

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

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 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. Die 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 2004, 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 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.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

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)

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 1 Nummer 2 in Verbindung mit 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 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

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

Genehmigungsbehörde, Bekanntgabe der Technischen Dienste und Auskunftspflicht

(1) Genehmigungsbehörde im Sinne des Artikel 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 Artikel 3 Nummer 56 der Verordnung (EU) 2016/1628 im Bundesanzeiger bekannt.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat den nach § 3 zuständigen Behörden auf Anfrage die ihr verfügbaren, sachdienlichen Informationen für die Marktüberwachung zu übermitteln.

§ 3

Marktüberwachungsbehörden

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

§ 4

Ordnungswidrigkeiten

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 Unterlage im Sinne des Artikels 23 Absatz 1 Buchstabe a oder des Artikels 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 nicht oder nicht mindestens zehn Jahre zur Einsichtnahme bereit hält,
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 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
6. entgegen Artikel 10 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a oder in Verbindung mit Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 nicht gewährleistet, dass eine dort genannte Unterlage mindestens zehn Jahre lang bereitgestellt werden kann,
7. entgegen Artikel 10 Buchstabe b eine dort genannte Information oder Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig aushändigt,
8. entgegen Artikel 11 Absatz 1 einen Motor ohne die erforderliche Typgenehmigung in Verkehr bringt,
9. entgegen Artikel 11 Absatz 3 eine in Artikel 31 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannte Unterlage nicht oder nicht für zehn Jahre bereit hält oder nicht gewährleistet, dass eine in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a genannte Unterlage vorgelegt werden kann,
10. entgegen Artikel 11 Absatz 7 Satz 1 eine dort genannte Information oder Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
11. 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,
12. entgegen Artikel 14 Absatz 1 einen Motor auf dem Markt bereitstellt,
13. entgegen Artikel 15 Absatz 3 einen Motor einbaut,
14. entgegen Artikel 15 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 und Anhang III, Nummer 1.2 dieser Durchführungsverordnung ein Duplikat der Kennzeichnung nicht oder nicht sichtbar anbringt, bevor der Motor die Fertigungsstraße verlässt,
15. entgegen Artikel 17 einen Wirtschaftsteilnehmer oder Originalgerätehersteller nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig notifiziert,
16. entgegen Artikel 18 Absatz 4 Satz 2 eine Umgehungsstrategie verwendet,

17. entgegen Artikel 20 Absatz 2 dem zuständigen technischen Dienst einen Motor zur Verfügung stellt, der den in der Beschreibungsmappe aufgeführten Merkmalen des Motortyps oder des Stammmotors nicht entspricht,
18. entgegen Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 und Anhang I, Teil A, Nummer 1.2, 1.3, 1.7, 1.8 oder 1.9 dieser Durchführungsverordnung eine Erklärung nicht richtig oder nicht vollständig abgibt,
19. entgegen Artikel 32 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 und Anhang III, Nummer 1.2 und Abschnitt A dieser Durchführungsverordnung einen Motor nicht, nicht richtig oder nicht vollständig kennzeichnet, bevor er die Fertigungsstraße verlässt,
20. entgegen Artikel 33 Absatz 1 oder Absatz 2 jeweils in Verbindung mit Anhang III, Abschnitt B der Durchführungsverordnung (EU) 2017/656 einen Motor vor dem Inverkehrbringen nicht, nicht richtig oder nicht vollständig kennzeichnet,
21. 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,
22. entgegen Artikel 37 Absatz 4 eine dort genannte Kopie nicht oder nicht mindestens 20 Jahre bereit hält,
23. entgegen Artikel 38 Absatz 3 Satz 1 eine dort genannte Information nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
24. entgegen Artikel 57 Absatz 2 Buchstabe a in Verfahren im Zusammenhang mit Ausnahmen eine falsche Erklärung abgibt,
25. entgegen Artikel 57 Absatz 2 Buchstabe b Prüfergebnisse im Zusammenhang mit der Überwachung von Motoren im Betrieb fälscht,
26. entgegen Artikel 57 Absatz 2 Buchstabe g Übergangsmotoren sowie nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in denen derartige Motoren unter Verstoß gegen die Ausnahmebedingungen eingebaut sind, in Verkehr bringt,
27. entgegen Artikel 57 Absatz 2 Buchstabe k einen Motor mit besonderer Zweckbestimmung nach Artikel 34 Abs. 5 oder 6 für den Einsatz in anderen als den in jenen Absätzen vorgesehenen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten in Verkehr bringt,
28. entgegen Artikel 57 Absatz 2 Buchstabe l einen Motor nach Artikel 34 Absatz 7 oder 8 oder Artikel 58 Absatz 9, 10 oder 11 für den Einsatz in anderen als den in jenen Absätzen vorgesehenen Maschinen oder Geräten in Verkehr bringt, oder
29. entgegen Artikel 57 Absatz 2 Buchstabe n nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in Verkehr bringt, die eine in Artikel 34 Absatz 8 aufgeführte Beschränkung hinsichtlich nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte verletzen.

§ 5

Übergangsvorschriften

(1) Für die Erteilung von Typgenehmigungen sind bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten die §§ 4 bis 7 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April 2004 (BGBl. I 2004, 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 Ausnahmegenehmigungen für das Inverkehrbringen von Motoren ist bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten § 3 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April 2004 (BGBl. I 2004, S. 614, 1423), die zuletzt durch Artikel 81 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, weiter anzuwenden.

(3) Für das Inverkehrbringen von Motoren ist bis zu den in Anhang III der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Zeitpunkten der § 2 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April 2004 (BGBl. I 2004, S. 614, 1423), die zuletzt durch Artikel 81 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, weiter anzuwenden.

§ 6

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die 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, 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

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

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 kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, weil er bereits nach jetziger Gesetzeslage für die Typgenehmigungen verantwortlich ist und die Konkretisierungen bezüglich der Typgenehmigung keinen erhöhten Aufwand erzeugen.

Für die Marktüberwachungsbehörden der Länder ergibt sich kein höherer Erfüllungsaufwand, weil die Aufgaben bereits heute von den Marktüberwachungsbehörden zu erfüllen sind.

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.

Zu § 2 Genehmigungsbehörden und Technische Dienste

Insgesamt findet keine Veränderung gegenüber den derzeit existierenden Zuständigkeiten statt.

§ 2 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.

§ 2 (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.

§ 2 (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.

Zu § 3 Marktüberwachungsbehörden

§ 3 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 § 4 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 hierfür vorgesehenen einzelnen Bewehrungen 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 (und 11): 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 6: 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 7: 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 8: Einführer handeln ordnungswidrig, wenn sie Motoren ohne die erforderliche Typgenehmigung in Verkehr bringen.

Nummer 9: 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 10: 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 11: *siehe Nummer 5.*

Nummer 12: 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 vorgeschriebene Kennzeichnung.

Nummer 13: 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 14: 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 15: 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.

Zu Nummer 16: Als Umgehungsstrategie zählt laut Artikel 3 Nr. 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 17: 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 18: 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 Erklärungen nicht richtig oder nicht vollständig macht, handelt somit ordnungswidrig.

Nummer 19: 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 20: 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 21: 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 22: 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 23: 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.

Nummern 24 bis 29: Artikel 57 der Verordnung (EU) 2016/1628 gibt nicht nur vor, dass die Mitgliedstaaten generell für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen müssen, sondern Artikel 57 normiert in Absatz 2 auch zusätzliche materielle Pflichten. Soweit die dort normierten Pflichten über die in den Nummern 1 bis 23 bewehrten Pflichten hinausgehen, werden sie in den Nummern 24 bis 29 der Verordnung bewehrt.

§ 5

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.

§ 6

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 6 regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung und das gleichzeitige Außerkrafttreten der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20.4.2004 (BGBl. I S.614 (1423), zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung immissionsschutzrechtlicher Vorschriften Verbrennungsmotoren vom 14. August 2012 (BGBl. I S. 1712).