

**28.01.04**

U - Vk - Wi

**Verordnung  
der Bundesregierung**

---

**Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenz-  
werte für Verbrennungsmotoren - 28. BImSchV)****A. Zielsetzung**

Umsetzung der Richtlinie 2001/63/EG der Kommission vom 17. August 2001 zur Anpassung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte an den technischen Fortschritt und der Richtlinie 2002/88/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 09. Dezember 2002 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte in nationales Recht.

**B. Lösung**

Neufassung der 28. BImSchV gemäß §§ 33, 37, 48a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

**C. Alternativen**

Keine

**D. Kosten****Kosten der öffentlichen Haushalte**

Die mit dieser Neufassung der Verordnung verbundenen zusätzlichen Vollzugsaufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes werden den Bundeshaushalt nicht belasten. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist bereits mit der Typgenehmigung von Motoren für mobile Maschinen und Geräte gemäß der bisherigen 28. BImSchV befasst und ist somit auf die zusätzlichen Aufgaben, die durch diese Neufassung der 28. BImSchV entstehen, eingerichtet. Eventuell entstehender Mehrbedarf an Planstellen und Stellen sowie eventueller Mehrausgaben beim Kraftfahrt-Bundesamt werden im Einzelplan 12 eingespart.

**Sonstige Kosten**

Bei handgehaltenen Geräten mit 2-Takt-Motoren wird nach Einschätzung des Europäischen Verbandes der Verbrennungsmotorenhersteller (EUROMOT) die o.g. Stufe I zu einer Erhöhung des Stückpreises von ca. 1,5 € und die Stufe II von 20 - 30 € führen. Die Abschätzungen sind jedoch mit Unsicherheiten behaftet, wie z.B. Zahl der zukünftig zu produzierenden Stückzahlen. Kostenschätzungen der Industrie liegen nicht vor.

Die Gebühren gemäß der 29. BImSchV für das Typgenehmigungsverfahren können zwar in die Preiskalkulation einfließen, es handelt sich aber angesichts der Motorenstückzahlen und deren nach Erhalt der Typgenehmigung unbeschränkten Vermarktungsfähigkeit in der EU um eine vernachlässigbare Position, die jedenfalls das Endverbraucherpreisniveau nicht beeinträchtigen wird.

**28.01.04**

U - Vk - Wi

**Verordnung**  
der Bundesregierung

---

**Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenz-  
werte für Verbrennungsmotoren - 28. BImSchV)**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, den 28. Januar 2004

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für  
Verbrennungsmotoren - 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  
Reaktorsicherheit.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder



**Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren - 28. BImSchV)\*)**

vom ...

Auf Grund des § 33 Abs. 1 Nr. 1, des § 37 und des § 48a Abs. 3 des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002  
(BGBl. I S. 3830) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

**§ 1**

**Anwendungsbereich**

Diese Verordnung gilt für das Inverkehrbringen von Motoren zum Einbau in mobile Maschinen und Geräte nach Artikel 2 erster Anstrich in Verbindung mit Anhang I Nr. 1 der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien 2001/63/EG der Kommission vom 17. August 2001 zur Anpassung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte an den technischen Fortschritt und 2002/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 09. Dezember 2002 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte.

Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/88/EG vom 09. Dezember 2002 (ABl. EG 2003 Nr. L 35 S. 28), soweit sie ihrer Bauart nach nicht ausschließlich zur Verwendung für militärische Zwecke bestimmt sind.

### **§ 1a**

#### **Bezugnahme auf Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft**

Die in dieser Verordnung in Bezug genommene Richtlinie 97/68/EG der Europäischen Gemeinschaften ist in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Wird diese Richtlinie nach dem in dieser Richtlinie vorgesehenen Verfahren an den technischen Fortschritt angepasst, gilt sie in der geänderten im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Fassung nach Ablauf der in der Anpassungsrichtlinie festgelegten Umsetzungsfrist.

### **§ 2**

#### **Inverkehrbringen**

- (1) Motoren nach § 1 dieser Verordnung dürfen gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen nur in den Verkehr gebracht werden, wenn sie
1. bei Selbstzündungsmotoren mit einer Nutzleistung von
    - a) 18 kW bis weniger als 37 kW ab dem 1. Januar 2001,
    - b) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2002
    - c) 75 kW bis weniger als 130 kW ab dem 1. Januar 2003,
    - d) 37 kW bis weniger als 75 kW ab dem 1. Januar 2004,die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.3 der Richtlinie 97/68/EG einhalten,
  2. bei Selbstzündungsmotoren mit einer Nutzleistung von 18 bis 560 kW, die mit konstanter Drehzahl betrieben werden, die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.3 der Richtlinie 97/68/EG ab dem 31. Dezember 2006 einhalten.
  3. bei Fremdzündungsmotoren mit einer Nutzleistung bis 19 kW die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.2.2.1 der Richtlinie 97/68/EG ab dem 11. Februar 2005 einhalten (Stufe I),

4. und bei

- a) handgehaltenen Fremdzündungsmotoren mit einer Nutzleistung von oder unter 19 kW mit einem Hubraum von
  - aa) unter 20 ccm ab dem 01. Februar 2008
  - bb) von 20 ccm bis weniger als 50 ccm ab dem 01. Februar 2008
  - cc) ab 50 ccm ab dem 01. Februar 2009
  
- b) nicht handgehaltenen Fremdzündungsmotoren mit einer Nutzleistung von oder unter 19 kW und mit einem Hubraum von
  - aa) unter 66 ccm ab dem 01. Februar 2005
  - bb) von 66 ccm bis weniger als 100 ccm ab dem 01. Februar 2005
  - cc) von 100 ccm bis weniger als 225 ccm ab dem 01. Februar 2008
  - dd) ab 225 ccm ab dem 01. Februar 2007

die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.2.2.2 der Richtlinie 97/68/EG einhalten,

5. sie die Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie oder das Dokument nach Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG vorliegt und wenn

6. sie mit der nach Anhang I Nr. 3 der Richtlinie 97/68/EG erforderlichen EG-Kennzeichnung versehen sind. Motoren, die die Grenzwerte schon vor den unter 2 und 3 genannten Terminen einhalten, können entsprechend gekennzeichnet werden.

- (2) Bei Motoren, deren Herstellungsdatum vor den in Absatz 1 genannten Terminen liegt, verlängert die Genehmigungsbehörde auf Antrag des Herstellers für jede Kategorie den Zeitpunkt für die Erfüllung der in Absatz 1 genannten Anforderungen um zwei Jahre.
  
- (3) Ein Austauschmotor muss den Grenzwerten entsprechen, die von dem zu ersetzenden Motor beim ersten Inverkehrbringen einzuhalten waren. Die Bezeichnung „Austauschmotor“ ist auf einem an dem Motor angebrachten Schild oder als Hinweis in das Benutzerhandbuch aufzunehmen.

### § 3

#### Ausnahmen

(1) Auf Antrag eines Herstellers von Motoren aus auslaufenden Serien, die sich bis zu den in § 2 genannten Zeitpunkten noch auf Lager befinden, verlängert die Genehmigungsbehörde die sich jeweils aus § 2 ergebenden Fristen um zwölf Monate nach Maßgabe der in Artikel 10 Abs. 2 erster bis fünfter Anstrich der Richtlinie 97/68/EG aufgeführten Anforderungen und stellt hierüber eine Konformitätsbescheinigung oder ein konsolidiertes Dokument gemäß Artikel 10 Abs. 2 neunter Anstrich der Richtlinie aus.

(2) Ein Antrag ist abzulehnen, sobald die Summe von den nach Absatz 1 jeweils erfassten Motoren 10 Prozent der im Vorjahr in Deutschland unter den Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 in den Verkehr gebrachten neuen Motoren aller betroffenen Typen übersteigt.

(3) Maschinen und Geräte, die in Artikel 9a Nr. 7 der Richtlinie 97/68/EG genannt werden, sind von der Einhaltung der unter § 2 Abs. 1 Nr. 3 genannten Termine bezüglich der Emissionsgrenzwertanforderungen für einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der genannten Emissionsgrenzwertanforderungen ausgenommen; für diese drei Jahre gelten weiterhin die Emissionsgrenzwertanforderungen nach Anhang I Nr. 4.2.2.1 der Richtlinie 97/68/EG.

(4) Die Erfüllung der unter § 2 Abs. 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 6 genannten Anforderungen werden für Motorenhersteller, deren gesamtes Jahresproduktionsvolumen weniger als 25000 Motoren beträgt, um drei Jahre verschoben.

(5) Für Fremdzündungs-Motorenfamilien, bei denen das gesamte Jahresproduktionsvolumen weniger als 5000 Einheiten beträgt, und die zusammen nicht 25000 Einheiten, jeweils in der Bauausführung für den Geltungsbereich der Richtlinie 97/68/EG, eines Herstellers überschreiten, gelten die Anforderungen nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.2.2.1 der Richtlinie 97/68/EG. Die Motorenfamilien müssen dabei alle einen unterschiedlichen Hubraum haben.

**§ 4**

**Typgenehmigung**

(1) Motortypen oder Motorenfamilien können eine Typgenehmigung nur erhalten, wenn sie der Beschreibung in der Beschreibungsmappe entsprechen und den übrigen Anforderungen dieser

Verordnung, insbesondere des § 2 Abs. 1 und 3, genügen.

(2) Als Typgenehmigung im Sinne des Absatzes 1 gelten bis zu den in den Absätzen 3 und 4 genannten Zeitpunkten auch Typgenehmigungen, die in Anhang XII der Richtlinie 97/68/EG genannt werden.

(3) Die für die Typgenehmigung vorzulegenden Unterlagen und durchzuführenden Prüfungen müssen den Anhängen I bis VII der Richtlinie 97/68/EG entsprechen.

(4) Selbstzündungsmotoren nach § 1 können eine Typgenehmigung nur erhalten, wenn sie bei einer Nutzleistung von

a) 18 kW bis weniger als 37 kW ab dem 1. Januar 2000,

b) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2001,

c) 75 kW bis weniger als 130 kW ab dem 1. Januar 2002,

d) 37 kW bis weniger als 75 kW ab dem 1. Januar 2003

die Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.3 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.

(5) Selbstzündungsmotoren mit einer Nutzleistung von 18 bis 560 kW, die mit konstanter Drehzahl betrieben werden, können eine Typgenehmigung nur erhalten, wenn sie die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.3 der Richtlinie 97/68/EG ab dem 31. Dezember 2005 einhalten.

(6) Fremdzündungsmotoren nach § 1 können eine Typgenehmigung nur erhalten, wenn sie mit einer Nutzleistung von oder unter 19 kW die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.2.2.1 der Richtlinie 97/68/EG ab dem 11. August 2004 einhalten (Stufe I),

(7) Fremdzündungsmotoren nach § 1 können eine Typgenehmigung nur erhalten, wenn sie

1) bei handgehaltenen Motoren mit einem Hubraum von

- a) unter 20 ccm ab dem 01. August 2007
- b) von 20 ccm bis weniger als 50 ccm ab dem 01. August 2007
- c) ab 50 ccm ab dem 01. August 2008

die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.2.2.2 der Richtlinie 97/68/EG einhalten (Stufe II),

2) bei nicht handgehaltenen Motoren mit einem Hubraum von

- a) unter 66 ccm ab dem 01. August 2004
- b) von 66 ccm bis weniger als 100 ccm ab dem 01. August 2004
- c) von 100 ccm bis weniger als 225 ccm ab dem 01. August 2007
- d) ab 225 ccm ab dem 01. August 2006

die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.2.2.2 der Richtlinie 97/68/EG einhalten (Stufe II).

## § 5

### Typgenehmigungsverfahren

(1) Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motor oder eine Motorenfamilie ist vom Hersteller bei der Genehmigungsbehörde zu stellen. Dem Antrag ist eine Beschreibungsmappe, deren Inhalt im Beschreibungsbogen in Anhang II der Richtlinie 97/68/EG angegeben ist, sowie ein Nachweis beizufügen, dass der Antragsteller dem zuständigen Technischen Dienst einen Motor zur Verfügung gestellt hat, der den in Anhang II Anlage 1 der Richtlinie 97/68/EG aufgeführten wesentlichen Merkmalen des Motortyps entspricht.

(2) Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie darf nicht in mehr als einem Mitgliedstaat der Europäischen Union gestellt werden. Für jeden zu genehmigenden Motortyp oder jede zu genehmigende Motorenfamilie ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

(3) Die Genehmigungsbehörde erteilt die Typgenehmigung unter Verwendung eines EG-Typgenehmigungsbogens nach Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG. Die Genehmigungs-

behörde nummeriert den Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang VIII der Richtlinie 97/68/EG und stellt ihn zusammen mit den dort aufgeführten Anlagen dem Antragsteller zu.

(4) Stellt die Genehmigungsbehörde im Falle eines Antrags auf Typgenehmigung für eine Motorenfamilie fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des ausgewählten Stammotors für die in Anhang II Anlage 2 der Richtlinie 97/68/EG beschriebene Motorenfamilie nicht vollständig repräsentativ ist, so ist ein anderer und bei Bedarf ein zusätzlicher, von der Genehmigungsbehörde zu bezeichnender Stammmotor zur Genehmigung nach Absatz 1 bereitzustellen.

(5) Erfüllt der zu genehmigende Motor seine Funktion oder hat er spezifische Eigenschaften nur in Verbindung mit anderen Teilen der mobilen Maschine oder des mobilen Gerätes und kann aus diesem Grund die Einhaltung einer oder mehrerer Anforderungen nur geprüft werden, wenn der zu genehmigende Motor mit anderen echten oder simulierten Maschinen- oder Geräteteilen zusammen betrieben wird, so ist der Geltungsbereich der Typgenehmigung für diesen Motor entsprechend einzuschränken. Im Typgenehmigungsbogen für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie sind in solchen Fällen alle Einschränkungen ihrer Verwendung sowie sämtliche Einbauvorschriften aufzuführen.

(6) Die Genehmigungsbehörde, die eine Typgenehmigung erteilt, sorgt hierbei dafür, dass die Identifizierungsnummern der in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Richtlinie hergestellten Motoren, bei Bedarf in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, registriert und kontrolliert werden.

(7) Die Genehmigungsbehörde vergewissert sich vor Erteilung einer Typgenehmigung, bei Bedarf in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, dass geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um eine wirksame Kontrolle der Konformität der Produktion hinsichtlich der Anforderungen des Anhangs I Nr. 5 der Richtlinie 97/68/EG sicherzustellen.

(8) Der Hersteller oder seine in Mitgliedstaaten der Europäischen Union niedergelassenen Beauftragten übermitteln der Genehmigungsbehörde auf Ersuchen im Einzelfall Daten über

die Direktkäufer und die Identifizierungsnummern der Motoren, die gemäß § 7 Abs. 3 als hergestellt gemeldet worden sind, soweit dies für die Kontrolle der Identifizierungsnummern erforderlich ist.

(9) Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde die in § 7 und insbesondere im Zusammenhang mit Absatz 8 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Motortyp oder die betreffende Motorenfamilie aufgrund dieser Verordnung widerrufen werden.

## § 6

### Änderung von Genehmigungen

(1) Der Hersteller hat der Genehmigungsbehörde nach Erteilung der Typgenehmigung jede Änderung der in den Beschreibungsunterlagen genannten Einzelheiten mitzuteilen.

(2) Der Antrag auf eine Änderung oder Erweiterung einer Typgenehmigung ist ausschließlich an die Genehmigungsbehörde des Mitgliedstaates der Europäischen Union zu stellen, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat.

(3) Sind in den Beschreibungsunterlagen erwähnte Einzelheiten geändert worden, so stellt die Genehmigungsbehörde folgende Unterlagen aus:

1. soweit erforderlich, korrigierte Seiten der Beschreibungsunterlagen, wobei die Behörde jede einzelne Seite so kennzeichnet, dass die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe deutlich ersichtlich sind; bei jeder Neuausgabe von Seiten ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem Typgenehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist, entsprechend auf den neuesten Stand zu bringen;
2. einen revidierten Typgenehmigungsbogen mit einer Erweiterungsnummer, sofern darin mit Ausnahme der Anhänge Angaben geändert wurden oder die Mindestanforderungen der Richtlinie 97/68/EG sich seit dem ursprünglichen Genehmigungsdatum geändert haben; aus dem revidierten Genehmigungsbogen müssen der Grund für seine Änderung und das Datum der Neuausgabe klar hervorgehen.

Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass wegen einer an den Beschreibungsunterlagen vorgenommenen Änderung neue Versuche oder Prüfungen gerechtfertigt sind, so unterricht-

tet sie hiervon den Hersteller und stellt die Unterlagen nach Satz 1 erst nach der Durchführung erfolgreicher neuer Versuche oder Prüfungen aus.

## § 7

### **Serienübereinstimmung**

(1) Der Hersteller bringt an jeder in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Einheit die in Anhang I Nr. 3 der Richtlinie 97/68/EG festgelegten Kennzeichen einschließlich der Typgenehmigungsnummer an.

(2) Enthält die Typgenehmigung Einschränkungen der Verwendung gemäß § 5 Abs. 5, so fügt der Hersteller jeder hergestellten Einheit detaillierte Angaben über diese Einschränkungen und sämtliche Einbauvorschriften bei. Wird eine Reihe von Motortypen ein und demselben Maschinenhersteller geliefert, so genügt es, dass ihm dieser Beschreibungsbogen, in dem ferner die betreffenden Motoridentifizierungsnummern anzugeben sind, nur einmal übermittelt wird, und zwar spätestens am Tage der Lieferung des ersten Motors.

(3) Der Hersteller übermittelt auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde nach Erteilung der Typgenehmigung binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres und unmittelbar nach jedem Durchführungsdatum gemäß § 2 und sofort nach jedem von der Behörde angegebenen zusätzlichen Datum eine Liste mit den Identifizierungsnummern aller Motortypen, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Richtlinie 97/68/EG seit dem letzten Bericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem die Vorschriften dieser Verordnung erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden. Soweit sie nicht durch das Motorkodierungssystem zum Ausdruck kommen, müssen auf dieser Liste die Korrelationen zwischen den Identifizierungsnummern und den entsprechenden Motortypen oder Motorenfamilien und den Typgenehmigungsnummern angegeben werden. Außerdem muss die Liste besondere Informationen enthalten, wenn der Hersteller die Produktion eines genehmigten Motortyps oder einer genehmigten Motorenfamilie einstellt. Falls die Genehmigungsbehörde keine regelmäßige Übermittlung dieser Liste vom Hersteller verlangt, muss dieser die gespeicherten Daten für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren aufbewahren.

(4) Der Hersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde nach Erteilung der Typgenehmigung binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres und zu jedem Durchführungsda-

tum gemäß § 2 eine Erklärung, in der die Motortypen, die Motorenfamilien und die entsprechenden Identifizierungscodes der Motoren, die er ab diesem Datum herzustellen beabsichtigt, aufgeführt werden.

## § 8

### **Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten**

#### **Typ oder der genehmigten Typfamilie**

(1) Stimmen Motoren, die mit einer Konformitätsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem typgenehmigten Motor oder der typgenehmigten Motorenfamilie überein, hat die Genehmigungsbehörde den Hersteller schriftlich aufzufordern, binnen einer von ihr festzusetzenden Frist und unter Androhung des Widerrufs der Typgenehmigung die in Produktion befindlichen Motoren wieder mit dem genehmigten Motor oder der genehmigten Motorenfamilie in Übereinstimmung zu bringen. Kommt der Hersteller der Aufforderung innerhalb der ihm gesetzten Frist nicht nach, so kann die Genehmigungsbehörde die Typgenehmigung widerrufen.

(2) Eine Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie liegt bei Abweichungen von den Merkmalen im Genehmigungsbogen oder von den Beschreibungsunterlagen vor, die von der Genehmigungsbehörde gemäß § 6 Abs. 3 ausgestellt worden sind.

## § 9

### **Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten**

(1) Die Genehmigungsbehörde übermittelt

1. den Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union jeden Monat eine Liste der Motoren und Motorenfamilien mit den in Anhang IX der Richtlinie 97/68/EG geforderten Daten, deren Genehmigung sie in dem betreffenden Monat erteilt, verweigert oder widerrufen hat;
2. auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union
  - a) eine Abschrift des Typgenehmigungsbogens für den Motor oder die Motorenfamilie mit oder ohne Beschreibungsunterlagen für jeden Motortyp oder jede

Motorenfamilie, deren Genehmigung sie erteilt, verweigert oder widerrufen hat,

- b) die Liste der Motoren, die entsprechend den erteilten Typgenehmigungen hergestellt wurden, gemäß der Beschreibung in § 7 Abs. 3, die die nach Anhang X der Richtlinie 97/68/EG erforderlichen Einzelheiten enthält,
  - c) eine Abschrift der Erklärung gemäß § 7 Abs. 4.
- (2) Die Genehmigungsbehörde übermittelt der Kommission von Amts wegen jährlich sowie im Einzelfall auf Ersuchen der Kommission eine Abschrift des Datenblattes gemäß des Anhangs XI der Richtlinie 97/68/EG über die Motoren, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist.
- (3) Die Genehmigungsbehörde hat den Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union binnen eines Monats die Einzelheiten und die Begründung für die einem Hersteller gewährte Ausnahmegenehmigung nach § 3 zu übermitteln.
- (4) Die Genehmigungsbehörde übermittelt dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Weitergabe an die Kommission jedes Jahr eine Liste der erteilten Ausnahmegenehmigungen mit ihren Begründungen.
- (5) Die Genehmigungsbehörde teilt den Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union jeden Widerruf einer Typgenehmigung nebst Begründung binnen eines Monats nach Unanfechtbarkeit mit.

## § 10

### **Genehmigungsbehörde und Technische**

#### **Dienste**

- (1) Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Verordnung ist das Kraftfahrt-Bundesamt.
- (2) Technische Dienste im Sinne dieser Verordnung sind die zur Durchführung der in den Anhängen der Richtlinie 97/68/EG vorgeschriebenen Prüfungen vom Kraftfahrt-Bundesamt benannten und im Bundesanzeiger bekannt gegebenen Stellen.
- (3) Das Kraftfahrt-Bundesamt überwacht die ordnungsgemäße Erfüllung der den Technischen Diensten übertragenen Aufgaben.

## **§ 11**

### **Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne des § 62 Abs. 1 Nr. 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 2 Abs. 1 oder 3 einen Motor in den Verkehr bringt.

## **§ 12**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 11. November 1998 (BGBl. I S. 3411) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

Mit der Verordnung wird

die Richtlinie 2001/63/EG der Kommission vom 17. August 2001 zur Anpassung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte an den technischen Fortschritt

und

die Richtlinie 2002/88/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 09. Dezember 2002 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte

in deutsches Recht umgesetzt.

Der Rat der Europäischen Union und das Europäische Parlament haben am 09. Dezember 2002 die „Richtlinie 2002/88/EG zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte“ erlassen. Diese Änderung stellt eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der bisherigen Richtlinie 97/68/EG dar. Bisher waren durch die Richtlinie nur die Abgasemissionen von Dieselmotoren mit einer Leistung von über 18 kW geregelt.

Ziel ist der Richtlinie 2002/88/EG ist eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 97/68/EG auf Fremdzündungsmotoren mit einer Leistung von unter 18 kW (z.B. Rasenmäher, Motorkettensägen, Zerkleinerer, Generatoren). Die Erweiterung soll durch die Einbeziehung dieser bisher nicht geregelten kleinen Maschinen zur Einhaltung von Luftqualitätszielen beitragen und insbesondere auch einen Beitrag zur Vermeidung der Bildung von bodennahem Ozon leisten.

Fremdzündungsmotoren mobiler Maschinen verursachen insbesondere Emissionen an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden. Darüber hinaus sind auch die Kohlenmonoxidemissionen durch die Richtlinie begrenzt.

Der von der Richtlinie betroffene Motorenbereich deckt ein Vielzahl verschiedener Größen und Anwendungsbereiche von Maschinen und Geräten ab. Um den unterschiedlichen technischen Erfordernissen Rechnung zu tragen, mussten Kategorisierungen der Motoren vorgenommen werden. Diese unterscheiden sowohl nach Größe (über den Hubraum) als auch Handhabung (hand- oder bodengeführt) der Maschinen und Geräte, in die die Motoren dann eingebaut sind.

Die Grenzwertgesetzgebung der Richtlinie sieht einen zweistufigen Ansatz vor. Dadurch sollte den Motorenherstellern mehr Zeit zur Anpassung ihrer Produkte an die zweite Stufe gegeben werden, gleichzeitig will man mit der Einführung einer etwas schwächeren Stufe I vermeiden, dass es bis zum Eintritt in die Stufe II keine Rechtsvorschriften zur Begrenzung der Emissionen dieser Motoren gibt. Darüber hinaus entspricht dieser Ansatz der Vorge-

hensweise in den USA und stellt somit eine möglichst weite Angleichung der US- und europäischen Vorschriften sicher.

Die Richtlinie 2001/63/EG stellt eine Anpassung an den technischen Fortschritt der Anhänge der Richtlinie 97/68/EG dar. Um bei solchen marginalen technischen Anpassungen zukünftig keine Änderung der 28. BImSchV vornehmen zu müssen, wurde ein neuer § 1a in die 28. BImSchV aufgenommen (siehe „B. Zu den einzelnen Vorschriften“).

Bei der Festsetzung der Grenzwerte wurde der Stand der Technik zu Grunde gelegt. Dadurch werden die Emissionen weitestgehend gemindert und damit auch der technisch höchst mögliche Gesundheitsschutz für beide Geschlechter erreicht.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, bei nicht-handgehaltenen Maschinen und Geräten wird die Verordnung nicht haben. Bei handgehaltenen Geräten mit 2-Takt-Motoren wird nach Einschätzung des Europäischen Verbandes der Verbrennungsmotorenhersteller (EUROMOT) die o.g. Stufe I zu einer Erhöhung des Stückpreises von ca. 1,5 € und die Stufe II von 20 - 30 € führen. Die Abschätzungen sind jedoch mit Unsicherheiten behaftet, wie z.B. Zahl der zukünftig zu produzierenden Stückzahlen. Kostenschätzungen der Industrie liegen nicht vor.

Die mit dieser Neufassung der Verordnung verbundenen zusätzlichen Vollzugsaufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes werden den Bundeshaushalt nicht belasten. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist bereits mit der Typgenehmigung von Motoren für mobile Maschinen und Geräte gemäß der bisherigen 28. BImSchV befasst und ist somit auf die zusätzlichen Aufgaben, die durch diese Neufassung der 28. BImSchV entstehen, eingerichtet. Eventuell entstehender

Mehrbedarf an Planstellen und Stellen sowie eventueller Mehrausgaben beim Kraftfahrt-Bundesamt werden im Einzelplan 12 eingespart.

Die Gebühren nach 29. BImSchV für das Typgenehmigungsverfahren können zwar in die Preiskalkulation einfließen, es handelt sich aber angesichts der Motorenstückzahlen und deren nach Erhalt der Typgenehmigung unbeschränkten Vermarktungsfähigkeit in der EU um eine vernachlässigbare Position, die jedenfalls das Endverbraucherpreisniveau nicht beeinträchtigen wird.

#### **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

Nachfolgend werden vornehmlich die Änderungen gegenüber der *bisherigen* Fassung der 28. BImSchV genannt.

##### **Zu § 1:**

Diese Vorschrift legt in Umsetzung von Artikel 2 erster Anstrich in Verbindung mit Anhang I Nr. 1 sowie in Umsetzung der Ausnahmeregelung von Artikel 10 Abs. 1, 1. Anstrich der in dieser Vorschrift zitierten Richtlinie fest, welche Motoren von der Verordnung erfasst werden. Die Verordnung wird hiermit dem durch die Richtlinie 2002/88/EG erweiterten Geltungsbereich der Richtlinie 97/68/EG angepasst.

##### **Zu § 1a:**

Die Richtlinie 97/68/EG besteht aus zahlreichen Anhängen, die teilweise über einen technischen Anpassungsausschuss dem technischen Fortschritt angepasst werden können. Diese oftmals sehr marginalen Änderungen müssen in nationales Recht umgesetzt werden (siehe als Beispiel hiermit vorgenommene Umsetzung der Richtlinie 2001/63/EG). Um zu vermeiden, dabei jedes Mal ein Rechtssetzungsverfahren durchlaufen zu müssen, wird der neue §

1a eingefügt. Er soll diesen technischen Änderungen durch den Verweis auf die jeweils gültige Fassung der Richtlinienanhänge Rechnung tragen.

Zu § 2:

Diese Vorschrift regelt die Voraussetzungen des Inverkehrbringens der Motoren in Umsetzung von Artikel 9a der Richtlinie 97/68/EG. Hubraumabhängig und unterschieden, ob ein Motor in einer handgehaltenen oder bodengeführten Maschine eingesetzt wird, werden in zwei Stufen Grenzwertanforderungen festgelegt sowie das Vorliegen einer Typengenehmigung und einer EG-Kennzeichnung vorgeschrieben (Absatz 1). Motoren, die die Grenzwerte schon vor den genannten Terminen einhalten, können entsprechend gekennzeichnet werden.

Es werden Grenzwertregelungen für Motoren, die bei konstanter Drehzahl betrieben werden, ergänzt.

Nicht mehr gültige Grenzwertanforderungen werden gestrichen (Absatz 1 Nr.1 alt) .

Absatz 3 enthält die nach der Bestimmung des Artikels 10 Abs. 1a der Richtlinie 97/68/EG vorgesehene Vorschrift für Austauschmotoren.

Zu § 3:

Diese Vorschrift regelt die Ausnahmen von der Regelung in § 2, gemäß Artikel 9a der Richtlinie 97/68/EG.

In Absatz 3 werden bestimmte Maschinen und Geräte für drei Jahre von den Anforderungen nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 ausgenommen. Bis dahin gelten für diese Maschinen und Geräte die Anforderungen nach § 2 Abs. 1 Nr. 2.

In Absatz 4 werden die Termine nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 für kleine Motorenhersteller um drei Jahre verschoben, gemäß Artikel 10 Nr. 3 der Richtlinie 97/68/EG.

Absatz 5 übernimmt die Regelung für kleine Motorenfamilien nach Artikel 10 Nr. 4 der Richtlinie 97/68/EG.

Zu § 4:

In Absatz 1 wurde die Nummerierung der Absätze des § 2 angepasst.

Der Absatz 2 des bisherigen § 4 wurde gestrichen, da die dort genannten Regelungen nicht mehr gültig sind.

Diese Vorschrift regelt, wie bisher, die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung einer Typgenehmigung, die an die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte gebunden ist. In den Tabellen Nr. 4.2.2.1 und Nr. 4.2.2.2 in Anhang I der Richtlinie 97/68/EG sind für die beiden Grenzwertstufen für Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide in Abhängigkeit Hubraum und der Handhabung der Motoren Grenzwerte festgelegt. In Absatz 4 ist die Stufe 2 für Selbstzündungsmotoren (keine neue Regelung), in Absatz 5 die Stufe 1 für Fremdzündungsmotoren und in Absatz 6 die Stufe 2 für Fremdzündungsmotoren geregelt.

Absatz 2 verweist auf die gleichwertig anzuerkennenden Typgenehmigungen nach Anhang XII der Richtlinie 2002/88/EG.

Absatz 3 verweist auf die im Rahmen der Typgenehmigung vorzulegenden Unterlagen und durchzuführenden Prüfungen. Durch die Nennung der Anhänge soll insbesondere auf Anraten der Europäischen Kommission die Verbindlichkeit dieser Anhänge im Rahmen der 28. BImSchV klargestellt werden.

Zu § 5:

Diese Vorschrift regelt mit den Anhängen VII und VIII der Richtlinie die Anforderungen an das Verfahren der Typgenehmigung. Sie fasst die verfahrensmäßigen Voraussetzungen zusammen, die die Genehmigungsbehörde bei der Durchführung des Genehmigungsverfahrens nach Stellung eines Antrages auf Typgenehmigung durch den Hersteller zu beachten hat.

Gegenüber der bisherigen 28. BImSchV wurde nur die Nummerierung der Anhänge angepasst.

Zu § 6:

Diese Vorschrift ergeht in Umsetzung von Artikel 5 der Richtlinie. Sie legt die Anforderungen fest, die Hersteller und Genehmigungsbehörde nach Erteilung einer Typgenehmigung bei einer Änderung der für die Erteilung der Typgenehmigung eingereichten Beschreibungsunterlagen zu beachten haben.

Dieser § 6 wurde gegenüber der bisherigen 28. BImSchV nicht geändert.

Zu § 7:

Diese Vorschrift ergeht in Umsetzung von Artikel 6 der Richtlinie. Auch diese Vorschrift richtet sich sowohl an den Hersteller als auch an die Genehmigungsbehörde und legt fest, welche Vorkehrungen von beiden zu treffen sind, um zu gewährleisten, dass jeder Motor mit dem genehmigten Typ übereinstimmt.

Der Paragraph blieb unverändert.

Zu § 8:

Diese Vorschrift ergeht in Umsetzung von Artikel 12 der Richtlinie. Diese Vorschrift gibt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit, die Übereinstimmung der Produktion mit der erteilten Genehmigung nicht nur zu überprüfen, sondern auch wieder herzustellen, falls ein Hersteller gegen seine Verpflichtung verstößt.

Keine Änderung gegenüber bisheriger 28. BImSchV.

Zu § 9:

Diese Vorschrift regelt die Mitteilungspflichten der Genehmigungsbehörden der einzelnen Mitgliedstaaten untereinander. Die Form und der Inhalt der Mitteilungspflichten sind durch Bezugnahme auf die Anhänge zu der Richtlinie 97/68/EG im einzelnen geregelt.

Gegenüber der bisherigen 28. BImSchV wurde nur die Nummerierung der Anhänge angepasst.

Zu § 10:

Die Vorschrift regelt die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes als Genehmigungsbehörde im Sinne von Artikel 2, 10. Anstrich (Absatz 1) und die Benennung der technischen Dienste im Sinne von Artikel 2, 11. Anstrich (Absatz 2) der Richtlinie 97/68/EWG.

Keine Änderung gegenüber bisheriger 28. BImSchV.

Zu § 11:

Die in dieser Vorschrift enthaltene Festlegung von Ordnungswidrigkeiten soll die ordnungsgemäße Durchführung der Vorschriften dieser Verordnung durch den Hersteller gewährleisten.

Zu § 12:

Diese Vorschrift regelt das Datum des Inkrafttretens der Verordnung. Die bisherige

28. BImSchV wird außer Kraft gesetzt.