

25.06.21

Beschluss des Bundesrates

Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Durchführung der unionsrechtlichen Verordnung über Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte - 28. BImSchV)

Der Bundesrat hat in seiner 1006. Sitzung am 25. Juni 2021 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefasst.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
zur

Achtundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-
schutzgesetzes (Verordnung zur Durchführung der unionsrechtlichen Verordnung
über Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für
nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte -
28. BImSchV)

A
Ä n d e r u n g e n

Zur Eingangsformel dritter Gedankenstrich, vierter Gedankenstrich – neu –,

Zu § 3 Absatz 4,

§ 4 Satz 1 und Satz 2 – neu –,

§ 5 Absatz 2 Nummer 12a – neu –,

Absatz 3 – neu –,

§ 7 Satz 1 der 28. BImSchV

Die Verordnung ist wie folgt zu ändern:

a) Die Eingangsformel ist wie folgt zu ändern:

aa) Der Doppelpunkt am Ende des letzten Gedankenstrichs ist durch ein Kom-
ma zu ersetzen.

- bb) Folgender Gedankenstrich ist anzufügen:
- „- des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, der durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit:“
- b) In § 3 ist Absatz 4 wie folgt zu ändern:
- aa) Die Wörter „anderen nationalen Behörden“ sind durch die Wörter „den Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten“ zu ersetzen.
- bb) Die Angabe „Nummer 59“ ist durch die Angabe „Nummer 55“ zu ersetzen.
- c) § 4 ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Satz 1 sind nach dem Wort „sind“ die Wörter „vorbehaltlich des Satzes 2“ einzufügen.
- bb) Folgender Satz ist anzufügen:
- „Die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren für Schienenfahrzeuge wird nach § 2 Absatz 1 Nummer 5a des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes durch das Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt.“
- d) § 5 ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Absatz 2 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 12a einzufügen:
- „12a. entgegen Artikel 13 Absatz 2
- a) Buchstabe a,
- b) Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 11 Absatz 4 oder
- c) Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 32 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 in Verbindung mit Anhang III Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 eine dort genannte Überprüfung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt,“
- bb) Folgender Absatz ist anzufügen:
- „(3) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 oder 2 wird auf das Kraftfahrt-Bundesamt übertragen, soweit es für den Vollzug der bewehrten Vorschriften zuständig ist.“

- e) In § 7 Satz 1 sind die Wörter „am Tag nach der Verkündung in Kraft“ durch die Wörter „an dem Tag in Kraft, an dem Artikel 3 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft tritt“ zu ersetzen.

Begründung zu Buchstabe a:

Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt sachlich zuständig ist, ist es sachgerecht, dass das Kraftfahrt-Bundesamt auch die Ahndung und Verfolgung entsprechender Ordnungswidrigkeiten übernimmt.

Begründung zu Buchstabe b:

Klarstellung des Gewollten. „Nationale Behörde“ ist neben der Genehmigungsbehörde jede andere Behörde, die [...] an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder dem Inverkehrbringen in einem Mitgliedstaat beteiligt und dafür zuständig ist. Ein Informationsaustausch zwischen diesen Behörden zentral über das Kraftfahrtbundesamt ist nicht sachgerecht, insbesondere auch nicht innerhalb Deutschlands.

Begründung zu Buchstabe d, Doppelbuchstabe aa:

Der Verstoß gegen die Pflichten der Händler nach Artikel 13 Absatz 2 sollte als Ordnungswidrigkeit sanktioniert werden. Nur durch die Eigenkontrollen der Händler kann sichergestellt werden, dass nur vorschriftsmäßig gekennzeichnete Motoren in den Verkehr gebracht werden. Werden Verstöße der Händler nicht sanktioniert, geht die Marktüberwachung ins Leere. Ohne die Kennzeichnung der Motoren und ohne die weiteren Angaben der Hersteller und Einführer ist es für die Marktüberwachungsbehörden nicht überprüfbar, ob die vorgefundenen Motoren eine Typengenehmigung besitzen.

Begründung zu Buchstabe d, Doppelbuchstabe bb:

Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt sachlich zuständig ist, ist es sachgerecht, dass das Kraftfahrt-Bundesamt auch die Ahndung und Verfolgung entsprechender Ordnungswidrigkeiten übernimmt.

Begründung zu Buchstabe e:

Am 17. März 2021 wurde im Bundeskabinett der Entwurf des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften beschlossen. In dessen Artikel 3 Nummer 4 wird festgeschrieben, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren für Schienenfahrzeuge übernimmt. Die 28. BImSchV (neu) nimmt mit den obenstehenden Änderungsmaßgaben auf diese neue Zuständigkeit Bezug. Daher ist ein zeitgleiches Inkrafttreten des Artikels 3 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und der 28. BImSchV (neu) vorzusehen.

B

E n t s c h l i e ß u n g

1. Der Bundesrat stellt fest, dass in der Verordnung (EU) 2016/1628 und der hierauf beruhenden EU-Durchführungsrechtsetzung nicht geregelt ist, welche Anforderungen die Marktüberwachungsbehörden an den einzelnen geregelten Motor zu stellen haben. Die genannten Regelungen enthalten vielmehr Anforderungen an bestimmte Motortypen oder Motorenfamilien für das Typgenehmigungsverfahren. Im Rahmen der Typgenehmigung wird eine bestimmte Zahl von Grenzwertüberschreitungen einzelner Produkte als „Ausreißer“ toleriert, wobei nicht festgelegt ist, bis zu welcher Höhe ein Ausreißen möglich ist. Dabei bleibt offen, ob die Grenzwertüberschreitung nur im Typgenehmigungsverfahren oder auch hinsichtlich des einzelnen in Verkehr gebrachten Motors hinzunehmen ist. Hinsichtlich des Verfahrens zur Grenzwertbestimmung stehen zwei unterschiedliche Verfahren zur Auswahl, die regelmäßig zu anderen Ergebnissen führen. Dennoch beauftragt die EU-Verordnung die Mitgliedstaaten in Artikel 5 Absatz 5 dazu, die Marktüberwachung und die Kontrolle von auf dem Markt befindlichen Motoren durchzuführen, verpflichtet die Marktüberwachungsbehörden in Artikel 7 Absatz 1, einzelne Motoren physisch zu prüfen und setzt in Artikel 40 Absatz 1 i. V. m. Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 voraus, dass Maßnahmen der Marktüberwachung in Bezug auf einzelne Produkte ergehen, gemäß denen diese Produkte vom Markt genommen werden müssen. Ohne einen Prüfungsmaßstab und die Festlegung auf ein verbindliches Messverfahren sind physische Prüfungen durch Marktüberwachungsbehörden aber nicht zielführend.
2. Der Bundesrat stellt des Weiteren fest, dass trotz entsprechender Hinweise durch die Länder auch in der vorgelegten Achtundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (28. BImSchV) keine Anforderungen an den einzelnen geregelten Motor festgelegt werden und keine Festlegung auf eines der zwei Prüfverfahren erfolgt.
3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob die beiden genannten und notwendigen Regelungen im nationalen Recht getroffen werden können. Sollte das nicht der Fall sein, fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf,

entsprechende Regelungen auf der EU-Ebene zeitnah in Brüssel einzufordern, um einen vernünftigen Vollzug der Verordnung (EU) 2016/1628 zu ermöglichen.

4. Darüber hinaus stellt der Bundesrat fest, dass die Verordnung (EU) 2016/1628 im Unklaren lässt, ob die Unterlagen, auf deren Vorlage die Marktüberwachung nach Artikel 7 Absatz 2 einen Anspruch gegen den Wirtschaftsakteur hat, auch die Unterlagen der Typgenehmigung umfassen. Dadurch besteht für die Marktüberwachungsbehörden noch nicht einmal die Möglichkeit, der Problematik der Zulassung von zwei verschiedenen Messverfahren durch eine Orientierung an dem der Typgenehmigung zugrundeliegenden Messverfahren zu begegnen.
5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, zur Ermöglichung eines sachgerechten Vollzugs auch einen Anspruch der Marktüberwachungsbehörden auf Vorlage aller für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Unterlagen der Typgenehmigung auf EU-Ebene zeitnah einzufordern.
6. Die Bundesregierung wird gebeten, innerhalb eines Jahres über das Veranlasste zu berichten.