

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2011

Ausgegeben am 30. März 2011

Teil II

104. Verordnung: Änderung der Verordnung über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-V)
[CELEX-Nr.: 32010L0026]

104. Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend, mit der die Verordnung über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-V) geändert wird

Auf Grund der §§ 69 Abs. 1 und 71 Abs. 3 bis 6 der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 111/2010, wird verordnet:

Die Verordnung über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-V) BGBl. II Nr. 136/2005, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs.3 lautet:

„(3) Durch diese Verordnung wird die 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, ABl. Nr. L 59 vom 27.02.1998 S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/26/EU, ABl. Nr. L 86 vom 1.04.2010 S. 29, im Folgenden „Richtlinie“ genannt, umgesetzt.“

2. In § 11 wird in Abs. 7 folgender letzter Satz angefügt:

„Abweichend vom Unterabsatz 1 wird für folgende Geräte und Maschinen für die berufliche Verwendung, in die jeweils Motoren der Klassen SH:2 oder SH:3 eingebaut sind, der Zeitraum für Ausnahmeregelungen bis zum 31. Juli 2013 verlängert:

- innerhalb der Kategorie „Maschinen mit oben angebrachtem Griff“ Kettensägen zur Baumbeschneidung;
- handgehaltene Heckenschneider.“

3. Dem § 18 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) § 1 Abs. 3, § 11 Abs. 7 letzter Satz, § 16, Anhang I Abschnitt 8, Anhang II Anlage 1 Abschnitt 2, Anhang II Anlage 3 Abschnitt 2, die letzten beiden Sätze in Anhang III und in Anhang V, Anhang VIII Abschnitt 1 und Anhang XIII Abschnitte 1.5. und 1.6. in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 104/2011 treten mit 31. März 2011 in Kraft. Zugleich tritt Anhang XIII Abschnitt 1.7 außer Kraft.“

4. In Anhang I wird folgender Abschnitt 8 angefügt:

„8. ANFORDERUNGEN AN DIE TYPGENEHMIGUNG NACH DEN STUFEN III B UND IV

8.1. Dieser Abschnitt gilt für die Typgenehmigung von elektronisch gesteuerten Motoren, bei denen sowohl die Menge des eingespritzten Kraftstoffs als auch der Zeitpunkt der Einspritzung mittels elektronischer Steuerung bestimmt wird (nachfolgend ‚Motoren‘ genannt). Dieser Abschnitt gilt unabhängig von der Technik, die bei diesen Motoren eingesetzt wird, um die unter den Abschnitten 4.1.2.5 und 4.1.2.6 dieses Anhangs genannten Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

8.2. Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abschnitts gelten folgende Begriffsbestimmungen:

8.2.1. „Emissionsminderungsstrategie“: Kombination aus einer emissionsmindernden Einrichtung mit einer Standard-Emissionsminderungsstrategie und einer Reihe von zusätzlichen Emissionsminderungsstrategien, die innerhalb des Gesamtkonzepts von Motoren oder mobilen Maschinen und Geräten, in die ein Motor eingebaut ist, festgelegt werden;

8.2.2. „Reagens“: jedes sich verbrauchende oder nicht rückgewinnbare Medium, das für das ordnungsgemäße Arbeiten des Abgasnachbehandlungssystems erforderlich ist und entsprechend verwendet wird.

8.3. Allgemeine Anforderungen

8.3.1. Anforderungen an die Standard-Emissionsminderungsstrategie

8.3.1.1. Die Standard-Emissionsminderungsstrategie, die über den gesamten Drehzahl- und Lastbereich des Motors aktiviert ist, muss so gestaltet sein, dass der Motor die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

8.3.1.2. Eine Standard-Emissionsminderungsstrategie, die beim Motorbetrieb zwischen einem genormten Prüfzyklus für die Typgenehmigung und anderen Betriebsbedingungen unterscheiden kann und die zu einer geringeren Emissionsminderungsleistung führt, wenn sie nicht unter den im Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Bedingungen arbeitet, ist unzulässig.

8.3.2. Anforderungen an die zusätzliche Emissionsminderungsstrategie

8.3.2.1. Eine zusätzliche Emissionsminderungsstrategie kann für Motoren oder mobile Maschinen oder Geräte angewendet werden, wenn sie nach ihrer Aktivierung die Standard-Emissionsminderungsstrategie in Abhängigkeit von spezifischen Umgebungs- oder Betriebsdaten ändert, aber die Wirkung der emissionsmindernden Einrichtung nicht dauerhaft mindert.

a) Wird die zusätzliche Emissionsminderungsstrategie während der Typgenehmigungsprüfung aktiviert, so gelten die Abschnitte 8.3.2.2. und 8.3.2.3. nicht.

b) Wird die zusätzliche Emissionsminderungsstrategie während der Typgenehmigungsprüfung nicht aktiviert, so muss nachgewiesen werden, dass sie nur so lange aktiv ist, wie dies für die in Abschnitt 8.3.2.3 genannten Zwecke erforderlich ist.

8.3.2.2. Für den Betrieb des Motors gelten folgende Bedingungen:

a) Höhe nicht mehr als 1 000 m über NN (oder Luftdruck nicht unter 90 kPa);

b) Umgebungstemperatur zwischen 275 K und 303 K (2 °C bis 30 °C);

c) Motorkühlmitteltemperatur über 343vK (70 °C).

Wenn der Motor innerhalb der unter den Buchstaben a, b und c genannten Bedingungen betrieben wird, darf die zusätzliche Emissionsminderungsstrategie nur in Ausnahmefällen aktiviert werden.

8.3.2.3. Eine zusätzliche Emissionsminderungsstrategie kann insbesondere für folgende Zwecke aktiviert werden:

a) durch fahrzeuginterne Signale zum Schutz des Motors (einschließlich der Einrichtung zum Schutz des Luftsteuerungssystems) oder der mobilen Maschine bzw. des mobilen Geräts, in die bzw. das der Motor eingebaut ist, vor Schaden;

b) zur Wahrung der Betriebssicherheit und für den Notbetrieb;

c) zur Vermeidung übermäßiger Emissionen beim Kaltstart, beim Warmlaufen oder beim Abschalten;

d) um unter bestimmten Umgebungs- oder Betriebsbedingungen erhöhte Emissionen eines regulierten Schadstoffes zuzulassen, damit die Emissionen aller anderen regulierten Schadstoffe innerhalb der für den jeweiligen Motor geltenden Grenzen bleiben. Damit sollen natürliche Erscheinungen so kompensiert werden, dass die Emissionen aller Schadstoffe innerhalb annehmbarer Grenzen bleiben.

8.3.2.4. Der Hersteller muss dem technischen Dienst bei der Typgenehmigungsprüfung nachweisen, dass der Betrieb aller etwaigen zusätzlichen Emissionsminderungsstrategien den Anforderungen von Abschnitt 8.3.2 entspricht. Dieser Nachweis besteht in einer Auswertung der in Abschnitt 8.3.3 genannten Dokumentation.

8.3.2.5. Der Betrieb von zusätzlichen Emissionsminderungsstrategien, die nicht Abschnitt 8.3.2 entsprechen, ist untersagt.

8.3.3. Erforderliche Dokumentation

8.3.3.1. Der Hersteller übergibt dem technischen Dienst bei der Vorführung zur Typgenehmigungsprüfung eine Beschreibungsmappe, die Aufschluss über alle Konstruktionsmerkmale und die Emissionsminderungsstrategie gibt sowie über die Art und Weise, wie Ausgangsgrößen direkt oder indirekt durch die zusätzliche Strategie gesteuert werden. Diese Beschreibungsmappe ist in zwei Teile zu gliedern:

a) Die Dokumentation, die dem Antrag auf Typgenehmigung beigelegt ist, muss einen vollständigen Überblick über die Emissionsminderungsstrategie enthalten. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass alle Ausgangsgrößen berücksichtigt sind, die sich aus jeder möglichen Konstellation der verschiedenen Eingangsgrößen ergeben können. Dieser Nachweis ist der Beschreibungsmappe nach Anhang II beizufügen.

b) Die zusätzlichen Unterlagen, die dem technischen Dienst vorgelegt, aber nicht dem Antrag auf Typgenehmigung beigelegt werden, müssen über alle von einer eventuell vorhandenen zusätzlichen Emissionsminderungsstrategie geänderten Parameter und über die Grenzen, innerhalb deren diese Strategie arbeitet, Aufschluss geben, insbesondere durch Folgendes:

i) Angaben zur Logik des Kraftstoffregelsystems, zu den Steuerstrategien und zu den Schaltpunkten des Kraftstoff- und anderer wesentlicher Systeme bei allen Betriebszuständen, die zu einer wirksamen Emissionsminderung führen (z. B. Abgasrückführung (AGR) oder Reagensdosierung);

ii) eine Begründung der eventuellen Verwendung einer zusätzlichen Emissionsminderungsstrategie für den Motor, einschließlich Material und Prüfergebnissen, aus denen die Wirkung auf die Abgasemissionen ersichtlich wird. Diese Begründung kann auf Prüfdaten, eine eingehende technische Analyse oder eine Kombination aus beidem gestützt werden;

iii) eine ausführliche Beschreibung der Algorithmen oder der gegebenenfalls vorhandenen Sensoren für die Ermittlung, Analyse oder Diagnose eines nicht ordnungsgemäßen Arbeitens des Systems zur NOx-Minderung;

iv) die für die Erfüllung der Anforderungen von Abschnitt 8.4.7.2 unabhängig von den verwendeten Mitteln geltende Toleranz.

8.3.3.2. Die unter Abschnitt 8.3.3.1 Buchstabe b) erwähnten zusätzlichen Unterlagen werden streng vertraulich behandelt. Sie sind der Typgenehmigungsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Die Typgenehmigungsbehörde behandelt diese Unterlagen vertraulich.

8.4. Gewährleistung des ordnungsgemäßen Arbeitens von Einrichtungen zur Begrenzung der NOx-Emissionen

8.4.1. Der Hersteller muss ausführliche Angaben über die Funktions- und Betriebsmerkmale der in Anhang II Anlage 1 Abschnitt 2 und in Anhang II Anlage 3 Abschnitt 2 dieser Richtlinie genannten Vorkehrungen zur Begrenzung der NOx-Emissionen machen.

8.4.2. Arbeitet die Emissionsminderungseinrichtung mit einem Reagens, so müssen die Eigenschaften dieses Reagens (Art, Konzentration in Lösung, Betriebstemperatur, Verweise auf internationale Normen für die Zusammensetzung und Qualität) vom Hersteller in Anhang II Anlage 1 Abschnitt 2.2.1.13. sowie Anhang II Anlage 3 Abschnitt 2.2.1.13. angegeben werden.

8.4.3. Die Emissionsminderungsstrategie des Motors muss unter allen auf dem Gebiet der Europäischen Union regelmäßig anzutreffenden Umgebungsbedingungen und insbesondere bei niedrigen Umgebungstemperaturen funktionieren.

8.4.4. Der Hersteller muss nachweisen, dass die Ammoniakemission während des für das Typgenehmigungsverfahren jeweils vorgeschriebenen Emissionsprüfzyklus bei Verwendung eines Reagens einen Mittelwert von 25 ppm nicht überschreitet.

8.4.5. Sind getrennte Reagensbehälter an eine mobile Maschine bzw. ein mobiles Gerät angebaut oder an diese angeschlossen, muss in den Behältern eine Einrichtung vorhanden sein, die das Entnehmen von Reagensproben ermöglicht. Die Probenahmeeinrichtung muss leicht und ohne Spezialwerkzeug zugänglich sein.

8.4.6. Anforderungen an Betrieb und Wartung

8.4.6.1. Voraussetzung für die Typgenehmigung gemäß § 4 Abs. 3 dieser Verordnung (Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 97/68/EG) ist, dass jedem Bediener von mobilen Geräten und Maschinen schriftliche Anweisungen bereitgestellt werden, die Folgendes enthalten:

a) Ausführliche Warnhinweise zu möglichen Fehlfunktionen durch unsachgemäßen Betrieb, Verwendung oder Wartung des eingebauten Motors sowie die jeweiligen Abhilfemaßnahmen;

- b) ausführliche Warnhinweise zu möglichen Fehlfunktionen des eingebauten Motors durch unsachgemäße Benutzung der Maschine/des Geräts sowie die jeweiligen Abhilfemaßnahmen;
- c) Hinweise zur ordnungsgemäßen Verwendung des Reagens mit Anleitung zum Nachfüllen des Reagens zwischen den planmäßigen Wartungen;
- d) einen deutlichen Warnhinweis, dass der Typgenehmigungsbogen für den betreffenden Motortyp nur dann gültig ist, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - i) der Motor wird entsprechend den beigegeführten Anweisungen betrieben, verwendet und gewartet;
 - ii) bei unsachgemäßem Betrieb, Verwendung oder Wartung sind umgehend Abhilfemaßnahmen im Sinne der Buchstaben a und b ergriffen worden;
 - iii) der Motor ist nicht vorsätzlich unsachgemäß verwendet worden, insbesondere durch Deaktivierung oder unterlassene Wartung eines AGR oder eines Reagens-Dosiersystems.

Die Anweisungen müssen deutlich und in einer für Laien verständlichen Sprache verfasst sein. Dabei müssen dieselben Begriffe verwendet werden wie im Bedienungshandbuch für die mobile Maschine/das mobile Gerät oder den Motor.

8.4.7. Reagens-Füllstandsanzeiger (falls zutreffend)

8.4.7.1. Voraussetzung für die Typgenehmigung gemäß § 4 Abs. 3 dieser Verordnung (Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 97/68/EG) ist, dass – je nach Auslegung der mobilen Geräte und Maschinen – der Bediener durch Anzeiger oder sonstige geeignete Mittel über Folgendes informiert wird:

- a) den Füllstand im Reagensbehälter. Sinkt der Füllstand unter 10 % der Behälterkapazität, wird ein zusätzliches spezielles Signal aktiviert;
- b) wenn der Reagensbehälter leer oder fast leer ist;
- c) wenn das Reagens im Behälter nach den eingebauten Analyseinstrumenten nicht die vom Hersteller angegebenen und in Anhang II Anlage 1 Abschnitt 2.2.1.13. und in Anhang II Anlage 3 Abschnitt 2.2.1.13. aufgeführten Eigenschaften aufweist;
- d) wenn die Reagenszufuhr bei Motorbetriebsbedingungen, bei denen keine Dosierung erforderlich ist, unterbrochen wird, ohne dass dies vom Motorsteuergerät oder der Dosiersteuerung veranlasst wird. Diese Betriebsbedingungen müssen der Typgenehmigungsbehörde genannt werden.

8.4.7.2. Der Hersteller kann auf eine der folgenden Arten nachweisen, dass das Reagens den angegebenen Eigenschaften und der dazu gehörenden Toleranz für die NO_x-Emission entspricht:

- a) direkt, z. B. durch Verwendung eines Sensors für die Reagensqualität;
- b) indirekt, z. B. durch den Einsatz eines NO_x-Sensors im Auspuff, mit dem die Wirksamkeit des Reagens beurteilt werden kann;
- c) durch eine beliebige andere Methode, vorausgesetzt, sie ist mindestens ebenso zuverlässig wie die unter a) und b) genannten Verfahren und die wichtigsten Anforderungen dieses Abschnitts werden eingehalten.“

5. In der Anlage 1 des Anhangs II lautet der Abschnitt 2:

„2. MASSNAHMEN GEGEN LUFTVERUNREINIGUNG

- 2.1. Einrichtung zur Rückführung der Kurbelgehäusegase: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2. Zusätzliche Einrichtungen zur Abgasreinigung (*falls vorhanden und nicht in einem anderen Abschnitt aufgeführt*)
 - 2.2.1. Katalysator: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.1.1. Marke(n):
 - 2.2.1.2. Type(n):
 - 2.2.1.3. Anzahl der Katalysatoren und Monolithen:
 - 2.2.1.4. Abmessungen und Volumen des Katalysators (der Katalysatoren):
 - 2.2.1.5. Art der katalytischen Reaktion:
 - 2.2.1.6. Gesamtbeschichtung mit Edelmetall:
 - 2.2.1.7. Konzentrationsverhältnis der Edelmetalle:
 - 2.2.1.8. Trägerkörper (Aufbau und Werkstoff):

- 2.2.1.9. Zellendichte:
- 2.2.1.10. Art des (der) Katalysatorgehäuse(s):
- 2.2.1.11. Lage des Katalysators (der Katalysatoren) (Ort und Höchst-/Mindestentfernung vom Motor):
- 2.2.1.12. Normaler Betriebstemperaturbereich (K):
- 2.2.1.13. Gegebenenfalls erforderliches Reagens:
 - 2.2.1.13.1. Art und Konzentration des für die katalytische Reaktion erforderlichen Reagens:
 - 2.2.1.13.2. Normaler Betriebstemperaturbereich des Reagens:
 - 2.2.1.13.3. Gegebenenfalls geltende internationale Norm:
- 2.2.1.14. NO_x-Sonde: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.2. Sauerstoffsonde: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.2.1. Marke(n):
 - 2.2.2.2. Typ:
 - 2.2.2.3. Lage:
- 2.2.3. Lufteinblasung: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.3.1. Art (Selbstansaugung, Luftpumpe usw.):
- 2.2.4. Abgasrückführung: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.4.1. Eigenschaften (gekühlt/nicht gekühlt, Hochdruck/Niederdruck usw.):
- 2.2.5. Partikelfilter: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.5.1. Abmessungen und Volumen des Partikelfilters:
 - 2.2.5.2. Typ und Aufbau des Partikelfilters:
 - 2.2.5.3. Lage (Ort und Höchst-/Mindestentfernung vom Motor):
 - 2.2.5.4. Verfahren/Einrichtung zur Regenerierung: Beschreibung und/oder Zeichnung
 - 2.2.5.5. Normaler Betriebstemperaturbereich (K) und Betriebsdruckbereich (kPa):
- 2.2.6. Andere Einrichtungen: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.6.1. Beschreibung und Wirkungsweise:

6. In der Anlage 3 des Anhangs II lautet der Abschnitt 2:

- „2. MASSNAHMEN GEGEN LUFTVERUNREINIGUNG
 - 2.1. Einrichtung zur Rückführung der Kurbelgehäusegase: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2. Zusätzliche Einrichtungen zur Abgasreinigung (*falls vorhanden und nicht in einem anderen Abschnitt aufgeführt*)
 - 2.2.1. Katalysator: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
 - 2.2.1.1. Marke(n):
 - 2.2.1.2. Type(n):
 - 2.2.1.3. Anzahl der Katalysatoren und Monolithen:
 - 2.2.1.4. Abmessungen und Volumen des Katalysators (der Katalysatoren):
 - 2.2.1.5. Art der katalytischen Reaktion:
 - 2.2.1.6. Gesamtbeschichtung mit Edelmetall:
 - 2.2.1.7. Konzentrationsverhältnis der Edelmetalle:
 - 2.2.1.8. Trägerkörper (Aufbau und Werkstoff):
 - 2.2.1.9. Zellendichte:
 - 2.2.1.10. Art des (der) Katalysatorgehäuse(s):
 - 2.2.1.11. Lage des Katalysators (der Katalysatoren) (Ort und Höchst-/Mindestentfernung vom Motor):
 - 2.2.1.12. Normaler Betriebstemperaturbereich (K):
 - 2.2.1.13. Gegebenenfalls erforderliches Reagens:
 - 2.2.1.13.1. Art und Konzentration des für die katalytische Reaktion erforderlichen Reagens:

- 2.2.1.13.2. Normaler Betriebstemperaturbereich des Reagens:
- 2.2.1.13.3. Gegebenenfalls geltende internationale Norm:
- 2.2.1.14. NO_x-Sonde: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.2. Sauerstoffsonde: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.2.1. Marke(n):
- 2.2.2.2. Typ:
- 2.2.2.3. Lage:
- 2.2.3. Lufteinblasung: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.3.1. Art (Selbstansaugung, Luftpumpe usw.):
- 2.2.4. Abgasrückführung: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.4.1. Eigenschaften (geköhlt/nicht geköhlt, Hochdruck/Niederdruck usw.):
- 2.2.5. Partikelfilter: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.5.1. Abmessungen und Volumen des Partikelfilters:
- 2.2.5.2. Typ und Aufbau des Partikelfilters:
- 2.2.5.3. Lage (Ort und Höchst-/Mindestentfernung vom Motor):
- 2.2.5.4. Verfahren/Einrichtung zur Regenerierung: Beschreibung und/oder Zeichnung
- 2.2.5.5. Normaler Betriebstemperaturbereich (K) und Betriebsdruckbereich (kPa):
- 2.2.6. Andere Einrichtungen: ja/nein (*Nicht Zutreffendes streichen*)
- 2.2.6.1. Beschreibung und Wirkungsweise:“

7. Die letzten beiden Sätze des Anhangs III lauten:

„Die geltende Fassung des Anhangs III ergibt sich aus der Richtlinie 97/68/EG i.d.F. der Richtlinien 2001/63/EG (Artikel 1 und Anhang Ziffer 1), 2002/88/EG (Artikel 1 Ziffer 9 und Anhang Ziffer 3), 2004/26/EG (Artikel I Ziffer 8 und Anhang I Ziffer 2) und 2010/26/EU (Artikel 1 Ziffer 4 und Anhang III einschließlich Berichtigung 2011/L 59/73 vom 04.03.2011). Der konsolidierte Text dieses Anhangs III kann mit der Nummer der Stamm-Richtlinie unter der Internetadresse: http://eur-lex.europa.eu/RECH_consolidated.do eingesehen und heruntergeladen werden.“

8. Die letzten beiden Sätze des Anhangs V lauten:

„Die geltende Fassung ergibt sich aus der Richtlinie 97/98/EG i.d.F. der Richtlinien 2001/63/EG (Artikel 1 und Anhang Ziffer 2)), 2002/88/EG (Artikel 1 Ziffer 9 und Anhang Ziffer 5), 2004/26/EG (Artikel 1 Ziffer 8 und Anhang I Ziffer 3) und 2010/26/EU (Artikel 1 Ziffer 5 und Anhang IV). Der konsolidierte Text dieses Anhangs V kann mit der Nummer der Stamm-Richtlinie unter der Internetadresse http://eur-lex.europa.eu/RECH_consolidated.do eingesehen und heruntergeladen werden.“

9. Abschnitt 1 des Anhangs VIII lautet:

„Abschnitt 1: der Kleinbuchstabe „e“, gefolgt von dem (den) Kennbuchstaben oder der Kennziffer des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat:

- 1 für Deutschland
- 2 für Frankreich
- 3 für Italien
- 4 für die Niederlande
- 5 für Schweden
- 6 für Belgien
- 7 für Ungarn
- 8 für die Tschechische Republik
- 9 für Spanien
- 11 für das Vereinigte Königreich
- 12 für Österreich

13 für Luxemburg
17 für Finnland
18 für Dänemark
19 für Rumänien
20 für Polen
21 für Portugal
23 für Griechenland
24 für Irland
26 für Slowenien
27 für die Slowakei
29 für Estland
32 für Lettland
34 für Bulgarien
36 für Litauen
CY für Zypern
MT für Malta“

10. Die Abschnitte 1.5 und 1.6 des Anhangs XIII lauten:

„1.5. Der OEM-Hersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde die mit der Anwendung des Flexibilitätssystems zusammenhängenden Angaben, die sie als für die Entscheidung erforderlichlich anfordert.

1.6. Der OEM-Hersteller übermittelt jeder Typengenehmigungsbehörde in den Mitgliedstaaten auf Antrag sämtliche Angaben, die sie braucht, um beurteilen zu können, ob ein Motor im Rahmen eines Flexibilitätssystems ordnungsgemäß gekennzeichnet und in Verkehr gebracht worden ist.“

Mitterlehner

