



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

INT/171

"Emissionen von Verbrennungsmotoren"

Brüssel, den 18. Juni 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu dem

"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte"

KOM(2002) 765 endg. - 2002/0304 (COD)

Der Rat beschloss am 11. Februar 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 95 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte"

KOM(2002) 765 endg. - 2002/0304 (COD).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 4. Juni 2003 an. Berichterstatter war Herr BARROS VALE.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 400. Plenartagung am 18./19. Juni 2003 (Sitzung vom 18. Juni) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Einleitung**

1.1 In dieser Stellungnahme setzt sich der EWSA mit einem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG auseinander, mit dem die "Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte" bezweckt wird.

1.1.1 Motoren zur Verwendung in mobilen Maschinen und Geräten werden weitgehend für den Weltmarkt produziert. Die weltweite Angleichung, der bereits bei der Ausarbeitung der geltenden Rechtsvorschriften große Bedeutung beigemessen wurde, hat auch in Bezug auf die künftigen Emissionsstandards hohe Priorität.

1.2 Die gegenwärtige Richtlinie gilt für Kompressionszündungsmotoren mit einer Leistung von 18-560 kW, die zur Verwendung in mobilen Maschinen und Geräten bestimmt sind, und sieht eine Verschärfung der Grenzwerte für den Schadstoffausstoß dieser Motoren vor.

1.3 Die geltende Richtlinie 97/68/EG umfasst zwei Stufen von Emissionsstandards:

- Die Standards der Stufe I sind für sämtliche Leistungsbereiche am 31. Dezember 2000 in Kraft getreten.
- Die Standards der Stufe II treten je nach Leistungsbereich zwischen dem 31. Dezember 2000 und dem 31. Dezember 2003 in Kraft.

1.4 Gemäß Artikel 19 der Richtlinie, der eine Verschärfung der Emissionsstandards für Kompressionszündungsmotoren vorsieht, werden in dem jetzigen Vorschlag zwei neue Stufen IIIA und IIIB mit neuen Emissionsgrenzwerten für die betreffenden Motoren angekündigt.

1.5 Gemäß diesem Vorschlag soll der Geltungsbereich ausgeweitet werden auf:

- Binnenschiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr und einem Volumen von 100 m³ oder mehr;
- Schleppboote und Schubboote, die dazu gebaut sind, Schiffe mit einer Länge von 20 m zu schleppen, zu schieben oder seitlich gekuppelt mitzuführen.

1.6 Die Stufe IIIA dieses Änderungsvorschlags betrifft lediglich gasförmige Schadstoffe, bei denen eine Verringerung der NO_x-Emissionen (Stickoxide) um rund 30% gegenüber den in der Stufe II festgelegten Werten vorgesehen ist, und soll je nach Leistungsbereich des Motors zwischen dem 31. Dezember 2005 und dem 31. Dezember 2007 in Kraft treten. Die hierfür vorgeschlagenen Grenzwerte entsprechen den in den USA bereits beschlossenen Rechtsvorschriften.

1.7 Die Stufe IIIB des Änderungsvorschlags sieht eine Verringerung der in den Emissionen der betreffenden Motoren enthaltenen Feststoffteilchen um rund 90% gegenüber der Stufe II vor und soll zwischen dem 31. Dezember 2010 und dem 31. Dezember 2011 in Kraft treten.

1.8 Die Vorschläge zur Änderung der MESS- UND PROBENAHMEVERFAHREN sehen die Einführung von Verfahren vor, die eine realistischere Simulation des tatsächlichen Betriebs der Motoren gewährleisten und dadurch zu Ergebnissen führen, die aussagekräftiger sind als die bisherigen Ergebnisse, die derzeit auf stationären Prüfzyklen basieren. Die neuen Verfahren sollen für die Bestimmung der Partikelmasse in der Stufe IIIB verbindlich sein, während für die Messung der Emissionen der Stufe IIIA und der gasförmigen Emissionen der Stufe IIIB zwischen den neuen Verfahren und den bisherigen Verfahren gewählt werden kann. Die in dem hier erörterten Vorschlag vorgesehene Regelung hinsichtlich der MESS- UND PROBENAHMEVERFAHREN schränkt die Anwendbarkeit der Richtlinie bei denjenigen Maschinen und Geräten ein, deren Nutzungsmuster in den aufgeführten Prüfverfahren für mobile Maschinen und Geräte nicht vorgesehen ist. Die betreffenden Maschinen und Geräte sind jedoch im allgemeinen in spezifischen Richtlinien erfasst - wie z.B. Kraftfahrzeuge (70/156/EWG), landwirtschaftliche Zugmaschinen (74/150/EWG), Sportboote (94/25/EG) usw. - bzw. haben üblicherweise eine Motorleistung von mehr als 560 kW wie z.B. Eisenbahnlokomotiven.

1.9 Die Stufe IIIA kann mit den derzeit verfügbaren bzw. den im Zuge der Weiterentwicklung des derzeitigen Stands der Technik bis 2010 verfügbaren Technologien realisiert werden. Was die für die Partikelemissionen vorgeschlagenen Grenzwerte angeht, so ist es unverzichtbar, dass Kraftstoffe mit einem niedrigen Schwefelgehalt (150 mg/kg = 150 ppm) als gängiges Produkt auf dem

Markt angeboten werden, da das Inkrafttreten der in der Stufe IIIB vorgesehenen Grenzwerte vom Inkrafttreten der Änderungen zu der Richtlinie 98/70/EG über Dieselmotoren abhängig ist.

1.10 Dem hier erörterten Änderungsvorschlag für Motoren zufolge können diese Motoren von den Motorherstellern selbst oder von den Geräteherstellern in Ausrüstungsteile eingebaut werden, weshalb zwei FLEXIBILITÄTSSYSTEME vorgesehen werden, um den Geräteherstellern genügend Zeit für die Anpassung ihrer Produkte an die Richtlinie einzuräumen, und zwar:

- indem den Geräteherstellern erlaubt wird, "alte" Motoren während eines Zeitraums von zwei Jahren weiter in Verkehr zu bringen, sofern die betreffenden Motoren vor dem Datum des Inkrafttretens der neuen Grenzwerte gefertigt wurden;
- indem den Geräteherstellern erlaubt wird, eine begrenzte Anzahl von Motoren, die nur den Emissionsgrenzwerten der vorhergehenden Stufe genügen, in Verkehr zu bringen, wobei 20% der Jahresproduktion für jeden Leistungsbereich (berechnet als Durchschnitt der Verbreitung auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) nicht überschritten werden dürfen; ein Hersteller hat auch die Möglichkeit, statt dessen eine feste Anzahl von Motoren aus einem oder mehreren Leistungsbereichen ausnehmen zu lassen, wobei folgende Mengen nicht überschritten werden dürfen: 50 (fünfzig) Motoren für 130-560 kW, 100 (hundert) Motoren für 75-130 kW, 150 (hundertundfünfzig) Motoren für 37-75 kW und 200 (zweihundert) Motoren für 19-37 kW.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1 Aufgrund von Artikel 19 der Richtlinie, der eine Verschärfung der Emissionsstandards für Kompressionszündungsmotoren vorsieht, legt die Kommission einen Vorschlag für eine weitere Senkung der Emissionsgrenzwerte von mobilen Maschinen und Geräten mit einer Motorleistung von 18-560 kW vor.

2.2 Es steht außer Frage, dass für mobile Maschinen und Geräte erheblich weniger Motoren hergestellt werden als für Straßenfahrzeuge. Die Motoren, die für Straßenfahrzeuge verwendet werden, sind denen für mobile Maschinen und Geräte technisch sehr ähnlich, was bedeutet, dass die für die erste Gruppe entwickelten Lösungen entsprechend für die zweite Gruppe angepasst werden können. Es geht zum großen Teil darum, Technologien, die für die Motoren von Lastkraftwagen bereits entwickelt wurden, entsprechend an den Nutzungszweck und die Betriebsbedingungen von mobilen Maschinen und Geräten anzupassen. Hierbei müssen jedoch einige wichtige Unterschiede hinsichtlich ihrer Verwendung berücksichtigt werden:

- sie werden in einem völlig anderen Umfeld und in anderen Drehzahlbereichen eingesetzt;
- das Fehlen einer Registrierung (d.h. eines amtlichen Kennzeichens) für mobile Maschinen und Geräte erschwert zwar die Kontrolle der tatsächlichen Betriebsbedingungen, steht aber der Durchsetzung der Auflagen der Richtlinie für ihre Typgenehmigung nicht entgegen;

- über die "Lebensdauer" entscheiden nicht regelmäßige obligatorische Inspektionen wie bei Straßenfahrzeugen, sondern vielmehr wirtschaftliche Kriterien der Gewerbetreibenden und Unternehmen, die im Rahmen ihrer Tätigkeit mobile Maschinen und Geräte mit Kompressionszündungsmotoren nutzen.

2.3 Diese Unterschiede bringen keine größeren Hindernisse für die Verwirklichung der Ziele des Vorschlags mit sich, da:

- die neuen "Mess- und Probenahmeverfahren" eine angemessene Simulierung der Betriebsbedingungen für mobile Maschinen und Geräte ermöglichen;
- derartige Maschinen aufgrund ihrer Größe und Motorleistung vorzugsweise gewerblich verwendet und daher von den Unternehmen, denen sie gehören, regelmäßig gewartet werden;
- der mechanische Verschleiß mobiler Maschinen und Geräte vermutlich erheblicher schneller voranschreitet als der ihrer Motoren, weshalb auf lange Sicht allein durch die Typgenehmigung der Motoren die Einhaltung der Grenzwerte während der gesamten Lebensdauer der Maschinen sichergestellt wird.

2.4 Damit klarer wird, wie wichtig die Umsetzung dieser Richtlinie für die Lösung der Probleme der Luftqualität in der Zukunft ist, sollte der Anteil des Parks der mobilen Maschinen und Geräte am Gesamtbestand der dieseltreibenden Maschinen deutlich gemacht werden. Bei Zugrundelegung des Dieserverbrauchs in der EU der 15 im Jahr 1998 (227 117 000 Tonnen) machen mobile Maschinen und Geräte rund 9,3% des Gesamtbestands aus:

– Straßenfahrzeuge	52,4%
– mobile Maschinen und Geräte ¹ (geschätzt)	9,3%
– Binnenschifffahrt	2,1%
– sonstige	36,2%
Insgesamt	100,0%

3. Technische Schwierigkeiten

3.1 Wie bereits erwähnt, lassen sich die technischen Entwicklungen, die für die Motoren von Straßenfahrzeugen zur Verfügung stehen, in den meisten Fällen auf die Motoren von mobilen Maschinen und Geräten anwenden. Dennoch erscheint der Vorschlag vernünftig, dass die Kommission spätestens bis Ende Dezember 2006 prüfen soll, inwieweit eine derartige Nutzung/Übertragung von Technologien machbar ist.

¹ Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte (außer Zugmaschinen), Baumaschinen und -geräte, Berg- und Tagebau usw.

4. Bedeutung der Kraftstoffqualität

4.1 Da die Durchführung der Stufe IIIB von der Kraftstoffqualität und damit der Richtlinie 98/70/EG abhängt, die ab 1. Januar 2005 für den für Straßenfahrzeuge bestimmten Dieselmotoren einen Schwefelgehalt von maximal 50 ppm vorschreibt, müssen die Termine für das Inkrafttreten dieser Stufe von der Umsetzung der vorgenannten Richtlinie abhängig gemacht werden. Durch die Verwendung von Bezugskraftstoff bei der Erteilung der Typgenehmigung für Motoren wird zwar sichergestellt, dass bei ihrem Betrieb die Grenzwerte der Stufe III B eingehalten werden, aber die tatsächliche Einhaltung der neuen Emissionsgrenzwerte ist in der Praxis nur dann möglich, wenn die entsprechenden Kraftstoffe auch wirklich auf dem Markt erhältlich sind.

4.1.1 Da es sich bei den in den Vorbemerkungen zu dieser Richtlinie angegebenen Kosten um nicht näher aufgeschlüsselte Schätzkosten handelt, ist eine genaue Ermittlung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses und eine Bewertung des Gesamtnutzens des vorgeschlagenen Pakets von Grenzwerten für mobile Maschinen und Geräte - wie sie z.B. in der Schlussfolgerung 3.7.4 in den Vorbemerkungen der "Begründung" vorgenommen wird - nicht möglich.

4.2 Da vorherzusehen ist, dass Kraftstoffe mit einem niedrigen Schwefelgehalt (10-50 ppm) nicht auf sämtlichen Märkten erhältlich sein werden, muss man sich darüber im klaren sein, dass die Grenzwerte der Stufe IIIB ohne die Verwendung dieser Kraftstoffe nicht eingehalten werden können.

5. Abschließende Erwägungen

5.1 Die ökologischen Anliegen, die dem hier erörterten Vorschlag zugrunde liegen, sind grundsätzlich zu unterstützen, aber es müssen auch die praktischen Schwierigkeiten berücksichtigt werden, die sich daraus ergeben, dass seine Umsetzung von der Qualität der verfügbaren Kraftstoffe wie auch von der Überwachung der Einhaltung der vorgegebenen Normen nach der Erteilung der Typgenehmigung abhängig ist.

5.2 Obwohl mobile Maschinen und Geräte mit Kompressionszündungsmotoren nicht registriert werden müssen, können sie, da sie im allgemeinen von Gewerbetreibenden und Unternehmen genutzt werden, von den Behörden der Mitgliedstaaten leicht identifiziert und lokalisiert werden. Beim Einsatz derartiger Maschinen und Geräte sollte stets ein Typgenehmigungsnachweis mit einer detaillierten Beschreibung der Bauelemente mitgeführt werden, die für die vollständige Einhaltung der Grenzwerte der Richtlinie, auf deren Grundlage die Typgenehmigung erteilt wurde, verbindlich vorgeschrieben sind. Dadurch werden die Mitgliedstaaten künftig die Möglichkeit haben, die Wartung bzw. die Einhaltung der Bedingungen für die Erteilung der Typgenehmigung zu kontrollieren.

6. **Schlussfolgerungen**

6.1 Der Ausschuss begrüßt den Kommissionsvorschlag zur Senkung der Schadstoffemissionen, die durch Verbrennungsmotoren mobiler Maschinen und Geräte verursacht werden.

6.2 Er befürwortet seinen Inhalt hinsichtlich der Machbarkeit der technischen Lösungen, die für die Einhaltung der für die verschiedenen Stufen vorgeschriebenen Grenzwerte erforderlich sind, hinsichtlich der für ihre Anwendung vorgesehenen Fristen sowie der für die Stufe IIIB erforderlichen Änderungen bei den Kraftstoffen und stimmt auch der technischen Verbesserung durch die Festlegung neuer Prüfverfahren zu, die dem Richtlinienvorschlag als Anlage beigefügt sind.

Brüssel, den 18. Juni 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger BRIESCH

Patrick VENTURINI