

**Ergeht per Themenmonitor an:**

- 1) alle Wirtschaftskammern
- 2) alle Bundessparten

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189  
1045 Wien  
T 0590 900DW | F 0590 900269  
E up@wko.at  
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	St0154/Up/St/nk	4750	21.10.2014
	Mag. Axel Steinsberg/Maria Baiertl MSc		

**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 (NSBMMG); Begutachtung**

Werte KollegInnen,

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

Die WKÖ-Up ersucht um

**Stellungnahme zur Betroffenheit bis 30.10.  
und inhaltliche Inputs bis 15.11.**

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

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

---

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

Die Verordnung würde vom 1. Januar 2017 an gelten. Mit ihrem Inkrafttreten würden die bisherigen Regelungen im MOT-V außer Kraft treten.

## 1. Gegenstand und Geltungsbereich der VO

In der vorgeschlagenen Verordnung werden Grenzwerte für folgende Luftschadstoffe

- Stickoxide (NO<sub>x</sub>)
- Kohlenwasserstoffe (HC)
- Kohlenmonoxide (CO)
- Partikelmaterie (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>1,0</sub>)

sowie verwaltungsmäßige und technische Anforderungen festgelegt.

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

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

### Ausnahmen

Diese Verordnung gilt nicht für Motoren für

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

---

<sup>2</sup> im Sinne der Verordnung 167/2013 (Artikel 3 Nummer 11) des Europäischen Parlaments und des Rates

- j) Modelle oder Nachbildungen von Fahrzeugen oder Maschinen in verringertem Maßstab, sofern die Nettoleistung dieser Modelle oder Nachbildungen weniger als 19 kW beträgt.

## 2. Zentrale Unterschiede zur MOT-V

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

### Erweiterung des Anwendungsbereichs

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

Die Erweiterung des Anwendungsbereichs soll die **Marktharmonisierung** - in der EU und international - verbessern und die Gefahr von **Marktverzerrungen** möglichst gering halten. Das Risiko der Marktverzerrung besteht bei der gegenwärtigen Rechtslage bei einigen Maschinen und Geräten, bei denen der Hersteller die Wahl - zwischen einem Motor, für den die Richtlinie gilt und einem Motor für den sie nicht gilt - hat. Insbesondere könnte durch die gegenwärtige Rechtslage eine Umstellung von Motoren mit Selbstzündung auf solche mit Fremdzündung begünstigt werden.

### Einführung neuer Emissionsgrenzwerte

Mit der neuen Verordnung sollen **neue Emissionsgrenzwerte eingeführt** werden. Die Grenzwerte betreffen die Hauptluftschadstoffe - **NO<sub>x</sub>, HC, CO und PM** - und werden mittels einer neuen Emissionsstufe eingeführt. Die höchste Stufe IV wurde bei der Änderung der Richtlinie 97/68/EG im Jahr 2004 eingeführt und tritt 2014 in Kraft. Mit der Einführung einer neuen Emissionsgrenzwertstufe (Stufe V) wird mit der neuen Verordnung ein **Grenzwert für die Partikelzahl** eingeführt, der den Grenzwert für die Partikelmasse ergänzt. Dadurch werden auch Emissionen von sogenannten **Kleinstpartikeln (mit einer Größe von 0,1 µm und kleiner)** begrenzt.

Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen insbesondere die **Emissionswerte für Motoren für Binnenschiffe** sowie **für Motoren mit konstanter Drehzahl** geändert werden. Die gegenwärtige Rechtslage könnte dazu führen, dass jene Motoren mit konstanter Drehzahl, jenen mit variabler Drehzahl vorgezogen werden, da deren Emissionsgrenzwerte weniger streng sind.

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

Eine Veränderung der IG-L OffRoadV ist derzeit aufgrund dieses Verordnungsvorschlags nicht erforderlich.

## Änderungen bei technischen Überprüfungen

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

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

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

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

In der Begutachtung sollte insbesondere darauf näher eingegangen werden, in wie weit durch die vorgesehenen Neuerungen Verschärfungen gegenüber der geltenden Rechtslage in der Praxis zu erwarten sind.

Beste Grüße

Mag. Axel Steinsberg MSc  
Referent