

**Verfahren zur Prüfung
der Zulässigkeit des Einbaus
von marinisierten Motoren
(VEMM)
Stand 30.11.2018**

In Erwägung dessen, dass

- die Verordnung (EU) 2016/1628¹ am 1. Januar 2017 in Kraft getreten ist,
- nach dieser Verordnung unter Berücksichtigung gewisser Übergangszeiträume ab dem 1. Januar 2019 nur noch Motoren von 19 bis 300 kW der Klasse IWA oder IWP der Stufe V und ab dem 1. Januar 2020 nur noch Motoren ab 300 kW der Klassen IWA oder IWP in Verkehr gebracht und in ein Binnenschiff eingebaut werden dürfen,
- solche Motoren nicht oder nur in ungenügender Zahl zur Verfügung stehen;
- in der deutschen Schiffbauindustrie dringender Bedarf an Motoren zum Einbau in Binnenschiffe besteht;

unter Berücksichtigung dessen, dass

- gemäß Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2016/1628 typgenehmigte Motoren der Klasse NRE anstelle von Motoren der Klasse IWA oder IWP in eine Binnenschiff eingebaut werden dürfen, sofern deren Bezugsleistung weniger als 560 kW beträgt;
- nach Artikel 42 der Verordnung (EU) 2016/1628 in Verbindung mit Artikel 16 und Anhang XIII der delegierten Verordnung (EU) 2017/654² Motoren mit einer Typgenehmigung nach
 - a) der Verordnung (EG) Nr. 595/2009³ und ihren Durchführungsmaßnahmen;
 - b) der UNECE-Regelung Nummer 49 Änderungsreihe 06als gleichwertig zu einem oben genannten Motor der Klasse NRE gelten;
- diese im Folgenden als LKW-Motoren bezeichneten Motoren anstelle eines Motors der Klasse IWA oder IWP verwendet werden dürfen, falls durch einen technischen Dienst bestätigt wurde, dass der Motor folgende Anforderungen erfüllt:

¹ 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)

² DELEGIERTE 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 13.04.2017), zuletzt geändert durch DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2018/989 DER KOMMISSION vom 18. Mai 2018 zur Änderung und Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/654 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 182 vom 18.07.2018)

³ VERORDNUNG (EG) Nr. 595/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.07.2009)

- a) die Anforderungen nach Anhang IV Anlage 2 der delegierten Verordnung (EU) 2017/654, wenn der Motor gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2016/1628 ausschließlich für den Einsatz anstelle von Stufe-V-Motoren der Klassen IWP und IWA vorgesehen ist, oder
 - b) die Anforderungen nach Anhang IV Anlage 1 der delegierten Verordnung (EU) 2017/654 für Motoren, die nicht unter Buchstabe a fallen;
- neben den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/1628 einschließlich deren Durchführungs- und delegierten Verordnungen sowohl Motoren der Klasse NRE, als auch LKW-Motoren die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/1629, einschließlich derer delegierten Verordnungen, einhalten müssen;
 - dies dazu führen kann, dass ein Motor entsprechend technisch an das Einsatzgebiet Binnenschiff angepasst (marinisiert) werden muss;

mit Blick darauf, dass die Untersuchungskommission ihren Pflichten zur Prüfung der Motoren nach den Artikeln 9.05 bis 9.08 des ES-TRIN Version 2017 nachkommen kann;

gilt mit sofortiger Wirkung für die Prüfung, ob ein marinierter (an die Bedingungen der Binnenschiffahrt angepasster) Motor in ein Binnenschiff eingebaut werden kann, für die zuständigen deutschen Behörden bis zur Vorlage eines international abgestimmten Prüfverfahrens folgendes nationales Prüfverfahren.

Berlin, den 30. November 2018

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Barbara Schäfer

**Verfahren zur Prüfung
der Zulässigkeit des Einbaus von marinisierten Motoren
(VEMM)**

1. Ein marinisierter Motor, ist ein Motor, der nicht der Motorenklasse IWA oder IWP der Verordnung (EU) 2018/1628 entspricht und auf Grund der für die Binnenschifffahrt außerhalb der genannten Verordnung geltenden Regelwerke, insbesondere des Standards ES-TRIN des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI), technisch angepasst wird.
2. Der Hersteller eines marinisierten Motors erstellt eine Dokumentation, die alle Änderungen hinsichtlich des Motors, seines Abgasnachbehandlungssystems und seiner Emissionsstrategie gegenüber dem Beschreibungsbogen der Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) 595/2009 oder UNECE-Regelung Nummer 49 Änderungsserie 06 beinhaltet. Diese Änderungsdokumentation muss auch die eventuell erforderlichen Änderungen für den Einbau des Motors gegenüber der genehmigten Einbaudokumentation des Original-Motorherstellers umfassen.
3. Ein nach der Verordnung (EG) 595/2009 oder UNECE-Regelung Nummer 49 Änderungsserie 06 anerkannter technischer Dienst oder eine nach der genannten Verordnung für Typgenehmigungen zuständige Behörde bescheinigt, dass diese Änderungen:
 - a) zu keiner Änderung
 - b) zu einer zulässigen Änderung (Erweiterung, Revision, etc.)
 - c) zu einer nicht Konformität gegenüber der Typgenehmigung für EURO VI führt.
4. Ein nach der Verordnung (EU) 2016/1628 anerkannter technischer Dienst bescheinigt an Hand der Unterlagen nach Nummer 2 zur Emissionsstrategie, dass der marinisierte Motor die Anforderungen der delegierten Verordnung 2017/654 Anhang IV Anlage 2 einhält.
5. Für Motoren der Klasse NRE nach der Verordnung (EU) 2016/1628 gelten die Bestimmungen nach Nummer 2, 3, und 9 abweichend für die Verordnung (EU) 2016/1628.
6. Bei den zuständigen Behörden und technischen Diensten nach Nummer 3 und 4 kann es sich um identische Institutionen handeln, sofern diese Aufgaben ihnen von Rechts wegen zugewiesen sind.
7. Sofern Nummer 3 Buchstabe a und Nummer 4 zutreffen, darf der marinisierte Motor ohne weiteres in ein Binnenschiff eingebaut werden.
8. Sofern Nummer 3 Buchstabe b und Nummer 4 zutreffen, kann der Hersteller des marinisierten Motors den Hersteller des ursprünglichen Motors bitten, bei der zuständigen Typgenehmigungsbehörde die erforderliche Anpassung der Typgenehmigung zu erwirken. Erfolgt eine solche Anpassung einschließlich der ggf. erforderlichen Anpassung der Einbauanleitung des Original-Motorenherstellers und der nach Artikel 9.04 ES-TRIN Version 2017 geforderten Anleitung des Motorenherstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Bauteile und trifft Nummer 4 zu, gilt Nummer 7 entsprechend. Andernfalls gilt Nummer 9.
9. Ein Motor, auf den die Bestimmungen nach Nummer 3 Buchstabe c zutreffen, darf nur eingebaut werden, wenn er eine neue Typgenehmigung gemäß den Vorgaben der Verordnung (EU) 2016/1628 Stufe V für die Klassen NRE, IWA oder IWP erhalten hat. Alternativ ist eine neue Typgenehmigung nach Verordnung (EG) 595/2009 oder UNECE-Regelung Nummer 49 Änderungsserie 06 zulässig, sofern ein Nachweis nach Nummer 4 erfolgt.

10. Die Bescheinigungen nach den Nummer 3 und 4, die Typgenehmigungsunterlagen und die Anschrift der für die Typgenehmigung des Motors zuständigen Behörde werden der Untersuchungskommission vorgelegt und sind an Bord mitzuführen.
11. Ein Motor eines Motorentyps, für den die Tauglichkeit zum Einsatz in ein Binnenschiff nach dieser Vorschrift bereits nachgewiesen wurde, darf in ein Binnenschiff eingebaut werden. Für die Vorlage und Aufbewahrung einer Kopie des Nachweises gelten die Anforderungen nach Nummer 10.
12. Ein Motor eines Motorentyps, für den die Tauglichkeit zum Einsatz in ein Binnenschiff nach vergleichbaren Vorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nachgewiesen wurde, darf ebenfalls in ein Binnenschiff eingebaut werden. Für die Vorlage und die Aufbewahrung einer Kopie des Nachweises gelten die Anforderungen nach Nummer 10.
13. Die Untersuchungskommission übersendet dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur monatlich eine Liste der bei ihr registrierten marinisierten Motoren einschließlich der jeweiligen Typgenehmigungsnummer zur Veröffentlichung auf der elektronischen Plattform ELWIS.

Hinweise:

A. Zum Grundsatz VEMM:

1. Das vorgenannte Verfahren dient der Rechtssicherheit hinsichtlich des Erhalts der jeweiligen Typgenehmigung oder des Erstellens einer neuen Typgenehmigung, da nur typgenehmigte Motoren an Bord eingebaut werden dürfen.
2. Ziel der VEMM soll es sein, nach Möglichkeit auf die Messung der Abgasemissionen und insbesondere den Nachweis der Dauerhaltbarkeit verzichten zu können.
3. Eine Messung zum Nachweis des Einhaltens der Grenzwerte allein genügt hingegen nicht, da die Typgenehmigungen auch die Typgenehmigungsunterlagen umfassen und nur die zuständige Behörde oder ein von ihr beauftragter technischer Dienst beurteilen kann, wie sich die Änderungen des Motors (einschließlich der Unterlagen) auf die Typgenehmigung insgesamt auswirken.
4. **Motoren, die vor dem Einbau in Binnenschiffe nicht marinisiert werden müssen, fallen nicht unter diese Regelung, müssen aber den nach der delegierten Verordnung (EU) 2017/654 geforderten Nachweis nach Nummer 3 der VEMM erbringen.**

B. Zum Inhalt VEMM:

5. Als Hersteller eines marinisierten Motors wird derjenige bezeichnet, der die Marinisierung vornimmt.
6. Hinsichtlich Nummer 3 VEMM sollte i.d.R. ein anerkannter technischer Dienst konsultiert werden. Die zuständige Behörde sollte nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Änderungen am Motor offensichtlich zu keiner Änderung der Typgenehmigung führen. Andernfalls wird sie den Antragsteller an den technischen Dienst verweisen.
7. Ob ein entsprechend erforderlicher Umbau der Motoren Auswirkungen auf die Emissionen des Motors oder die Typgenehmigung hat, kann der im vorherigen Typgenehmigungsverfahren beteiligte Technische Dienst am besten beurteilen, da der Technische Dienst den jeweiligen Motor in der Praxis besichtigt und in der Regel die Messung der Emissionen im Typgenehmigungsprozess durchgeführt hat. Er kann bei der Beurteilung die Untersuchungskommission beteiligen.

8. Hinsichtlich Nummer 8 VEMM kann eine Änderung (Erweiterung, Revision, etc.) einer bestehenden Typgenehmigung nur vom Hersteller des ursprünglichen Motors veranlasst werden.
9. Die zuständige Behörde (Typgenehmigungsbehörde) kann nach dem Inverkehrbringen eines Originalmotors nur noch mit Zustimmung des Motorherstellers Auskunft zur Typgenehmigung geben.
10. **Der Marinisierer muss sich im Klaren sein, dass er gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628 ggf. zum Hersteller des Motors werden kann. Dies umschließt alle weiteren Verpflichtungen, die sich aus der Verordnung (EU) 2016/1628 und der Richtlinie (EU) 2016/1629 ergeben.** Er sollte sich daher nach Möglichkeit früh mit dem Hersteller des ursprünglichen Motors und einem technischen Dienst abstimmen, um sich über die Konsequenzen einer Marinisierung zu informieren.
11. Jeder Motortyp, für den eine neue oder geänderte Typgenehmigung erteilt wird, unterliegt den kompletten Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/1628 bzw. der Verordnung (EG) 595/2009 oder der UNECE-Regelung Nummer 49 Änderungsserie 06. Hierzu gehören auch die Anforderungen hinsichtlich der Kennzeichnung, des Einbaus, der Qualität der Produktion, der Überwachung der Motoren, der Aktualisierung der Dokumentation, etc. Wer im Falle einer Marinisierung welche Aufgaben hierbei übernimmt, müssen der Original-Motorhersteller und der Hersteller des marinisierten Motors untereinander festlegen und der Genehmigungsbehörde mitteilen.

C. Zu den technischen Diensten:

12. Technische Dienste

- a) nach den Nummern 2 und 3 VEMM werden von den zuständigen Behörden, in DE vom Kraftfahrtbundesamt (KBA), benannt und auf deren Internetseite veröffentlicht.

Technische Dienste

- i. nach der Verordnung (EG) 595/2009 in Verbindung mit der Richtlinie 2007/46/EG sind auf folgender Internetseite der EU veröffentlicht:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents?tags=technical-service-auto&page=30&sortCol=title&sortOrder=asc>,
 - ii. nach der Verordnung (EU) 2016/1628 sind auf folgender Internetseite der EU veröffentlicht:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents?tags=technical-service-nrmm-emissions&page=30&sortCol=title&sortOrder=asc>
- b) nach Nummer 4 VEMM werden von den zuständigen Behörden, in DE von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), benannt und auf der Internetseite der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unter der Rubrik „ZKR-Verordnungen“ Unterrubrik „Motoren“ veröffentlicht.

D. Sonstige Hinweise:

13. Auch die Motoren der Klassen IWA und IWP müssen die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/1629 bzw. der RheinSchUO und damit des ES-TRIN einhalten. Dies wird aber bereits beim Bau dieser Motoren und bei der Typgenehmigung berücksichtigt.