auf administrative Anpassungen, zu denen ihre Aufnahme in eine ISM-Gruppe gehört, beschränkt und sind somit für diese Überwachung nicht relevant. Daher sollten EU-Typgenehmigungen für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie, die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655 vor dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung genehmigt wurden, weiterhin gültig bleiben.
- (5) Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/655 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/655 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
 - „1. Diese Verordnung gilt für die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von der Emissionsstufe V entsprechenden, in Betrieb befindlichen Motoren der nachfolgend genannten Klassen, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, unabhängig davon, wann die EU-Typgenehmigung für diese Motoren erteilt wurde:
 - (a) NRE und NRG (alle Unterklassen);
 - (b) NRS-vi-1b, NRS-vr-1b, NRS-v-2a, NRS-v-2b und NRS-v-3;
 - (c) IWP und IWA (alle Unterklassen);
 - (d) RLL und RLR (alle Unterklassen);
 - (e) ATS;
 - (f) SMB;
 - (g) NRSh (alle Unterklassen);
 - (h) NRS-vi-1a und NRS-vr-1a.“
- (2) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

,,Artikel 3

Verfahren und Anforderungen an die Überwachung der Emissionen in Betrieb befindlicher Motoren

Die in Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 vorgesehene Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von Motoren im Betrieb erfolgt wie nachstehend ausgeführt:

- (a) Für die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis f genannten Motoren wird die Überwachung gemäß dem Anhang dieser Verordnung durchgeführt.
- (b) Für die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben g und h genannten Motoren gilt:
 - i) der Anhang dieser Verordnung findet keine Anwendung;
 - ii) das Alterungsverfahren zur Bestimmung des Verschlechterungsfaktors (DF) für den Motortyp oder gegebenenfalls für die Motorenfamilie gemäß Anhang III Abschnitt 4.3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/654 der Kommission*, einschließlich jedes automatisierten Elements, wird so gestaltet, dass der Hersteller die während der Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) dieser Motoren unter typischer Nutzung zu erwartende Verschlechterung der Emissionen des im Betrieb befindlichen Motors angemessen vorhersagen kann.
 - iii) Die Kommission führt alle 5 Jahre in Zusammenarbeit mit den Herstellern ein Pilotprogramm durch, in das die neuesten Motortypen einbezogen werden, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Bestimmung von DF gemäß Anhang III Abschnitt 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/654* weiterhin geeignet und wirksam ist, um die Schadstoffemissionen während der Nutzungsdauer von Motoren zu mindern.

* Delegierte Verordnung (EU) 2017/654 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich technischer und allgemeiner Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (Abl. L 102 vom 13.4.2017, S. 1).“

- (3) In Artikel 3 a wird folgender Absatz 3 angefügt:

„3. Bei EU-Typgenehmigungen für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie, die gemäß der vorliegenden Verordnung vor dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] erteilt wurden, ist es nicht erforderlich, dass diese Typgenehmigungen infolge der gemäß den Anforderungen des Anhangs durchgeföhrten Prüfungen überarbeitet oder erweitert werden.“

- (4) Der Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 30.8.2022

*Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN*