

06.11.19

U - AIS - Vk - Wi

Verordnung der Bundesregierung

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)

A. Problem und Ziel

Die 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) ist am 6. Oktober 2016 in Kraft getreten. Sie gilt ab dem 1. Januar 2017 und hebt mit Wirkung zu diesem Datum die Richtlinie 97/68/EG auf. Artikel 5 Absatz 1 (zuständige Behörden), Artikel 57 (Sanktionen) und Artikel 58 Absatz 2 (Übergangsbestimmungen) der Verordnung (EU) 2016/1628 erfordern den Erlass nationaler Durchführungsvorschriften. Gleichzeitig sind die bisher in der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren – 28. BImSchV) vom 20. April 2004 (BGBl. I S. 614, 1423), die zuletzt durch Artikel 81 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, enthaltenen Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie 97/68/EG aufzuheben.

B. Lösung

Die der Umsetzung der zum 1. Januar 2017 aufgehobenen Richtlinie 97/68/EG dienende 28. BImSchV (2004) wird durch die 28. BImSchV (2019) abgelöst. Diese enthält die erforderlichen Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EU) 2016/1628 mit Ausnahme der Durchführungsvorschriften für Motoren, die in Binnenschiffen Verwendung finden, und regelt das Außerkrafttreten der 28. BImSchV (2004). Die erforderlichen Durchführungsvorschriften für Motoren, die in Binnenschiffen Verwendung finden, werden – wie bisher auch – in einem gesonderten Rechtsakt geregelt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Das Regelungsvorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung auf Bundes-, Länder- oder kommunaler Ebene. Die Regelungen über die zuständigen Behörden zur Durchführung von Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 entsprechen der geltenden Rechtslage.

F. Weitere Kosten

Sonstige Kosten oder Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

06.11.19

U - AIS - Vk - Wi

**Verordnung
der Bundesregierung**

**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)**Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 6. November 2019

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Durchführung der unionsrechtli-
chen Verordnung über Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Ver-
brennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschi-
nen und Geräte – 28. BImSchV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes

(Verordnung zur Durchführung der unionsrechtlichen Verordnung über Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbren- nungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Ma- schinen und Geräte – 28. BImSchV)¹⁾

Vom

Es verordnen auf Grund

- des § 33 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung von 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise,

- der §§ 37 und 48a Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, von denen § 37 Satz 2 durch Artikel 76 Nummer 1 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, die Bundesregierung,

- des § 62 Absatz 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der durch Artikel 76 Nummer 3 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 14. März 2018 (BGBl. I S. 374) das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit:

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Durchführung 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, 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) in Verbindung mit

1. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/654 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich technischer und allgemeiner Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 102 vom 13.4.2017, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,
2. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/655 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Überwachung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe von

¹⁾ Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

in Betrieb befindlichen Verbrennungsmotoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten (ABl. L 102 vom 13.4.2017, S. 334) in der jeweils geltenden Fassung, sowie

3. der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Festlegung der verwaltungstechnischen Anforderungen für die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gemäß der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 102 vom 13.4.2017, S. 364) in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Motoren der Klassen IWP und IWA im Sinne des Artikel 4 Absatz 1 Nummer 5 und 6 der Verordnung (EU) 2016/1628.

§ 2

Verhaltenspflichten

(1) Marktteilnehmer haben bei der Angabe von Tatsachen zur Geltendmachung einer Ausnahme im Sinne des Artikels 34 Absatz 1, 2 Unterabsatz 1, Absatz 4, 5, 6, 7 und 8 und des Artikels 35 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 und in Verwaltungsverfahren zum Zwecke des Rückrufs von Motoren wahrheitsgemäße Angaben zu machen.

(2) Der Hersteller hat sicherzustellen, dass die Ergebnisse der Prüfung von Motoren nach Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 wahrheitsgemäß festgehalten werden.

(3) Wer einen Übergangsmotor in Verkehr bringt, hat sicherzustellen, dass der Übergangsmotor mindestens eine der in Artikel 58 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2016/1628 genannten Anforderungen erfüllt. Satz 1 gilt auch für mobile Maschinen, in die ein solcher Übergangsmotor eingebaut ist.

(4) Wer Übergangsmotoren oder Austauschmotoren in Verkehr bringt, hat sicherzustellen, dass diese Motoren als solche gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnung richtet sich nach Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 in der jeweils geltenden Fassung.

(5) Motoren, die für einen besonderen Zweck im Sinne des Artikels 34 Absatz 5 oder 6 der Verordnung (EU) 2016/1628 genehmigt sind, dürfen nur zu diesem besonderen Zweck in Verkehr gebracht werden.

(6) Motoren, die unter den Voraussetzungen des Artikels 34 Absatz 7 oder 8, des Artikels 35 Absatz 4 oder des Artikels 58 Absatz 9, 10 oder 11 der Verordnung (EU) 2016/1628 genehmigt sind, dürfen nur unter diesen Voraussetzungen in Verkehr gebracht werden.

§ 3

Genehmigungsbehörde, Bekanntgabe der Technischen Dienste und Auskunftspflicht

(1) Genehmigungsbehörde im Sinne des Artikels 3 Nummer 55 der Verordnung (EU) 2016/1628 ist das Kraftfahrt-Bundesamt.

(2) Die Genehmigungsbehörde gibt die von ihr benannten Technischen Dienste im Sinne des Artikels 3 Nummer 56 der Verordnung (EU) 2016/1628 auf ihrer Internetseite bekannt.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat den Marktüberwachungsbehörden auf Anfrage die ihr verfügbaren Informationen für die Marktüberwachung zu übermitteln.

(4) Der Informationsaustausch der Marktüberwachungsbehörden mit anderen nationalen Behörden im Sinne des Artikels 3 Nummer 59 der Verordnung (EU) 2016/1628 erfolgt zentral über das Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 4

Marktüberwachungsbehörden

Marktüberwachungsbehörden im Sinne des Artikels 3 Nummer 58 der Verordnung (EU) 2016/1628 sind die nach Landesrecht zuständigen Behörden.

§ 5

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 62 Absatz 1 Nummer 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1 eine Angabe nicht richtig macht,
2. entgegen § 2 Absatz 2 nicht sicherstellt, dass ein dort genanntes Ergebnis festgehalten wird,
3. entgegen § 2 Absatz 3 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, nicht sicherstellt, dass der Motor oder die mobile Maschine mindestens eine dort genannte Anforderung erfüllt,
4. entgegen § 2 Absatz 4 Satz 1 nicht sicherstellt, dass ein Übergangsmotor oder ein Austauschmotor als solcher gekennzeichnet ist, oder
5. entgegen § 2 Absatz 5 oder 6 einen Motor in Verkehr bringt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 62 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt, wer gegen die 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) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 8 Absatz 1, auch in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 16, nicht sicherstellt, dass ein Motor genehmigt worden ist,
2. entgegen Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 1, auch in Verbindung Artikel 15 Absatz 2, nicht gewährleistet, dass Konformität mit dem genehmigten Typ sichergestellt ist,

3. entgegen Artikel 8 Absatz 8, auch in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 16, eine in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a oder Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannte Unterlage nicht oder nicht mindestens zehn Jahre zur Einsichtnahme bereithält,
4. entgegen Artikel 8 Absatz 9 Satz 1, auch in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 16, eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
5. entgegen Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 1 oder Artikel 12 Absatz 2 Unterabsatz 1, auch in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 16, eine Untersuchung nicht oder nicht rechtzeitig durchführt,
6. entgegen Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 3, auch in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 2 oder Artikel 16, die Genehmigungsbehörde nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig informiert oder eine dort genannte Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
7. entgegen Artikel 10 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a oder Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 nicht gewährleistet, dass eine dort genannte Unterlage mindestens zehn Jahre lang bereitgestellt werden kann,
8. entgegen Artikel 10 Buchstabe b eine dort genannte Information oder Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig aushändigt,
9. entgegen Artikel 11 Absatz 1 einen Motor ohne die erforderliche Typgenehmigung in Verkehr bringt,
10. entgegen Artikel 11 Absatz 3 eine in Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannte Unterlage nicht oder nicht mindestens zehn Jahre bereithält oder nicht gewährleistet, dass eine in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a genannte Unterlage vorgelegt werden kann,
11. entgegen Artikel 11 Absatz 7 Satz 1 eine dort genannte Information oder Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
12. entgegen Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 27 Absatz 1 Unterabsatz 1 oder Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe a eine Unterrichtung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt,
13. entgegen Artikel 14 Absatz 1 einen Motor auf dem Markt bereitstellt,
14. entgegen Artikel 15 Absatz 3 einen Motor einbaut,
15. entgegen Artikel 15 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 4 in Verbindung mit Anhang III Nummer 1.2 oder 2.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Festlegung der verwaltungstechnischen Anforderungen für die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gemäß Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 102 vom 13.4.2017, S. 364), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/988 (ABl. L 182 vom 18.7.2018, S. 46) geändert worden ist, ein Duplikat der Kennzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig anbringt,
16. entgegen Artikel 15 Absatz 5 eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
17. entgegen Artikel 17 einen Wirtschaftsteilnehmer oder Originalgerätehersteller nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig notifiziert,

18. entgegen Artikel 18 Absatz 4 Satz 2 eine Umgehungsstrategie verwendet,
19. entgegen Artikel 20 Absatz 2 einen Motor nicht richtig zur Verfügung stellt,
20. entgegen Artikel 20 Absatz 4 einen dort genannten Plan nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt,
21. entgegen Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Teil A Nummer 1.2, 1.3, 1.7 oder 1.9 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 eine Beschreibungsmappe nicht richtig oder nicht vollständig vorlegt,
22. entgegen Artikel 30 Absatz 4 Unterabsatz 1 eine Mitteilung nicht oder nicht rechtzeitig macht,
23. entgegen Artikel 30 Absatz 5 Unterabsatz 1 die Genehmigungsbehörde nicht oder nicht rechtzeitig in Kenntnis setzt,
24. entgegen Artikel 32 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 in Verbindung mit Anhang III Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 eine Kennzeichnung nicht oder nicht rechtzeitig anbringt,
25. entgegen Artikel 33 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang III Abschnitt B Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 eine vorübergehende Kennzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig anbringt,
26. entgegen Artikel 37 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 37 Absatz 2 oder 3 eine dort genannte Liste nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt,
27. entgegen Artikel 37 Absatz 4 eine dort genannte Kopie nicht oder nicht mindestens 20 Jahre bereithält oder
28. entgegen Artikel 38 Absatz 3 Satz 1 eine dort genannte Information nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt.

§ 6

Übergangsvorschriften

(1) Für die Erteilung von Typgenehmigungen sind bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten die §§ 4 bis 8 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April 2004 (BGBl. I S. 614, 1423), die zuletzt durch Artikel 81 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, weiter anzuwenden.

(2) Für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist bis zu den in Artikel 58 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten § 3 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren weiter anzuwenden.

(3) Für das Inverkehrbringen ist bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten § 2 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren weiter anzuwenden.

§ 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verordnung dient der Durchführung 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, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG, soweit diese den Erlass nationaler Durchführungsvorschriften erfordert. Dies betrifft Artikel 5 (Benennung von Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden), Artikel 57 (Sanktionierung von Verstößen) und Artikel 58 Absatz 2 (Übergangsbestimmungen) der EU-Verordnung.

Der Erlass der erforderlichen Durchführungsvorschriften für Motoren, die in Binnenschiffen für den Antrieb bzw. als Hilfsmotoren genutzt werden, erfolgt wie auch schon bislang in der Umsetzung der Richtlinie 97/68/EG in einem gesonderten Rechtsakt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit der Verordnung werden die im Hinblick auf die Durchführung der Verordnung (EU) 2016/1628 erforderlichen Durchführungsvorschriften geschaffen.

Sie benennt die Genehmigungsbehörde sowie die Marktüberwachungsbehörden. Die bereits im Zusammenhang mit der durch die Verordnung (EU) 2016/1628 aufgehobenen Richtlinie 97/68/EG festgelegten Zuständigkeiten für die Genehmigung und die Marktüberwachung im Bereich der mobilen Maschinen und Geräte bleiben danach bestehen.

Die EU-Verordnung macht Vorgaben zu Verstößen, die von den Mitgliedsstaaten zu sanktionieren sind. Mit den in dieser Verordnung festgelegten Ordnungswidrigkeiten wird dieser Maßgabe der EU-Verordnung nachgekommen. Bis zu den in Anhang III der EU-Verordnung angegebenen Zeitpunkten werden für die jeweiligen Motorklassen die §§ 2 bis 8 der 28. BImSchV (2004) weiter angewandt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Beibehaltung der Zuständigkeiten der Marktüberwachung bei den bisher verantwortlichen Behörden ergeben sich keine zusätzlichen Belastungen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Verordnungsentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zu einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Durch die

Benennung von Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden wird dauerhaft gewährleistet, dass die auf dem Markt angebotenen neuen Motoren die vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte einhalten.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verabschiedung der EU-Verordnung 2016/1628 hat dazu geführt, dass der Regelungsgehalt der 28. BImSchV (alt) überwiegend auf die EU-Ebene gehoben wurde. Damit entfällt der bundesrechtlich bedingte Erfüllungsaufwand der 28. BImSchV (alt). Somit ergibt sich durch das Außerkrafttreten der 28. BImSchV (alt) pro forma eine Entlastung für die Wirtschaft von 392.000 € (Bilanz für den Erfüllungsaufwand²). Dieser Entlastungseffekt ergibt sich jedoch ausschließlich daraus, dass die Aufwände aufgrund der Anpassung an das EU-Recht nicht mehr national geregelt werden. Die Bilanzierung, die das Statistische Bundesamt für die Bundesregierung vornimmt, gilt nur für bundesrechtliche Regelungen. Die pro forma Entlastung hat somit auch keine Relevanz für die „One-in/One-out-Regel“.

Darüber hinaus entsteht durch die Neufassung der 28. BImSchV für die Wirtschaft kein weiterer Erfüllungsaufwand.

Das Regelungsvorhaben hat EU-Vorgaben über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung umzusetzen. Davon sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU) betroffen, vor allem Hersteller und Händler mobiler Maschinen und Geräte und deren Motoren, sofern sie gegen die Vorgaben der Verordnung verstoßen. Eine genaue Quantifizierung der Anzahl in Deutschland betroffener KMU ist nicht möglich. Im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung wurden die Belange der KMU geprüft. Alle Normadressaten sind gleich zu behandeln. Nach dem Ergebnis der Prüfung sind keine Erleichterungen für KMU möglich.

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für den Bund entsteht keine nennenswerte Änderung des Erfüllungsaufwands. Der Bund war bereits nach 28. BImSchV (alt) für die Typgenehmigungen verantwortlich.

Es ergibt sich durch das Außerkrafttreten der 28. BImSchV (alt) pro forma eine Entlastung von 5.000 € (Bilanz für den Erfüllungsaufwand³). Dieser Entlastungseffekt ergibt sich jedoch

² Die StBA-Bilanz für den Erfüllungsaufwand der 28. BImSchV (alt) setzt sich wie folgt zusammen:

Antrag auf Typgenehmigung eines Motors oder einer Motorenfamilie	298.000 €
Mitteilung über Änderung der Typgenehmigungen	64.000 €
Antrag auf Verlängerung der Fristen nach § 2 28. BImSchV	12.000 €
Kennzeichnung einer in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Einheit	7.000 €
Antrag auf Genehmigung der Verwendung eines Austauschmotors für Triebwagen und Lokomotiven, der nicht den jeweils gültigen Grenzwerten für neue Motoren entspricht	6.000 €
Beifügung eines Beschreibungsbogens bei Einschränkung der Verwendung	5.000 €
Summe	392.000 €

³ Die StBA-Bilanz für den Erfüllungsaufwand der 28. BImSchV (alt) setzt sich wie folgt zusammen:

Prüfung und Bearbeitung des Antrags auf Genehmigung der Verwendung eines Austauschmotors für Triebwagen und Lokomotiven, der nicht den jeweils gültigen Grenzwerten für neue Motoren entspricht (5.000 €)	5.000 €
---	---------

ausschließlich daraus, dass die Aufwände aufgrund der Anpassung an das EU-Recht nicht mehr national erfasst werden. Die Bilanzierung, die das Statistische Bundesamt für die Bundesregierung vornimmt, gilt nur für bundesrechtliche Regelungen.

Die Marktüberwachungsbehörden der Länder erfüllen bereits nach der 28. BImSchV (alt) die Aufgaben der Marktüberwachung. Der in diesem Regelungsvorhaben enthaltene Katalog an Tatbeständen, die als Ordnungswidrigkeiten zu sanktionieren sind, dürfte den Vollzug bei Verstößen gegen die Emissionsvorschriften erleichtern. Nach Einschätzung einiger Länder dürften sich hierdurch jedoch in der Praxis auch im Einzelfall die Vollzugsaktivitäten erhöhen. Ob es in der Bilanz zu einer Erhöhung oder Verringerung des Verwaltungsaufwands kommt, ist somit nicht eindeutig abschätzbar.

Für die Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand, da kommunale Behörden von den Bestimmungen dieser Verordnung nicht berührt werden, es sei denn Landesgesetze betrauen diese mit Marktüberwachungsaufgaben.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Keine

V. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung oder Evaluation dieser Verordnung ist nicht vorgesehen. Die ihr zugrundeliegende EU Verordnung sieht aber einen einmaligen Bericht der Bundesrepublik Deutschland über die Anwendung dieser Verordnung an die Kommission vor.

B. Besonderer Teil

Zu § 1 Anwendungsbereich

§ 1 legt den Anwendungsbereich der Verordnung fest.

Die Verordnung regelt die Durchführung der Verordnung (EU) 2016/1628 in Verbindung mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/654, (EU) 2017/655 und (EU) 2017/656 bezüglich der Emissionsanforderungen an Motoren für mobile Maschinen und Geräte mit Ausnahme von Binnenschiffen.

Es wird auf die Ausnahmen nach Artikel 34 der Verordnung (EU) 2016/1628 hingewiesen, insbesondere auf Absatz 2. Hiernach findet die vorliegende Verordnung keine Anwendung auf die Bundeswehr oder Streitkräfte, die aufgrund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationiert sind.

Zu § 2 Verhaltenspflichten

Die Regelungen des § 2 in Verbindung mit § 5 Absatz 1 sind rechtsförmlich erforderlich, um die nach Artikel 57 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628 erforderlichen Sanktionen zu schaffen.

Zu § 3 Genehmigungsbehörden und Technische Dienste

Insgesamt findet keine Veränderung gegenüber den derzeit existierenden Zuständigkeiten statt.

§ 3 Absatz 1 setzt Artikel 5 Absatz 1 unter Beachtung der im Artikel 3 Punkt 55 vorgegebenen Definition des Begriffs „Genehmigungsbehörde“ der Verordnung (EU) 2016/1628 um.

§ 3 Absatz 2 setzt Artikel 5 Absatz 1 unter Beachtung der im Artikel 3 Punkt 56 vorgegebenen Definition des Begriffs „technischer Dienst“ der Verordnung (EU) 2016/1628 um.

§ 3 Absatz 3 verpflichtet die Genehmigungsbehörde den Marktüberwachungsbehörden verfügbare und sachdienliche Informationen auf Anfrage zu übermitteln. Diese Anforderung war bereits Bestandteil der bislang geltenden Regelungen und ist beizubehalten, da nicht alle für die Marktüberwachung notwendigen Daten über das Binnenmarkt-Informationssystem IMI bereitgehalten werden.

§ 3 Absatz 4 formalisiert die gängige Praxis der deutschen Marktüberwachungsbehörden, den Informationsaustausch mit Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedsstaaten (z.B. für die Anforderung von Typgenehmigungsunterlagen oder für Mängelmeldungen an die Genehmigungsbehörden) zentral über das Kraftfahrt-Bundesamt zu vollziehen (statt direkt mit nationalen Behörden anderer Mitgliedsstaaten in Kontakt zu treten). Somit ist sichergestellt, dass der Austausch relevanter Informationen für die Marktüberwachung auch zentral erfasst wird und Dopplungen von Anfragen oder Meldungen vermieden werden. Dabei ist zu beachten, dass Artikel 44 der Verordnung (EU) 2016/1628 den Daten- und Informationsaustausch im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen über die Datenbank IMI vorschreibt. Datenbank-Abfragen im Rahmen ihrer Zugriffsberechtigungen führen die Marktüberwachungsbehörden selbstständig durch.

Zu § 4 Marktüberwachungsbehörden

§ 4 setzt Artikel 5 Absatz 1 unter Beachtung der in Artikel 3 Nummer 58 vorgegebenen Definition des Begriffs „Marktüberwachungsbehörde“ der Verordnung (EU) 2016/1628 um.

Marktüberwachungsbehörden sind – wie auch schon nach derzeit geltendem Recht – die nach Landesgesetz zuständigen Behörden.

Die Marktüberwachung richtet sich nach Artikel 7 der Verordnung (EU) 2016/1628 und Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten, die unmittelbar geltende Regelungen zu Aufgaben, Maßnahmen und Eingriffsbefugnissen enthalten.

Zu § 5 Ordnungswidrigkeiten

Gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 müssen wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen festgelegt werden für Verstöße gegen die EU-Verordnung. Artikel 57 Absatz 2 legt allgemein Verstöße fest, die zu sanktionieren sind. Diese richten sich an Hersteller, Originalgerätehersteller, Einführer sowie Händler. Für Einführer wie für Händler ist es dabei unerheblich, ob der Motor bereits in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebaut ist.

Die nach § 5 Absatz 1 vorgesehenen einzelnen Bewehrungen, beziehen sich auf die Verhaltenspflichten im § 2.

Die nach § 5 Absatz 2 vorgesehenen einzelnen Bewehrungen, die sich direkt auf die Verordnung (EU) 2016/1628 beziehen, begründen sich wie folgt:

Nummer 1: Ein Motor, der in den Geltungsbereich nach Artikel 2 der EU-Verordnung fällt, und in der EU in Verkehr gebracht wird, benötigt eine EU-Typgenehmigung. Bringt ein Hersteller entgegen Artikel 8 Absatz 1 einen Motor in Verkehr, ohne sicherzustellen, dass dieser genehmigt wurde, handelt er ordnungswidrig. Im Sinne dieser Verordnung gelten auch Originalgerätehersteller als Hersteller, sofern sie einen vorschriftswidrigen Motor in mobile Maschinen und Geräte einbauen oder einen Motor so verändern, dass es zu höheren Emissionen kommt (Artikel 15 Absatz 2). Auch für Einführer und Händler gelten die Pflichten des Herstellers, sofern sie die Motoren unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke auf dem Markt bereitstellen oder so verändern, dass die Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann (Artikel 16).

Nummer 2: Bei der Serienfertigung stets Konformität mit dem genehmigten Typ sicherzustellen, ist erforderlich, um zu verhindern, dass Motoren mit erhöhten Emissionen auf den Markt kommen. Verändert ein Hersteller beispielsweise im Rahmen der Serienfertigung gegenüber dem genehmigten Typ abweichende Bauteile oder Konfigurationen, welche die Emissionen über die Grenzwerte hinaus erhöhen, handelt er ordnungswidrig. Auch die Anmerkungen zu Originalgeräteherstellern aus der Begründung zu Nummer 1 gelten hier entsprechend. Verändern diese die Motoren so, dass sie nicht mehr mit dem genehmigten Typ und insbesondere den Emissionsgrenzwerten ihrer Motorklasse (nach Artikel 4 der EU-Verordnung) entsprechen, handeln sie ordnungswidrig.

Nummer 3: Für eine effektive Marktüberwachung benötigen die nationalen Behörden der Mitgliedsstaaten bei Bedarf zeitnahen Zugang zu den Typgenehmigungsunterlagen und (bei Übergangsmotoren und Ausnahmegenehmigungen) Übereinstimmungserklärungen. Dies wird in der Regel durch den Informationsaustausch der Behörden untereinander gewährleistet. Darüber hinaus kann eine Behörde die betreffenden Informationen bzw. Dokumente auch von den Herstellern verlangen. Die Anmerkungen zu Originalgeräteherstellern, Einführern und Händlern aus der Begründung zu Nummer 1 gelten hier entsprechend; auch diese zählen ggf. als Hersteller. Diese Verpflichtung gilt für 10 Jahre nach Inverkehrbringen eines Motors.

Nummer 4: Behörden können bei Vorliegen der Voraussetzungen auch eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens von Herstellern verlangen. Entsprechende Voraussetzungen („begründetes Verlangen“) liegen beispielsweise vor, wenn Behörden Hinweise darauf erhalten, dass ein Motor nicht den Anforderungen der EU-Verordnung entsprechen könnte. Die Begründung zu Nummer 3 gilt hier entsprechend.

Nummer 5: Um Nichtübereinstimmungen mit der Verordnung (insbesondere überhöhte Emissionen) bei in Produktion befindlichen oder bereits in Verkehr gebrachten Motoren zeitnah in ihrem Umfang erfassen und beheben zu können, muss ein Hersteller unverzüglich Untersuchungen durchführen, wenn er der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sich ein in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit der Verordnung befindet. Dies ist unter anderem dann der Fall, wenn ein in Verkehr gebrachter Motor in Testergebnissen überhöhte Emissionen aufweist. Die Anmerkungen zu Originalgeräteherstellern, Einführern und Händlern aus der Begründung zu Nummer 1 gelten hier entsprechend; auch diese zählen ggf. als Hersteller.

Nummer 6 (und 12): Die richtige, vollständige und rechtzeitige Unterrichtung der staatlichen Stellen über den Verdacht oder die Tatsache, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit der Verordnung befindet und insbesondere nicht seiner EU-Typgenehmigung entspricht, ist von grundlegender Bedeutung für die Durchführung der Verordnung, um zu verhindern, dass Motoren mit erhöhten Emissionen in den Verkehr gebracht bzw. falsch eingesetzt werden. Dasselbe gilt für die Unterrichtung über die Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen.

Nummern 7: Bei außerhalb der EU ansässigen Herstellern gelten die Auskunftspflichten der Hersteller auch für die Bevollmächtigten der Hersteller. Die Begründung zu Nummer 3 gilt hier entsprechend.

Nummer 8: Die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion nach Artikel 26 für Genehmigungsbehörden, die eine EU-Typgenehmigung erteilt haben, kann sich erschweren, wenn der Hersteller außerhalb der EU ansässig ist, vor allem in Bezug auf die Entnahme von Proben in den Betriebsstätten des Herstellers. Daher müssen die Bevollmächtigten des Herstellers auf deren begründetes Verlangen alle erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion vorlegen. Tun sie dies nicht, handeln sie ordnungswidrig.

Nummer 9: Einführer handeln ordnungswidrig, wenn sie Motoren ohne die erforderliche Typgenehmigung in Verkehr bringen.

Nummer 10: Eine Behörde kann eine Kopie der Übereinstimmungserklärung bei außerhalb der EU ansässigen Herstellern auch von den Einführern verlangen. Diese Verpflichtung gilt für 10 Jahre nach Inverkehrbringen eines Motors. Die Begründung zu Nummer 3 gilt hier entsprechend.

Nummer 11: Behörden können bei Vorliegen der Voraussetzungen von Einführern alle Informationen und Unterlagen anfordern, die für den Nachweis der Übereinstimmung eines Motors erforderlich sind. Entsprechende Voraussetzungen („begründetes Verlangen“) liegen beispielsweise vor, wenn Behörden Hinweise darauf erhalten, dass ein Motor nicht den Anforderungen der EU-Verordnung entsprechen könnte. Die Begründung zu Nummer 3 gilt hier entsprechend.

Nummer 12: *siehe Nummer 6.*

Nummer 13: Händler dürfen Motoren nicht auf dem Markt bereitstellen, wenn sie der Ansicht sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit der Verordnung befindet. Ein Grund zu der Annahme, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit der Verordnung befindet, ist insbesondere ein entsprechender Hinweis von der Marktüberwachungsbehörde. Ein weiterer Grund zur Annahme ist das Fehlen der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung.

Nummer 14: Originalgerätehersteller dürfen Motoren mit EU-Typgenehmigung nur in die gemäß Artikel 4 dafür vorgesehenen Arten von mobilen Maschinen und Geräten einbauen. Wird beispielsweise ein Motor für einen Einsatzzweck mit niedrigeren Emissionsanforderungen in eine Maschine verbaut, für deren Motoren gemäß Artikel 4 höhere Emissionsanforderungen gelten, würden damit die höheren Emissionsanforderungen umgangen. Auch wäre nicht sichergestellt, dass die Prüfverfahren repräsentativ für den Einsatzzweck sind. In jedem Fall kann es zu erhöhten Emissionen kommen.

Nummer 15: Die nach Artikel 32 anzubringende, gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung zeigt an, welcher Typgenehmigung ein Motor zuzuordnen ist. Diese Kennzeichnung ist somit Voraussetzung dafür, dass Marktüberwachungsbehörden prüfen können, ob eine gültige Typgenehmigung vorliegt und bei Auffälligkeiten mit der nationalen Behörde in Kontakt treten können, die die Genehmigung erteilt hat. Ist eine Kennzeichnung nicht sichtbar angebracht, erschwert dies die effektive Marktüberwachung erheblich. Daher verpflichtet Artikel 15 Absatz 3 die Originalgerätehersteller, ein Duplikat der Kennzeichnung sichtbar an der Maschine oder dem Gerät anzubringen, wenn die gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung nicht ohne Entfernung von Teilen sichtbar ist. Tun sie dies nicht, handeln sie ordnungswidrig.

Nummer 16: Mobile Maschinen und Geräte, in die Übergangsmotoren eingebaut wurden, dürfen nur in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Geräts die in Artikel 58 Absatz 5 genannten Fristen nicht überschreitet. Die Angabe

des Produktionsdatums der Maschine oder des Geräts als Teil der Kennzeichnung ist somit Voraussetzung dafür, dass Marktüberwachungsbehörden prüfen können, ob eine gültige Typgenehmigung vorliegt und bei Auffälligkeiten mit der nationalen Behörde in Kontakt treten können, die die Genehmigung erteilt hat. Bringen Originalgerätehersteller das Produktionsdatum nicht an, handeln sie ordnungswidrig.

Nummer 17: Für eine effektive Marktüberwachung muss sichergestellt werden, dass nationale Behörden nachvollziehen können, an welche Wirtschaftsteilnehmer möglicherweise nicht vorschriftsmäßige Motoren geliefert wurden bzw. von welchem Hersteller sie bezogen wurden, um ein fortgesetztes Inverkehrbringen dieser Motoren zu unterbinden bzw. ggf. Motoren zurückrufen zu können. Verweigern Wirtschaftsteilnehmer und Originalgerätehersteller den Behörden (entgegen Artikel 17) diese Informationen, handeln sie ordnungswidrig.

Nummer 18: Als Umgehungsstrategie zählt laut Artikel 3 Nummer 63 der Verordnung (EU) 2016/1628 „eine Strategie der Emissionsregelung, die unter bestimmten, entweder während des normalen Maschinenbetriebs oder außerhalb der Prüfverfahren für die EU-Typgenehmigung auftretenden Motorbetriebsbedingungen oder Umgebungsbedingungen die Wirksamkeit der Emissionsminderungseinrichtung herabsetzt.“ Die Verwendung solcher Strategien ist untersagt, da es dadurch zu erhöhten Emissionen kommen kann. Wer dennoch Umgehungsstrategien verwendet, handelt ordnungswidrig.

Nummer 19: Damit eine Typgenehmigung erteilt werden kann, muss ein Motor die Grenzwerte seiner Motorklasse in Emissionsprüfungen erfüllen. Die Prüfungen werden durch technische Dienste durchgeführt. Stellt der Hersteller dem technischen Dienst einen Prüfmotor zur Verfügung, der nicht den in der Beschreibungsmappe für die Typgenehmigung aufgeführten Merkmalen entspricht, wäre nicht sichergestellt, dass die Prüfergebnisse repräsentativ für den zu genehmigenden Motortyp sind. Somit könnte es in der Serienfertigung zu erhöhten Emissionen kommen. Daher ist die Handlung ordnungswidrig.

Nummer 20: Das Überwachungskonzept ist Teil der Typgenehmigungsunterlagen. Wenn innerhalb eines Monats nach Produktionsbeginn des genehmigten Motortyps oder der Motorenfamilie die Hersteller der Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung für diesen Motortyp oder gegebenenfalls für diese Motorenfamilie erteilt hat, den ursprünglichen Plan für die Überwachung von Motoren im Betrieb nicht vorlegt, handelt er ordnungswidrig.

Nummer 21: Typgenehmigungen werden auf der Grundlage der Beschreibungsmappe erteilt, die der Hersteller der Genehmigungsbehörde vorlegt. Enthält diese Mappe falsche Angaben, könnte auf dieser Grundlage eine Typgenehmigung „erschlichen“ werden. Wer die erforderlichen Angaben in der Beschreibungsmappe nicht richtig oder nicht vollständig macht, handelt somit ordnungswidrig.

Nummer 22: Die (rechtzeitige) Unterrichtung der staatlichen Stellen über die endgültige Einstellung der Produktion eines Motortyps oder gegebenenfalls einer Motorfamilie, und damit dem Ablauf der Typgenehmigung, ist von Bedeutung für die Durchführung der Verordnung. Es gilt zu verhindern, dass Motoren mit abgelaufenen Typgenehmigungen in den Verkehr gebracht werden.

Nummer 23: Die (rechtzeitige) Unterrichtung der staatlichen Stellen über das Ungültigwerden einer Typgenehmigung ist von Bedeutung für die Durchführung der Verordnung. Es gilt zu verhindern, dass Motoren mit abgelaufenen Typgenehmigungen in den Verkehr gebracht werden.

Nummer 24: Die nach Artikel 32 anzubringende, gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung zeigt an, welcher Typgenehmigung ein Motor zuzuordnen ist. Diese Kennzeichnung ist somit Voraussetzung dafür, dass Marktüberwachungsbehörden prüfen können, ob eine

gültige Typgenehmigung vorliegt und bei Auffälligkeiten mit der nationalen Behörde in Kontakt treten können, die die Genehmigung erteilt hat. Ist eine Kennzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig angebracht, erschwert dies die effektive Marktüberwachung erheblich und ist ordnungswidrig.

Nummer 25: Wenn ein Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem geliefert wird oder noch nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmend geliefert wird, muss er mit einer vorübergehenden Kennzeichnung versehen werden (Artikel 33 Absatz 1 bzw. Absatz 2). Die Begründung zu Nummer 21 gilt hier entsprechend.

Nummer 26: Verlässliche, regelmäßig aktualisierte Datengrundlagen über produzierte und im Umlauf befindliche Motoren sind Voraussetzung für angemessene Gesetzgebung und Marktüberwachung. Daher müssen Hersteller der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, innerhalb des vorgegebenen Zeitraums eine Liste vorlegen, in der für jeden Motortyp und jede Motoren-Unterkategorie die Anzahl der Motoren angegeben ist, die in Übereinstimmung mit dieser Verordnung und mit der EU-Typgenehmigung seit dem letzten Produktionsbericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem die Vorschriften dieser Verordnung erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden. Wer der Genehmigungsbehörde innerhalb des vorgegebenen Zeitraums keine Liste oder eine Liste mit nicht richtigen oder nicht vollständigen Angaben vorgelegt, handelt ordnungswidrig.

Nummer 27: Genehmigungsbehörden, die eine Typgenehmigung erteilt haben, erhalten von den Herstellern regelmäßig entsprechende Motorproduktionszahlen, wie in der Begründung zu Nummer 23 ausgeführt. Darüber hinaus können die Genehmigungsbehörden Kopien der Produktionszahlen für einen Zeitraum von 20 Jahren nach Ablauf der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung auch von den Herstellern verlangen.

Nummer 28: Um auffällige Produktionsreihen, ggf. auch im Rahmen eines Rückrufs (nach Artikel 40), nachverfolgen und identifizieren zu können, benötigen die Behörden ggf. Informationen über die Abnehmer eines Herstellers sowie die individuellen Identifikationsnummern betroffener Motoren. Verweigert ein Hersteller diese Informationen, handelt er ordnungswidrig.

Zu § 6

Übergangsvorschriften

In einer Übergangszeit, d.h. bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren, dürfen weiterhin, entsprechend Artikel 58 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628, die am 5. Oktober 2016 geltenden Vorschriften für das Inverkehrbringen und die Typprüfung von Motoren, sowie bezüglich der Ausnahmeregelungen weiter angewandt werden. Daher regelt § 5, dass bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 angegebenen Zeitpunkten für die jeweiligen Motorklassen die §§ 2 bis 8 der 28. BImSchV (2004) weiter angewandt werden.

Zu § 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 7 regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung und das gleichzeitige Außerkrafttreten der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April 2004 (BGBl. I S.614, 1423), zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung immissionschutzrechtlicher Vorschriften Verbrennungsmotoren vom 14. August 2012 (BGBl. I S. 1712).

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf einer Achtundzwanzigsten 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) (NKR-Nr. 4901, BMU)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Tatsächliche Wirkung: <u>Bilanzielle Veränderung im nationalen Recht aufgrund Wechsel der Vorgabe auf die EU-Ebene</u> Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet): <i>davon aus Informationspflichten:</i>	Keine Entlastung -392.000 Euro -387.000 Euro
Verwaltung Tatsächliche Wirkung: <u>Bilanzielle Veränderung im nationalen Recht aufgrund Wechsel der Vorgabe auf die EU-Ebene</u> Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet):	Keine Entlastung -5.000Euro
Umsetzung von EU-Recht	Das Regelungsvorhaben enthält Anpassungen aufgrund der unmittelbar geltenden Verordnung (EU) 2016/1628. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.
„One in one out“-Regel	Das Regelungsvorhaben setzt Anpassungen an bzw. Präzisierungen von EU-Recht aus der Verordnung (EU) Nr. 2016/1628 1:1 um. Daher wird kein Anwendungsfall der „One in one out“-Regel begründet.

KMU-Betroffenheit	<p>Mit dem Regelungsvorhaben werden keine tatsächlichen Veränderungen des materiellen Rechts bewirkt.</p> <p>Die EU-bedingte Einführung von Sanktionsmechanismen bei Verstößen gegen die EU-Vorgaben betrifft auch KMU. Hier sind jedoch alle Normadressaten gleich zu behandeln.</p>
<p>Das Regelungsvorhaben hat keine praktischen Auswirkungen auf die betroffenen Normadressaten. Denn die Entlastung ergibt sich rein rechnerisch für das nationale Recht. Die Vorgaben haben weiterhin durch die bereits unmittelbar geltende EU-Verordnung Bestand.</p> <p>Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.</p>	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben wird die bestehende 28. BImSchV (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren) abgelöst und durch eine neue 28. BImSchV (Verordnung zur Durchführung der unionsrechtlichen Verordnung über Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Mobile Maschinen und Geräte) ersetzt.

Anlass ist die EU-Verordnung 2016/1628 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte [...] für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte. Mit dieser seit 1.1.2017 unmittelbar geltenden EU-Verordnung sind aufgrund des Anwendungsvorrangs alle Vorgaben der geltenden 28. BImSchV obsolet geworden. Daher werden sie nun aufgehoben. Dagegen bedarf es einer Regelung von Sanktionsmechanismen, sofern die Vorgaben der EU-Verordnung im nationalen Kontext nicht eingehalten werden. Diese werden mit dem Regelungsvorhaben eingeführt, des Weiteren erfolgt die Festlegung der zuständigen Vollzugsbehörden.

Betroffen sind mobile Maschinen und Geräte, die nicht für den Straßenverkehr bestimmt sind, bspw. Baumaschinen, Rasenmäher oder auch Triebwagen.

Im Wesentlichen beinhaltet das Regelungsvorhaben, dass:

- das Kraffahrt-Bundesamt (weiterhin) als Genehmigungsbehörde bspw. für die Typgenehmigung zuständig ist,
- die Länder (weiterhin) für die Marktüberwachung zuständig sind,
- für Vorgaben der EU-Verordnung bußgeldbewehrte Ordnungswidrigkeitentatbestände eingeführt werden. Die Höhe des Bußgelds richtet sich nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und beträgt im Einzelfall bis zu 50.000 Euro.

II.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Wirtschaft

Durch das Regelungsvorhaben werden formal nationale Vorgaben mit einer jährlichen Belastungssumme von insgesamt 392.000 Euro abgeschafft. Damit entsteht aber **keine tatsächliche Entlastung, da die Vorgaben via EU-Verordnung weiterhin wirksam sind.**

Abgelöst werden gemäß Datenbank des Statistischen Bundesamtes folgende nationale Vorgaben:

- Genehmigungspflicht für die Verwendung von Austauschmotoren für Triebwagen und Lokomotiven, der nicht die Grenzwerte für jeweils neue Motoren einhalten **(-6.000 Euro p.a.)**,
- Kennzeichnungspflicht für Austauschmotoren (kein Fall),
- Antrag auf Fristverlängerung für eine Ausnahme zur Einhaltung von Emissionsgrenzwerte bei Motoren auslaufender Serien **(-12.000 Euro p.a.)**,
- Antrag auf Typgenehmigung für einen Motor oder eine Motorenfamilie **(-298.000 Euro p.a.)**,
- Datenübermittlungspflicht für Hersteller oder dessen Beauftragte zu Direktkäufern und Identifikationsnummern von Motoren (kein Fall),
- Mitteilungspflicht über die Änderung der Typgenehmigung **(-64.000 Euro p.a.)**,
- Kennzeichnungspflicht einer in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Einheit **(-7.000 Euro p.a.)**,
- Beifügung eines Beschreibungsbogens bei Einschränkung der Verwendung der Typgenehmigung **(-5.000 Euro p.a.)**,
- Übermittlung einer Liste mit den Identifizierungsnummern aller Motortypen und weiteren Informationen **(geringfügiger Aufwand)**,
- Übermittlung einer Erklärung nach erteilter Typgenehmigung (kein Fall),
- Kennzeichnungspflicht von Kompressionszündungsmotoren **(geringfügiger Aufwand)**.

Im Übrigen werden durch die neue 28. BImSchV keine Vorgaben für die Wirtschaft geschaffen.

Verwaltung (Bund)

Für die **Verwaltung** wird durch das Regelungsvorhaben formal eine nationale Vorgabe mit einer jährlichen Belastungssumme von 5.000 Euro abgeschafft. Damit entsteht aber

keine tatsächliche Entlastung, da die Vorgaben über die EU-Verordnung weiterhin wirksam sind. Dies betrifft:

- die Prüfung und Bearbeitung der Genehmigung für die Verwendung von Austauschmotoren für Triebwagen und Lokomotiven, der nicht die Grenzwerte für jeweils neue Motoren einhalten (**-5.000 Euro p.a.**).

Im Übrigen werden durch das Regelungsvorhaben insgesamt keine neuen Belastungen geschaffen. Die Zuständigkeitsverteilung zwischen Kraftfahrt-Bundesamt (u.a. Typgenehmigung) und den zuständigen Länderbehörden (Marktaufsicht) entspricht der geltenden Praxis.

Zwar werden im Vergleich zum Status Quo zusätzliche Tatbestände für Ordnungswidrigkeiten geschaffen. Aus Sicht des Ressorts führen diese aber nicht zu einer Veränderung der Marktaufsicht. Vielmehr ermöglichen sie effektivere Sanktionsmechanismen, als sie bisher zur Verfügung standen. Die Vorgaben gemäß EU-Verordnung waren auch bisher einzuhalten und von den Mitgliedstaaten sicherzustellen. Festgestellte Verstöße waren daher aufwändig zu bearbeiten. Deren Beseitigung konnte jedoch nicht bzw. nicht wirksam durchgesetzt werden. Daher kann es zwar sein, dass in einzelnen Ländern häufiger als bisher Bescheide erstellt werden. Dafür kann das Verfolgen des Verstoßes vermutlich schneller als bisher geahndet und abgeschlossen werden. Insgesamt gesehen ist bei der bestehenden Marktaufsicht von keinen wesentlichen Änderungen auszugehen.

II.2 ,One in one Out'-Regel

Das Regelungsvorhaben setzt Anpassungen an bzw. Präzisierungen von EU-Recht aus der Verordnung (EU) Nr. 2016/1628 1:1 um. Die Entlastungen, die aufgrund der Aufhebung nationaler Vorgaben entstehen, sind rein formal. Tatsächlich gelten die Vorgaben aufgrund der EU-Verordnung weiter. Daher wird kein Anwendungsfall der ,One in one out'-Regel begründet.

III. Ergebnis

Das Regelungsvorhaben hat keine praktischen Auswirkungen auf die betroffenen Normadressaten. Denn die Entlastung ergibt sich rein rechnerisch für das nationale Recht. Die Vorgaben haben weiterhin durch die bereits unmittelbar geltende EU-Verordnung Bestand.

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Versteyl
Berichterstatte