EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.5.2021
COM(2021) 254 final

2021/0129 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1628 hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für bestimmte Maschinen, die mit Motoren im Leistungsbereich zwischen 56 kW und 130 kW oder mehr als 300 kW ausgestattet sind, um den Auswirkungen der COVID-19-Krise zu begegnen

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die COVID-19-Pandemie hat eine erhebliche Störung der Lieferketten verursacht, sodass die Hersteller von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten (non-road mobile machinery, im Folgenden „NRMM“) nicht in der Lage sind, manche der Fristen einzuhalten, die in der 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 vorgeschrieben sind.

Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wurde die Verordnung (EU) 2020/1040 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1628 erlassen. Damit wurden bestimmte Fristen verlängert, die die Hersteller aufgrund der unerwarteten Störungen der Lieferkette nicht mehr einhalten konnten, ohne ernsthaften wirtschaftlichen Schaden zu nehmen. Dies betraf Maschinen, die sogenannte „Übergangsmotoren“ im Leistungsbereich < 56 kW und > 130 kW verwenden, deren Produktion bis zum 30. Juni 2020 abgeschlossen und die bis zum 31. Dezember 2020 in Verkehr gebracht werden mussten. Den Herstellern wurde eine zusätzliche Frist von 12 Monaten eingeräumt, um die mit diesen Motoren ausgerüsteten Maschinen herzustellen und in Verkehr zu bringen.

Jene Verordnung bezog sich nur auf die für das Jahr 2020 geltenden Fristen, da diese dringend verschoben werden mussten, und es noch zu früh war, um beurteilen zu können, ob eine Verlängerung der Fristen im Jahr 2021 gerechtfertigt war.

Die Hersteller haben bis zum 30. Juni 2021 Zeit, die Produktion der mit diesen Motoren ausgerüsteten Maschinen abzuschließen, und bis zum 31. Dezember 2021, um sie in Verkehr zu bringen.

Aufgrund der anhaltenden Lieferketten- und Produktionsstörungen infolge der zweiten und dritten Welle der COVID-19-Pandemie werden die Hersteller jedoch nicht in der Lage sein, die Fristen für 2021 einzuhalten, die für Maschinen gelten, die mit Übergangsmotoren im Leistungsbereich zwischen 56 kW und 130 kW und über 300 kW ausgestattet sind, ohne einen schweren wirtschaftlichen Schaden zu erleiden.

Angesichts der anhaltenden Störungen ist es daher notwendig, diese Fristen zu verlängern, um zu vermeiden, dass Übergangsmotoren, deren Anzahl begrenzt ist, da sie spätestens bis zum 31. Dezember 2019 hergestellt werden mussten, nicht mehr rechtzeitig in die Maschine eingebaut werden können und daher verschrottet werden müssen.

Zwar gibt es nach wie vor Verzerrungen in der Versorgungskette und bei der Produktion, doch lassen sich ihr Ausmaß und ihre Intensität nicht mit denen vergleichen, die im Frühjahr 2020 vorherrschten. Aus diesen Gründen ist nun eine Verlängerung um sechs Monate für die Herstellung der mit diesen Motoren ausgestatteten Maschinen, und um neun Monate für ihr Inverkehrbringen, anstatt der im Jahr 2020 für beide Fälle vorgesehenen Frist von 12 Monaten gerechtfertigt.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftsteilnehmer unabhängig von der Dauer der Verlängerung kein Interesse daran haben werden, die Fertigstellung und das Inverkehrbringen

der Maschinen und Geräte, Fahrzeuge und Schiffe, für die ihnen bereits Kosten entstanden sind, weiter zu verzögern,

Schließlich gilt die vorgeschlagene Verlängerung auch für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, die mit Übergangsmotoren ausgestattet sind, da sie den Bestimmungen über Schadstoffemissionen aus den NRMM[1] unterliegen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Das Subsidiaritätsprinzip wird gewahrt, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Da in dem Vorschlag die Änderung bestehender EU-Rechtsvorschriften vorgesehen ist, kann nur die EU in dieser Angelegenheit wirksam tätig werden. Darüber hinaus können die politischen Ziele durch das Tätigwerden der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden.

Das Tätigwerden der Europäischen Union ist erforderlich, um insbesondere im Bereich der NRMM-Motoren zu verhindern, dass Binnenmarkthemmnisse entstehen, und weil die Luftverschmutzung ihrem Wesen nach grenzüberschreitend ist.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – ordnungsgemäßes Funktionieren des Binnenmarktes und hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau – zu erreichen. Die Länge der vorgeschlagenen Verlängerung entspricht der erwarteten Dauer der durch die COVID-19-Pandemie bedingten Störung.

• Wahl des Instruments

Verordnung zur Änderung einer Verordnung

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Diesem Vorschlag ist keine gesonderte Folgenabschätzung beigefügt, da diese schon für die Verordnung (EU) 2016/1628 durchgeführt wurde. Mit dem Vorschlag geht keine inhaltliche Änderung dieser Verordnung einher und es werden den betroffenen Parteien keine neuen Verpflichtungen auferlegt. Der Vorschlag zielt in erster Linie darauf ab, wegen außergewöhnlicher Gründe im Zusammenhang mit der derzeitigen COVID-19-Pandemie die Frist für die Herstellung und das Inverkehrbringen von mit bestimmten Übergangsmotoren ausgerüsteten Maschinen um sechs Monate zu verlängern. Dieser Vorschlag hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt, da durch die Maßnahmen das Inverkehrbringen

[1] Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen.

von Waren erleichtert wird, die mit bereits vor der Pandemie hergestellten Motoren ausgerüstet sind. Darüber hinaus wird dadurch verhindert, dass mit solchen Motoren ausgerüstete, nicht konforme Maschinen ansonsten verschrottet werden müssten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat für die EU-Organe keinerlei Auswirkungen auf den Haushalt.

2021/0129 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1628 hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für bestimmte Maschinen, die mit Motoren im Leistungsbereich zwischen 56 kW und 130 kW oder mehr als 300 kW ausgestattet sind, um den Auswirkungen der COVID-19-Krise zu begegnen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates[3] legt die Anforderungen für die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und EU-Typgenehmigungsverfahren für verschiedene Klassen von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte fest.

(2) Die Zeitpunkte, die für die neuen, in der Verordnung (EU) 2016/1628 als Stufe V bezeichneten Emissionsgrenzwerte gelten, werden festgelegt, um den Herstellern klare und umfassende Informationen an die Hand zu geben und einen angemessenen Zeitraum für den Übergang zur Stufe V einzuräumen sowie gleichzeitig den Verwaltungsaufwand für die Genehmigungsbehörden deutlich zu verringern.

(3) Aufgrund des COVID-19-Ausbruchs und der damit verbundenen Lieferketten- und Produktionsstörungen hatten die Hersteller von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die als „Erstausrüster“ oder „Originalgerätehersteller“ bezeichnet werden, Schwierigkeiten, die Fristen vom 30. Juni 2020 und 31. Dezember 2020 für die Herstellung und das Inverkehrbringen von Maschinen einzuhalten, die mit Motoren ausgestattet sind, die weniger strenge

[2] ABl. C […] vom […], S. […].

[3] 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).

Emissionsgrenzwerte als Stufe V erfüllen. Vor diesem Hintergrund wurde die Verordnung (EU) 2016/1628 durch die Verordnung (EU) 2020/1040 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] geändert, um diese Fristen um 12 Monate zu verlängern.

(4) Da die anhaltenden Lieferketten- und Produktionsstörungen infolge der COVID-19-Pandemie immer noch zu Verzögerungen bei der Herstellung und dem Inverkehrbringen von Maschinen führt, die mit anderen Motorkategorien (zwischen 56 kW und 130 kW beziehungsweise über 300 kW) ausgestattet sind, die weniger strengen Emissionsgrenzwerten als denen der Stufe V entsprechen, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Originalgerätehersteller die in der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Fristen vom 30. Juni 2021 und 31. Dezember 2021 für die Herstellung und das Inverkehrbringen der Waren nicht einhalten können, ohne einen schweren wirtschaftlichen Schaden zu erleiden.

(5) Um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, Rechtssicherheit zu schaffen und potenzielle Marktstörungen zu vermeiden, ist es unter den gegebenen Umständen notwendig, die Übergangsbestimmungen der Verordnung (EU) 2016/1628 für diese Klassen von Motoren zu verlängern.

(6) Da die Verlängerung der Übergangsbestimmungen keine Auswirkungen auf die Umwelt haben wird, weil die betreffenden Übergangsmotoren bereits hergestellt wurden, sollte der entsprechende Zeitraum um sechs Monate in Bezug auf die Herstellung der mit diesen Motoren ausgestatteten Maschinen, bzw. um neun Monate in Bezug auf ihr Inverkehrbringen verlängert werden.

(7) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verlängerung bestimmter Übergangsbestimmungen der Verordnung (EU) 2016/1628, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(8) Aus Gründen der Dringlichkeit, die sich aus den außergewöhnlichen Umständen infolge der COVID-19-Pandemie ergibt, wurde es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des dem EUV, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorzusehen.

(9) Die Verordnung (EU) 2016/1628 sollte daher entsprechend geändert werden.

(10) Da der durch die in der Verordnung (EU) 2016/1628 für bestimmte Motorenunterklassen festgelegte Übergangszeitraum am 31. Dezember 2021 auslaufen soll und den OEM bis zum 30. Juni 2021 Zeit für die Herstellung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, in die Übergangsmotoren dieser Motorenunterklassen eingebaut sind, blieb, sollte diese Verordnung aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

[4] Verordnung (EU) 2020/1040 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1628 hinsichtlich der Übergangsbestimmungen, um den Auswirkungen der COVID-19-Krise zu begegnen (ABl. L 231 vom 17.7.2020, S. 1).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2016/1628 wird wie folgt geändert:

Artikel 58 wird wie folgt geändert:

(1) In Absatz 5 wird der folgende Unterabsatz 6 hinzugefügt:

„Für Motoren aller Unterklassen, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2020 ist, wird — mit Ausnahme der in Unterabsätzen 2 und 3 genannten Motoren — der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um sechs Monate verlängert.“

(2) In Absatz 7 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) 33 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 6 dargestellt ist.“

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*