

25.05.12

U - Vk

Verordnung der Bundesregierung

Verordnung zur Änderung immissionsschutzrechtlicher Vorschriften für Verbrennungsmotoren

A. Problem und Ziel

Die Verordnung setzt die Richtlinie 2011/88/EU der Kommission vom 16. November 2011 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments 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 (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 1) um.

In Artikel 1 Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2011/88/EU werden neue Vorschriften für Ersatzmotoren von Lokomotiven und Triebwagen festgelegt. Es müssen nun nicht mehr Motoren der jeweils gültigen Grenzwertstufe eingesetzt werden. Vielmehr können Motoren der weniger strengen Grenzwertstufe III A oder, bei Lokomotiven und Triebwagen ohne Fahrkontrolle, Motoren früherer Grenzwertstufen zum Einsatz kommen, wenn erhebliche technische Schwierigkeiten den Einsatz der jeweils gültigen Grenzwertstufe verhindern. Der Einsatz dieser Ersatzmotoren muss von den Genehmigungsbehörden geprüft und genehmigt werden.

Die Änderung der Vorschriften ist erforderlich, weil in einer Reihe von Lokomotiven und Triebwagen der Einbau von Motoren der Grenzwertstufe III B aus technischen Gründen nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden ist.

Parallel wird die Gebührenordnung für Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren angepasst, um Regelungslücken im Vollzug des geltenden Rechts zu schließen.

B. Lösung

Änderung der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren und der Gebührenordnung für Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Anpassung der Gebührenordnung für sonstige Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren wird mit zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr gerechnet.

E. Erfüllungsaufwand

E1. Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E2. Wirtschaft

Der bestehende Erfüllungsaufwand wird um ca. 495.000 Euro pro Jahr verringert. Darin ist zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr durch Informationspflichten enthalten.

E3. Verwaltung

Es entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 318/12

25.05.12

U - Vk

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Verordnung zur Änderung immissionsschutzrechtlicher
Vorschriften für Verbrennungsmotoren**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 25. Mai 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zur Änderung immissionsschutzrechtlicher Vorschriften für
Verbrennungsmotoren

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.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Verordnung zur Änderung immissionsschutzrechtlicher Vorschriften für
Verbrennungsmotoren*

Vom ...

Auf Grund des § 33 Absatz 1 Nummer 1 und 4, des § 37 und des § 48a Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), von denen § 37 und § 48a Absatz 3 durch Artikel 1 Nummer 4 und 6 des Gesetzes vom 26. November 2010 (BGBl. I S. 1728) geändert worden sind, und soweit § 33 Absatz 1 Nummer 4 betroffen ist in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), verordnet die Bundesregierung, im Fall des § 33 Absatz 1 Nummer 1 und 4 nach Anhörung der beteiligten Kreise:

Artikel 1

Änderung der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren

Die Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April 2004 (BGBl. I S. 614, 1423), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. April 2011 (BGBl. I S. 605) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Satz 1 werden die Wörter „Richtlinie 2004/26/EG vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 146 S. 1, Nr. L 225 S. 3)“ durch die Wörter „Richtlinie 2011/88/EU vom 16. November 2011 (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 1)“ ersetzt.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Halbsatz vor Nummer 1 wird nach dem Wort „wenn“ das Wort „sie“ gestrichen.

* Artikel 1 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2011/88/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 1).

bb) Den Nummern 1 bis 6 wird jeweils das Wort „sie“ vorangestellt.

cc) In Nummer 7 wird das Wort „sie“ gestrichen.

dd) In Nummer 8 wird der Punkt nach dem Wort „sind“ durch ein Semikolon ersetzt.

b) Absatz 3 Satz 2 wird aufgehoben.

c) Folgende Absätze 4 bis 6 werden angefügt:

„(4) Ein Austauschmotor zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven muss den gültigen Grenzwerten für neue Motoren entsprechen.

(5) Weist der Schienenfahrzeugbesitzer nach, dass ein Austauschmotor, der den Anforderungen nach Absatz 4 entspricht, nur mit erheblichen technischen Schwierigkeiten verwendet werden könnte, kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag folgende Austauschmotoren für Triebwagen und Lokomotiven genehmigen:

1. Austauschmotoren, die den Emissionsgrenzwerten der Stufe III A der Richtlinie 97/68/EG entsprechen, zum Austausch von Motoren, die
 - a) den Emissionsgrenzwerten der Stufe III A der Richtlinie 97/68/EG nicht genügen oder
 - b) zwar den Emissionsgrenzwerten der Stufe III A der Richtlinie 97/68/EG, jedoch nicht den Emissionsgrenzwerten der Stufe III B der Richtlinie 97/68/EG genügen;
2. Austauschmotoren, die den Emissionsgrenzwerten der Stufe III A der Richtlinie 97/68/EG nicht genügen, zum Austausch von Motoren für Triebwagen ohne Steuereinrichtung und ohne Eigenantrieb, sofern diese Austauschmotoren die Emissionsgrenzwerte erfüllen, die mindestens den Emissionsgrenzwerten entsprechen, denen die in den vorhandenen Triebwagen desselben Typs genutzten Motoren genügen.

Der Antragsteller hat seinen Antrag zu begründen und die von der Genehmigungsbehörde angeforderten Unterlagen vorzulegen.

(6) An Motoren, die unter die Absätze 3 bis 5 fallen, hat der Hersteller eine Kennzeichnung mit dem Schriftzug „AUSTAUSCHMOTOR“ und der Referenznummer der Ausnahmegenehmigung, die von der Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren vergeben wird, anzubringen.“

3. In § 3 Absatz 7 werden die Wörter „des Anhangs I Buchstabe A Ziffern i) und ii) der Richtlinie 97/68/EG“ durch die Wörter „des Anhangs I Abschnitt 1 Buchstabe A Ziffern i, ii und v der Richtlinie 97/68/EG“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren

Der Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren vom 22. Mai 2000 (BGBl. I S. 735), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. September 2001 (BGBl. I S. 2331) geändert worden ist, wird folgende Gebührennummer 6 angefügt:

„6. Sonstige Maßnahmen im 40 bis 90“.
Zusammenhang mit
Genehmigungen von
Verbrennungsmotoren nach
Personal- und Sachaufwand
je Stunde und Person

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den...

Begründung

A. Allgemeines

I. Zielsetzung, Notwendigkeit und wesentlicher Inhalt der Verordnung

Diese Verordnung dient der Umsetzung des Artikels 1 Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2011/88/EU der Kommission vom 16. November 2011 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments 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 (ABl. L 305 vom 23.11.2011, S. 1).

Die Richtlinie 97/68/EG wird durch die Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren (28. BImSchV) vom 20. April 2004 (BGBl. I S. 614, 1423), geändert durch Verordnung vom 18. Mai 2005 (BGBl. I S. 1404), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 08. April 2011 (BGBl. I S. 605) ins deutsche Recht umgesetzt.

In Artikel 1 Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2011/88/EU werden neue Vorschriften für Ersatzmotoren von Lokomotiven und Triebwagen festgelegt. Es müssen nun nicht mehr Motoren der jeweils gültigen Grenzwertstufe eingesetzt werden. Vielmehr können Motoren der weniger strengen Grenzwertstufe III A oder, im Sonderfall von Lokomotiven und Triebwagen ohne Fahrkontrolle, früherer Grenzwertstufen zum Einsatz kommen, wenn erhebliche technische Schwierigkeiten den Einsatz der jeweils gültigen Grenzwertstufe verhindern. Der Einsatz dieser Ersatzmotoren muss von den Genehmigungsbehörden geprüft und genehmigt werden.

Die Änderung der Vorschriften ist erforderlich, weil in einer Reihe von Lokomotiven und Triebwagen der Einbau von Motoren der Grenzwertstufe III B aus technischen Gründen nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden ist.

Parallel wird die Gebührenordnung für Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren angepasst, um Regelungslücken im Vollzug des geltenden Rechts zu schließen.

Andere in der Richtlinie 2011/88/EU vorgenommene Anpassungen der Richtlinie 97/68/EG werden automatisch umgesetzt und bedürfen keiner Änderung der 28. BImSchV, da diese in § 1a auf die jeweils geltende Fassung der Richtlinie 97/68/EG verweist.

II. Alternativen/Nachhaltige Entwicklung

Zum Verordnungsgebungsverfahren gibt es keine Alternative.

Der Verordnungsentwurf hat keine signifikanten Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung, da die remotorisierten Lokomotiven und Triebwagen nur einen geringen Teil der Emissionen verursachen.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Anpassung der Gebührenordnung für sonstige Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren wird mit zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 5000 Euro pro Jahr gerechnet.

Für die Haushalte von Ländern und Kommunen entstehen keine zusätzlichen Kosten.

IV. Erfüllungsaufwand

1. Gesamtergebnis

Durch die Verordnung entsteht für Bürgerinnen und Bürger kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Der bestehende Erfüllungsaufwand der Wirtschaft wird um ca. 495.000 Euro pro Jahr verringert. Darin ist zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr durch Informationspflichten enthalten.

Für die Verwaltung entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr.

2. Vorgaben/Prozesse der Verordnung

a) Vorgaben

Die VO enthält folgende Vorgaben:

Lfd. Nr.	Regelung	Vorgabe	Norm-adressat (Bürger, Wirtschaft, Verwaltung)
1	§ 2 Absatz 5	Beantragung der Ausnahme einen Ersatzmotor verwenden zu dürfen, der nicht den jeweils gültigen Grenzwerten für neue Motoren entspricht	W (IP)
2	§ 2 Absatz 5 und 6	Prüfung und Bearbeitung des Antrages auf Ausnahme einen Ersatzmotor verwenden zu dürfen, der nicht den jeweils gültigen Grenzwerten für neue Motoren entspricht	V
3	§ 2 Absatz 6	Motorenkennzeichnung	W

b) Prozesse

Die Vorgaben 1 und 3 werden zu einem Prozess zusammengefasst.

3. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

4. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

§ 2 Absatz 5 (Beantragung der Ausnahme einen Ersatzmotor verwenden zu dürfen, der nicht den jeweils gültigen Grenzwerten für neue Motoren entspricht)

§ 2 Absatz 6 (Motorkennzeichnung)

Die Wirtschaft wird durch den Prozess insgesamt entlastet, da statt der schärferen Grenzwerte auf Antrag schwächere Grenzwerte eingehalten werden müssen. Dies führt zu geringeren Kosten bei der Remotorisierung. Da es sich um eine Maßnahme handelt, die auf Antrag in begründeten Fällen von der Genehmigungsbehörde gewährt wird, ist es derzeit nicht möglich, die Höhe der Entlastung für die Wirtschaft exakt zu ermitteln. Schätzungen über die zu erwartenden Remotorisierungen liegen zwischen 2 und 20 Fällen pro Jahr. Als Mittel wird in den Schätzungen von 10 Remotorisierungen pro Jahr ausgegangen. Die Einsparung pro

Remotorisierung ist ebenfalls nicht exakt schätzbar, weil es sich um Einzelfälle handelt, die spezifische Charakteristika bezüglich der zu ersetzenden Motoren und der Baumaße und Ausstattung der Lokomotiven und Triebwagen besitzen. Die durchschnittliche Größenordnung der Einsparung sollte bei ca. 50.000 EuroO pro Remotorisierung liegen.

Die Regelung enthält eine neue Informationspflicht (Antrag auf Ausnahmegenehmigung). Der zusätzliche Erfüllungsaufwand durch diese Informationspflicht mit Bürokratiekosten ist gering; die Kosten werden auf eine Größenordnung von 500 EuroO pro Antrag geschätzt. Im Einzelfall wird daher der Erfüllungsaufwand um 49.500 EuroO pro Jahr verringert.

In der Summe ist der Erfüllungsaufwand für den Prozess negativ, d.h. es entsteht für die Wirtschaft pro Remotorisierungsfall eine erhebliche Ersparnis. Insgesamt wird die Entlastung auf ca. 495.000 EuroO pro Jahr geschätzt.

5. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

§ 2 Absatz 5 und 6 (Prüfung und Bearbeitung des Antrages auf Ausnahme einen Ersatzmotor verwenden zu dürfen, der nicht den jeweils gültigen Grenzwerten für neue Motoren entspricht)

Es entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf Bundesebene durch Verwaltungsakte des Kraftfahrt-Bundesamtes. Das Kraftfahrt-Bundesamt schätzt diese Kosten auf ca. 500 EuroO pro Antrag. Ein einmaliger Umstellungsaufwand entsteht nicht.

Auf Länderebene, inkl. Kommunen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

V. Weitere Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch diese Verordnung keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

VI. Gleichstellung von Frauen und Männern

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleichG) und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien

(GGO) anhand der Arbeitshilfe der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ und anhand des im federführenden Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit intern erarbeiteten Prüfschemas für ein Gender Impact Assessment (Prüfung der Auswirkungen auf Geschlechter) geprüft. Von der Verordnung sind keine unterschiedlichen unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf Frauen und Männer zu erwarten.

VII. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Vorgaben der durch die jeweiligen Rechtsvorschriften umgesetzten Richtlinien, Verordnungen und Entscheidungen sowie mit den Vorschriften des Gemeinschaftsrechts im Übrigen.

VIII. Befristung

Eine Befristung der Verordnung kommt nicht in Betracht, weil die Ausnahme selbst unbefristet ist.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren)

Zu Nummer 1 (§ 1)

In § 1 der 28.BImSchV wird die Angabe „Richtlinie 2004/26/EG vom 21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 146 S. 1, Nr. L 225 S. 3)“ durch die Angabe „Richtlinie 2011/88/EU vom 16. November 2011 (ABl. EU L 305 vom 23.11.2011, S. 1)“ ersetzt. Dadurch erfolgt eine Anpassung der in der der 28.BImSchV gegebenen Verweise an das geltende EU Recht.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Neben redaktionellen Änderungen in Absatz 1 wird der § 2 der 28. BImSchV so geändert, dass die neuen Bestimmungen bezüglich der Remotorisierung greifen können, und zwar wird er wie folgt geändert:

Der Absatz 3 Satz 2 wird gestrichen und die Absätze 4 bis 6 werden angefügt. Sie übernehmen teilweise wörtlich den Text der Richtlinie 2011/88/EU. Grundsätzlich gilt weiterhin, dass Austauschmotoren für Triebwagen und Lokomotiven den jeweils gültigen Emissionsgrenzwerten entsprechen müssen. Angesichts der Einschränkungen von Lokomotiven und Triebwagen, z.B. in Bezug auf Gewicht und Motorenraumgröße, sind jedoch nicht in allen Fällen Motoren der Emissionsstufe III B als Austauschmotoren verwendbar. Es ist deshalb notwendig, im Falle von großen technischen Schwierigkeiten für Triebwagen und Lokomotiven Austauschmotoren, die den Emissionsgrenzwerten der Stufe III A entsprechen, zu genehmigen, und zwar zum Austausch von Motoren, die

- i) den Normen der Stufe III A nicht genügen oder
- ii) zwar den Normen der Stufe III A, jedoch nicht den Normen der Stufe III B genügen.

Für Triebwagen ohne Steuereinrichtung und ohne Eigenantrieb gilt aufgrund ihrer Konstruktionsmerkmale, dass Austauschmotoren, die den Emissionsgrenzwerten der Stufe III A nicht genügen, verwendet werden dürfen. Die Austauschmotoren müssen dann mindestens den Emissionsgrenzwerten genügen, die den in den vorhandenen Triebwagen desselben Typs genutzten Motoren entsprechen.

Die Verwendung von Austauschmotoren für Triebwagen und Lokomotiven, die nicht den jeweils gültigen Emissionsgrenzwerten entsprechen, müssen genehmigt werden. Die Genehmigungen dürfen nur dann erteilt werden, wenn nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde der Nachweis erbracht ist, dass die Verwendung eines der neuesten geltenden Emissionsstufe entsprechenden Austauschmotors zum Antrieb des betreffenden Triebwagens bzw. der betreffenden Lokomotive mit großen technischen Schwierigkeiten einhergehen wird.

Inhaltlich wurde ferner nach Rücksprache mit der EU Kommission konkretisiert, dass die jeweilige Referenznummer der Ausnahmegenehmigung von der Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren zu vergeben ist. Bei der Referenznummer handelt es sich um das vom KBA im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu vergebende Aktenzeichen.

Zu Nummer 3 (§ 3) wird in § 3 Absatz 7 der 28. BImSchV die Angabe „des Anhangs I Buchstabe A Ziffern i) und ii) der Richtlinie 97/68/EG“ durch die Angabe „des Anhangs I

Buchstabe A Ziffern i), ii) und v) der Richtlinie 97/68/EG“ ersetzt. Der § 3 Absatz 7 der 28. BImSchV ist ein Gleitverweis auf das Flexibilitätssystem des Anhanges XIII der Richtlinie 97/68/EG. Durch das Hinzufügen der Ziffer v) werden in Umsetzung der Richtlinie 2011/88/EU Lokomotiven in das Flexibilitätssystem integriert.

Zu Artikel 2 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen bei Typprüfungen von Verbrennungsmotoren)

Artikel 2 ändert die 29. BImSchV. Es wird eine Zeile hinzugefügt, die die Anrechnung des Gebührenpunktes „Sonstige Maßnahmen im Zusammenhang mit Genehmigungen von Verbrennungsmotoren nach Personal- und Sachaufwand je Stunde und Person“ hinzugefügt. Der Kostensatz von 40 bis 90 EuroO pro Arbeitsstunde wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt. Die Änderung ist erforderlich, um Gebühren für Aufgaben des KBA als Genehmigungsbehörde, die nicht unter die bereits bestehenden Gebührentatbestände fallen und die im Genehmigungsverfahren anfallen, berechnen zu können.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Verordnung zur Änderung immissionsschutzrechtlicher Vorschriften für
Verbrennungsmotoren**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Erfüllungsaufwand des o.g. Regelungsentwurfs geprüft.

Durch die Verordnung wird für Unternehmen eine Ausnahmeregelung geschaffen. Dadurch verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft um insgesamt 495.000 Euro. Da die Ausnahmeregelung beantragt werden muss, steigen die Bürokratiekosten aus Informationspflichten um 5.000 Euro pro Jahr. Dieser Betrag wurde bei der o.g. Summe bereits berücksichtigt.

Durch die Bearbeitung der Ausnahmeanträge fällt bei der Verwaltung nach Einschätzung des Ressorts zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.000 Euro pro Jahr an. Dieser wird den jeweiligen Unternehmen in Form von Gebühren in Rechnung gestellt.

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

Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt, dass durch die Ausnahmeregelung eine Entlastung der betroffenen Unternehmen bei der Remotorisierung erfolgen soll. Dies kann im Einzelfall bei den betroffenen Unternehmen zu erheblichen Einsparungen führen.

Das Ressort hat die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand - in Anerkennung der bestehenden Schwierigkeiten (z.B. fehlende Erfahrungswerte, große Schwankungen bei den individuellen Einsparungen) - plausibel abgeschätzt und dazu u.a. Informationen beim Kraftfahrt-Bundesamt eingeholt.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Versteyl
Berichterstatteerin