

08.04.88

VP - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Sechzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung

A. Zielsetzung

1. Verringerung der Schadstoffemissionen im Abgas von
Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.
2. Begrenzung der Schadstoffemissionen im Abgas von
Lastkraftwagen.
3. Begrenzung der Schadstoffemissionen im Abgas von
motorisierten Zweirädern durch Einführung von Grenz-
werten und Prüfverfahren.
4. Verringerung der Geräuschemissionen von Motorrädern.

B. Lösung

- Zu 1: Übernahme der Richtlinie 88/76/EWG in die StVZO.
- Zu 2: Übernahme der Richtlinie 88/77/EWG in die StVZO.
- Zu 3: Übernahme der ECE-Regelungen Nr. 40 und Nr. 47
in das innerstaatliche Recht durch entsprechende
Ergänzung der StVZO.
- Zu 4: Übernahme der Richtlinie 87/56/EWG in die StVZO.

C. Alternativen

Zu 1 und 2: Keine.

Zu 3: Herbeiführung einer entsprechenden EG-Richtlinie, die von den übrigen EG-Mitgliedstaaten aber nicht für erforderlich gehalten wird, da einzelstaatliche Umsetzung der ECE-Regelungen ausreichend erscheint.

Zu 4: Keine.

D. Kosten

Da nur in wenigen Fällen Preiserhöhungen eintreten dürften, sind spürbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

08.04.88

VP - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Sechzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 134/88

Bonn, den 8. April 1988

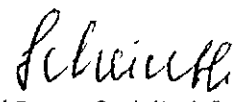
An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von den Bundesministern für Verkehr
und für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Sechzehnte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Arti-
kels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

Sechzehnte Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 1 geändert durch Gesetz vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) und die Eingangsworte in Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), wird vom Bundesminister für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d, Nr. 5 Buchstabe a, Nr. 7 und Abs. 2 a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d geändert durch Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), Absatz 1 Nr. 5 Buchstabe a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), Absatz 1 Nr. 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177) und Absatz 2 a eingefügt durch Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
- des § 38 Abs. 2 und des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) geändert worden sind, wird, hinsichtlich des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Anhörung der beteiligten Kreise, vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193, 1975 S. 848), zuletzt geändert durch die Verordnung vom (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Der Hinweis auf § 47 erhält folgende Fassung:

"Abgase 47"

b) Hinter dem Hinweis auf § 47 b wird folgender Hinweis eingefügt:

"Ableitung von Abgasen 47 c"

c) Die Hinweise auf die Anlagen XIV, XVIII, XIX und XX erhalten folgende Fassung:

"(aufgehoben) XIV"

"(aufgehoben) XVIII"

"(aufgehoben) XIX"

"Zulässiger Geräuschpegel und Schalldämpferanlage von Krafträdern bis 50 km/h und Leichtkrafträdern XX"

2. § 23 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 7 Satz 1 wird der Hinweis " (§ 47 Abs. 2 a und 2 c)" durch den Hinweis " (§ 47 Abs. 3 und 5)" ersetzt.

b) In Absatz 8 Satz 1 wird der Hinweis " (§ 47 Abs. 2 b)" durch den Hinweis " (§ 47 Abs. 4)" ersetzt.

3. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Worte "und ihre Ableitung" gestrichen.

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Kraftfahrzeuge, auf die sich die Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG Nr. L 36 S. 1), bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens und den Anforderungen in bezug auf die Kraftstoffe

- c) Der bisherige Absatz 2 a wird Absatz 3, Satz 2 wird gestrichen.
- d) Der bisherige Absatz 2 b wird Absatz 4, Satz 2 wird gestrichen.
- e) Der bisherige Absatz 2 c wird Absatz 5, der Strichpunkt wird durch einen Punkt ersetzt, die Wörter "für diese Fahrzeuge entfällt die Prüfung nach Anlage XIV." werden gestrichen.
- f) Der bisherige Absatz 3 wird aufgehoben.
- g) Hinter Absatz 5 werden folgende Absätze 6 bis 9 angefügt:

"(6) Motoren für Kraftfahrzeuge, auf die sich die Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 36 S. 33) bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

(7) Krafträder, auf die sich die Regelung Nr. 40 - Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich der Emission luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung - des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, in Kraft gesetzt durch Verordnung vom 14. September 1983 (BGBl. II S. 584), bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Regelung entsprechen; dies gilt auch für Krafträder mit einem Leergewicht von mehr als 400 kg.

(8) Andere Krafträder als die in Absatz 7 genannten müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften der Regelung Nr. 47 - Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Fahrräder mit Hilfsmotor hinsichtlich der Emission luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung - des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, in Kraft gesetzt durch Verordnung vom 26. Oktober 1981 (BGBl. II S. 930), entsprechen.

(9) Technischer Dienst und Prüfstelle im Sinne der genannten Regelwerke ist der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein, Adlerstraße 7, 4300 Essen 13. Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen nach § 21 können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen. Der Technische Dienst ist über alle Prüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend."

4. Hinter § 47 b wird folgender § 47 c eingefügt:

"§ 47 c

Ableitung von Abgasen

Die Mündungen von Auspuffrohren dürfen nur nach oben, nach hinten, nach hinten unten oder nach hinten links bis zu einem Winkel von 45° zur Fahrzeuglängsachse gerichtet sein; sie müssen so angebracht sein, daß das Eindringen von Abgasen in das Fahrzeuginnere nicht zu erwarten ist. Auspuffrohre dürfen weder über die seitliche noch über die hintere Begrenzung der Fahrzeuge hinausragen."

5. § 49 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Kraftfahrzeuge, für die Vorschriften über den zulässigen Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage in den nachfolgend genannten Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften festgelegt sind, müssen diesen Vorschriften entsprechen:

1. Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 42 S. 16), zuletzt geändert durch die Richtlinie 84/424/EWG des Rates vom 3. September 1984 (ABl. EG Nr. L 238 S. 31),

2. Richtlinie 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über bestimmte Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 10), zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/890/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 (ABl. EG Nr. L 378 S. 45),
3. Richtlinie 78/1015/EWG des Rates vom 23. November 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Kraft-rädern (ABl. EG Nr. L 349 S. 21), zuletzt geändert durch die Richtlinie 87/56/EWG des Rates vom 18. Dezember 1986 (ABl. EG 1987 Nr. L 24 S. 42).

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und selbstfahrende Arbeitsmaschinen entsprechen der Vorschrift nach Absatz 1 auch, wenn sie den Vorschriften der Richtlinie nach Nummer 2 genügen. Fahrzeuge entsprechen den Vorschriften der Richtlinie nach Nummer 2 auch, wenn sie den Vorschriften der Richtlinie nach Nummer 1 genügen. Krafträder mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h sowie Leichtkrafträder müssen den Vorschriften der Anlage XX entsprechen."

- b) Hinter Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

"(5) Technischer Dienst und Prüfstelle im Sinne der in Absatz 2 genannten Regelwerke ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e. V., Westendstraße 189, 8000 München 21. Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen nach § 20 und § 21 können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen. Der Technische Dienst ist über alle Prüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend."

6. § 69 a Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 15 erhält folgende Fassung:

"des § 47 c über die Ableitung von Abgasen;".

b) Nummer 17 erhält folgende Fassung:

"des § 49 Abs. 1 über die Geräuschentwicklung;".

7. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 1 und Anlage XIV (Abgase) erhalten folgende Fassung:

"§ 47 Abs. 1 (Abgase von Personenkraftwagen und leichten Lastkraftwagen)

ist spätestens anzuwenden ab den in der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG Nr. L 36 S. 1) genannten Zeitpunkten.

Für Kraftfahrzeuge,

- für die vor den in Artikel 2 Abs. 2 und Artikel 3 Abs. 1 dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wird,
- die vor den in Artikel 2 Abs. 3 und Artikel 3 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten erstmals in den Verkehr kommen,

bleiben § 47 Abs. 1 und die Anlagen XI und XIV einschließlich der Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung anwendbar. Für diese Kraftfahrzeuge entfallen die Prüfungen nach Anlage XIV, wenn sie den Vorschriften der Anlagen XXIII, XXIV oder XXV entsprechen. Für Kraftfahrzeuge, die den Vorschriften der Anlage XXIII entsprechen, entfällt auch die Prüfung nach Anlage XV."

- b) Die Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XI (Prüfung des CO-Gehalts im Leerlauf) werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 47 Abs. 1 (Berechnung des Hubraums)

Ab 1. Juli 1988 kann auf Antrag im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis das neue Verfahren zur Berechnung des Hubraums nach der Richtlinie 88/76/EWG für die unter diese Richtlinie fallenden wie auch für andere erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge angewendet werden.

Ab 1. Oktober 1989 gilt das neue Verfahren für alle von diesem Tage ab erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge; das bisherige Berechnungsverfahren gemäß der Fußnote 8 der Muster 2a und 2b in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung ist jedoch anzuwenden, soweit und solange dies nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 88/76/EWG zulässig ist."

- c) Hinter den Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 2 Satz 2 und Anlage XVI (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe bei Dieselmotoren zum Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 47 Abs. 3 Satz 1 und Anlage XXIII (Verdunstungsemissionen von schadstoffarmen Fahrzeugen)

Die in der Anlage XXIII Nr. 1.7.3 aufgeführten Anforderungen gelten für ab 1. Oktober 1986 erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge."

- d) In den Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 2 a Satz 1 und Anlage XXIII (schadstoffarme Fahrzeuge) wird die Absatzbezeichnung "2 a" durch die Absatzbezeichnung "3" ersetzt.

- e) In den Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 2 b und Anlage XXIV (bedingt schadstoffarme Fahrzeuge) wird die Absatzbezeichnung "2 b" durch die Absatzbezeichnung "4" ersetzt.
- f) In den Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 2 c und Anlage XXV (schadstoffarme Fahrzeuge) wird die Absatzbezeichnung "2 c" durch die Absatzbezeichnung "5" ersetzt.
- g) Die Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 2 a Satz 1 und Anlage XXIII (Verschlechterungsfaktoren für schadstoffarme Fahrzeuge) sowie zu § 47 Abs. 2 a Satz 1 und Anlage XXIII (Verdunstungsemissionen von schadstoffarmen Fahrzeugen) werden aufgehoben.
- h) Hinter den Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 5 und Anlage XXV (schadstoffarme Fahrzeuge) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

§ 47 Abs. 6 (Abgase von schweren Lastkraftwagen)
ist anzuwenden ab den in der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG Nr. L 36 S. 33) genannten Zeitpunkten.

§ 47 Abs. 7 (Abgase von Krafträdern)
ist anzuwenden ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 47 Abs. 8 (Abgase von Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor)

ist anzuwenden ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

- i) Die Übergangsvorschriften zu § 49 Abs. 2 und Anlage XVIII (Geräuschpegel und Schalldämpferanlagen von Kraftfahrzeugen) erhalten folgende Fassung:

"§ 49 Abs. 2 (Geräuschpegel und Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen)

ist anzuwenden ab den in den angeführten Richtlinien genannten Zeitpunkten. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 1988 erstmals in den Verkehr gekommen sind oder - soweit es sich um land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen handelt - vor dem 1. Juli 1988 eine Betriebserlaubnis erhalten haben, gelten § 49 Abs. 2 und Anlagen XVIII, XIX und XX einschließlich der Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung."

- k) Die Übergangsvorschriften zu § 49 Abs. 2 und Anlage XIX (Geräuschpegel von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) sowie zu § 49 Abs. 2 und Anlage XX (Geräuschpegel von Krafträdern) werden aufgehoben.

- l) In den Übergangsvorschriften zu Muster 2a und 2b (Fahrzeugscheine) wird am Schluß folgender Absatz angefügt:

"Fahrzeugscheine in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung dürfen weiter verwendet werden. Solche Scheine dürfen noch bis zum 30. September 1989 ausgefertigt werden."

8. In der Anlage IX a wird in der Überschrift der Zusatz "(ASU-Plakette)" gestrichen.

9. Anlage XI wird wie folgt geändert:

- a) Die Zuordnungsbezeichnung "§ 47 Abs. 1 Satz 2" wird durch die Zuordnungsbezeichnung "§ 47a" ersetzt.

- b) In Abs. 2 Satz 3 wird die Zahl "4,5" durch die Zahl "3,5" ersetzt.

10. Die Anlagen XIV, XVIII und XIX werden aufgehoben.
11. Anlage XX erhält die aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.
12. Anlage XXI wird wie folgt geändert:
 - a) Im Abschnitt 2.2.1 wird die Bezeichnung "Anlage XVIII" durch die Wörter "der in § 49 Abs. 2 Nr. 1 genannten Richtlinie" ersetzt.
 - b) Im Abschnitt 2.2.6 wird die Bezeichnung "Anlage XVIII" durch die Wörter "in § 49 Abs. 2 Nr. 1 genannten Richtlinie" ersetzt.
13. In den Mustern 2a und 2b erhält jeweils die Fußnote 8 der technischen Fahrzeugbeschreibung folgende Fassung:

"8) Bei Rotationskolbenmotor keine Angabe."

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der vom 1. Juli 1988 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) und § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1988 in Kraft.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Anhang

Anlage XX

(§ 49 Abs. 2)

**Zulässiger Geräuschpegel und Schalldämpferanlage
von Krafträdern bis 50 km/h und Leichtkrafträdern**

0. Für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich des Geräuschpegels und der Schalldämpferanlage gelten die technischen Anforderungen der Anhänge I und II der in § 49 Abs. 2 Nr. 3 genannten Richtlinie mit folgenden Abweichungen:
 1. Abweichend von Anhang I Abschnitt 2.1.1.1 darf der Geräuschpegel der nachfolgend genannten Fahrzeugklassen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:
 - 1.1 Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, aber nicht mehr als 50 km/h
72 dB(A)
 - 1.2 Leichtkrafträder (§ 18 Abs. 2 Nr. 4a Buchstabe a)
75 dB(A)
 - 1.3 Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h
70 dB(A)

2. Anhang I Abschnitt 2.1.4.3.1 gilt mit folgenden Änderungen:

2.1 Fahrzeuge mit Eingriffsmöglichkeiten in die Kraftübertragung

Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit gleichförmiger Anfangsgeschwindigkeit (ohne Bremsung), dabei muß

- die Getriebebestellung benutzt werden, die für die Höchstgeschwindigkeit vorgesehen ist, und
- die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl betragen.

2.2 Fahrzeuge ohne Eingriffsmöglichkeit in die Kraftübertragung

Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Anfangsgeschwindigkeit, dabei entspricht die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl.

Begründung

I. Allgemeines

1. Mit der vorliegenden Verordnung wird ein entscheidender Schritt zur Verringerung der Schadstoffe getan, die mit dem Abgas der Kraftfahrzeuge ausgestoßen werden. Entsprechend den Beschlüssen der Bundesregierung vom 21. Juli und 26. Oktober 1983 sowie vom 3. Juli und 19. September 1984 werden für neu in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge strengere Grenzwerte für die Emission der Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC) und Stickoxide (NO_x) nunmehr zwingend eingeführt.
2. Der Umweltministerrat der EG hatte sich bereits auf seiner Sitzung am 27./28. Juni 1985 mehrheitlich auf einheitliche europäische Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe bei Personenkraftwagen geeinigt, die zu den vom Rat bereits am 20. März 1985 festgelegten Zeitpunkten innerhalb der Gemeinschaft verbindlich werden sollen. Eine endgültige Verabschiedung stand jedoch bisher noch aus.
3. Die Bundesrepublik Deutschland hat im Vorgriff auf die EG-weite verbindliche Einführung strengerer Grenzwerte, die - gestaffelt nach Hubraum - erst ab 1. Oktober 1988 wirksam wird, diese Anforderungen in einer vorgezogenen Phase bereits ab 1. Juli 1985 eingeführt, jedoch auf freiwilliger Basis. Dies wurde flankiert durch ein Konzept abgestufter steuerlicher Förderungen. In der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) hat dies seinen Niederschlag in den Anlagen XXIII, XXIV und XXV gefunden. Hier sind die Anforderungen beschrieben, die ein Personenkraftwagen zu erfüllen hat, um in den Genuß der steuerlichen Förderung zu kommen. Da diese höher sind als diejenigen zur Zulassung zum Straßenverkehr (Anlage XIV), erübrigt sich in diesen Fällen eine weitere Prüfung nach Anlage XIV.
4. Der Umweltministerrat der EG hat nunmehr in seiner Sitzung am 3. Dezember 1987 die schärferen Grenzwerte einschließlich deren EG-weiter Einföhrungstermine endgültig verabschiedet. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die entsprechende Richtlinie bis zum 1. Juli 1988 in nationales Recht umzusetzen. Dem wird hiermit Folge geleistet.

5. Diese Richtlinie erfaßt nicht nur die Personenkraftwagen bis 2 500 Kg, die im wesentlichen dem Anwendungsbereich der o.g. Anlagen XXIII bis XXV entsprechen, sondern auch die über diese Gewichtsbegrenzung hinausgehenden Personenkraftwagen, die zur Güterbeförderung bestimmten Kraftfahrzeuge bis 3 500 kg Höchstgewicht und die Geländewagen, jeweils mit unterschiedlichen Grenzwerten und Anwendungsterminen. Diese verschärften Grenzwerte und die Anwendungstermine werden für diese Fahrzeugarten durch diese Verordnung in die StVZO übernommen und sind obligatorisch anzuwenden. Eine Einbeziehung dieser Anforderungen in die optional anwendbaren Anlagen XXIII bis XXV erscheint unzweckmäßig und nicht sachgerecht, da diese Anlagen in erster Linie Definitionen schadstoffarmer und bedingt schadstoffarmer Fahrzeuge als Voraussetzung für eine steuerliche Förderung enthalten, nunmehr aber obligatorisch einzuhaltende Grenzwerte für das Inverkehrbringen in der StVZO zu verankern sind.
6. Außer der vorgenannten neuen Richtlinie hat der Ministerrat am 3. Dezember 1987 eine Richtlinie verabschiedet, die EG-weite Grenzwerte für die gasförmigen Schadstoffemissionen von Lastkraftwagen verbindlich vorschreibt. Das aufgeführte Meßverfahren entspricht dem der ECE-Regelung 49, die Grenzwerte sind demgegenüber jedoch verschärft worden. Die neuen Anforderungen sind nunmehr ebenfalls national verbindlich vorzuschreiben.
7. Das Bundeskabinett hat am 21. August 1985 im Rahmen des "Konzepts zur Verminderung der Schadstoffemissionen aus Nutzfahrzeugen und Krafträdern" beschlossen, die gasförmigen Emissionen von Krafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor ebenfalls zu begrenzen. In einer ersten Stufe werden die unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland von der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ausgearbeiteten Regelungen Nr. 40 und 47 über das Abgasverhalten von Krafträdern und von Fahrrädern mit Hilfsmotor verbindlich in die StVZO übernommen. Eine entsprechende EG-Richtlinie wird von den übrigen EG-Mitgliedstaaten nicht für erforderlich gehalten, ihnen erscheint die einzelstaatliche Umsetzung der ECE-Regelungen ausreichend.

Diese Regelungen legen Grenzwerte für Kohlenmonoxid- (CO) und Kohlenwasserstoffemissionen (HC) fest; bei der Prüfung der Fahrzeuge werden zusätzlich die Stickoxidemissionen (NO_x) gemessen, aber nicht begrenzt. Den ECE-Regelungen ist die Bundesrepublik Deutschland bereits beigetreten: Verordnungen des Bundesministers für Verkehr vom 14.09.1983 für R 40 (BGBl. II S. 584) und vom 26.10.1981 für R 47 (BGBl. II S. 930). Ihre Beachtung ist damit aber noch nicht verbindlich; dies wird erst durch diese Verordnung erreicht. Die in den Regelungen enthaltenen Grenzwerte bereiten in technischer Hinsicht keine Schwierigkeiten. Sie sind nach dem gegenwärtigen Stand der Technik zu erfüllen.

8. In der Richtlinie 78/1015/EWG des Rates vom 23. November 1978 (ABl. EG Nr. L 349, S. 21) sind Meßverfahren und Geräuschgrenzwerte für Krafträder festgelegt. Im EG-Umweltministerrat am 24. November 1986 wurde durch den Beschluß strengerer Geräuschvorschriften für Krafträder EG-weit ein weiterer Schritt zur Verminderung des Verkehrslärms getan (Richtlinie 87/56/EWG des Rates vom 18. Dezember 1986, ABl. EG 1987 Nr. L 24, S. 42 zur Änderung der o.a. Richtlinie). Sie werden durch diese Änderungsverordnung zur StVZO in das innerstaatliche Recht übernommen und sehen Grenzwertverschärfungen in zwei Stufen bis Ende 1994 vor. Gleichzeitig enthält die Richtlinie eine Änderung des Geräuschmeßverfahrens, das dem praktischen Betrieb der Krafträder im Verkehr näher kommt. Es stimmt für Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 175 ccm nunmehr mit dem Geräuschmeßverfahren für Pkw überein.

9. Der zunehmende Übergang von der Fortentwicklung eigenständiger nationaler Vorschriften zur vermehrten Übernahme international abgestimmter Regelungen (EG-Richtlinien, ECE-Regelungen) in die StVZO läßt eine entsprechende Anpassung dieser Vorschrift im Aufbau und in der Form zweckmäßig erscheinen. So empfiehlt sich in jedem Fall der Verweis auf die internationalen Vorschriften, statt sie in der StVZO nochmals abzudrucken. Dies muß insbesondere für die Definition des Anwendungsbereichs und der Anwendungstermine gelten, um Fehlinterpretationen möglichst auszuschließen. Damit verbliebe in einer Anlage lediglich der Hinweis auf den Technischen Dienst. Diesen Überlegungen Rechnung tragend wird daher in derartigen Fällen - sofern nicht national Abweichungen angezeigt sind - auf Anlagen verzichtet, die Ausführungen zum Technischen Dienst werden im jeweiligen Paragraphen verankert. Die aus den verschiedenen Gründen erforderlichen Änderungen und Ergänzungen in § 47 und § 49 werden gleichzeitig zum Anlaß genommen, die dortigen Absätze neu zu ordnen.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zur Präambel

Die Verordnung ist nach § 6 Abs. 2 a des Straßenverkehrsgesetzes und nach § 38 und § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, welche durch die Dritte Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) neu eingefügt bzw. geändert worden sind, vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird an die vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen angepaßt.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 23), Nr. 3 c bis 3 e (§ 47 Abs. 3 bis Abs. 5) und Nr. 7 d bis 7 f (§ 72 Abs. 2)

§ 47 wird neu geordnet. Die Absätze 2 a, 2 b und 2 c erhalten daher andere Nummern, die entsprechenden Hinweise in § 23 und in § 72 Abs. 2 werden angepaßt.

4. Zu Artikel 1 Nr. 3 a und 3 f (§ 47) sowie Nr. 4 (§ 47 c)

Die Vorschriften über die Mündung der Auspuffrohre werden aus § 47 herausgenommen und als neuer § 47 c aufgeführt. Die Überschrift des § 47 wird entsprechend angepaßt. Diese Änderungen erscheinen sachlich geboten und sind auch erforderlich, um eventuellen Mißverständnissen vorzubeugen, der Technische Dienst habe auch die Anordnung der Auspuffrohre zu prüfen, was durch den neuen Absatz 9 in § 47 in Verbindung mit den Vorschriften über die Mündung der Auspuffrohre im gleichen Paragraphen geschlossen werden könnte.

5. Zu Artikel 1 Nr. 3 b (§ 47 Abs. 1) und Nr. 7 a (§ 72 Abs. 2)

Der neue Absatz 1 in § 47 schreibt entsprechend den Luxemburger Beschlüssen in Verbindung mit der Ratsentscheidung vom 3. Dezember 1987 die Anwendung der neuen EG-Richtlinie zu den dort genannten Terminen verbindlich vor. Gleichzeitig sind - gestaffelt nach Hubraum und unterschieden nach neuen Fahrzeugtypen (d. h. mit neuer Allgemeiner Betriebserlaubnis) einerseits und erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeugen andererseits - die Vorschriften des bisherigen Absatzes 1 und der Anlage XIV nicht mehr anzuwenden. Insofern bleiben die Fassungen des bisherigen Absatzes 1 und der Anlage XIV für neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge stufenweise (d. h. bis zu den in der EG-Richtlinie entsprechend genannten Zeitpunkten) und für bereits in Verkehr befindliche Fahrzeuge allgemein weiterhin gültig. Der besseren Übersicht halber wird jedoch von einem weiteren Abdruck in der StVZO abgesehen.

Durch die Abgasrichtlinie 88/76/EWG zu § 47 Abs. 1 StVZO wird auch das Verfahren zur Berechnung des Hubraums des Motors leicht geändert. Dies kann gegenüber dem heute angewendeten Verfahren zu einer geringfügigen Erhöhung des Hubraums führen. Hiervon kann insbesondere die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Hubraumklassen mit jeweils unterschiedlichen Abgasgrenzwerten, die Einordnung der Fahrzeuge als bedingt schadstoffarm Stufe C (Anlage XXIV StVZO), die kraftfahrzeugsteuerliche Einstufung sowie die fahrerlaubnisrechtliche (§ 5 StVZO) und zulassungsrechtliche (§ 18 StVZO) Abgrenzung abhängen.

Bei der Einführung der neuen Berechnung wird insbesondere berücksichtigt:

- Die Regelung gilt nur für die künftig erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.
- Sie soll sich auf alle Fahrzeuge (und nicht nur auf die von der Richtlinie 88/76/EWG erfaßten) erstrecken.
- Das neue Berechnungsverfahren kann aus administrativen und EG-rechtlichen Gründen (Art. 2 Abs. 2 und 3 der EG-Richtlinie) nur stufenweise eingeführt werden.

6. Zu Artikel 1 Nr. 3 g (§ 47 Abs. 6 bis Abs. 9)

Die in den entsprechenden EG-Richtlinien und ECE-Regelungen niedergelegten Anforderungen an die einzelnen Fahrzeugarten werden in der StVZO für verbindlich erklärt. Bisher in Anlagen enthaltene Regelungen über Anwendungsbereiche und den Technischen Dienst werden direkt in § 47 aufgenommen.

Der Absatz 6 schreibt die verbindliche Anwendung der vom Umweltministerrat am 3. Dezember 1987 beschlossenen EG-Richtlinie zur Begrenzung der gasförmigen Schadstoffe im Abgas von mit Dieselmotoren ausgerüsteten schweren Lastkraftwagen vor.

Mit den Absätzen 7 und 8 werden die in den ECE-Regelungen Nr. 40 und Nr. 47 enthaltenen Grenzwerte und Prüfverfahren für motorisierte Zweiräder in der Bundesrepublik Deutschland verbindlich vorgeschrieben. Die Anwendung der ECE-Regelung Nr. 40 selbst ist begrenzt auf Krafträder, deren Leergewicht geringer als 400 kg ist. Inzwischen gibt es aber auch Krafträder, die diese Gewichtsgrenze überschreiten. Um auch diese Fahrzeuge in die Abgasregelung einzubeziehen, wird der Anwendungsbereich entsprechend erweitert.

7. Zu Artikel 1 Nr. 5 a (§ 49 Abs. 2)

Die bisher in den Anhängen enthaltenen Verweise auf die entsprechenden EG-Richtlinien werden in den Paragraphen aufgenommen.

Durch die Verweisung auf die Richtlinie 87/56/EWG in Nummer 3 werden die Geräuschgrenzwerte für Krafträder je nach Hubraumklasse in der

- 1. Stufe um 1 bis 4 dB(A)
- 2. Stufe um 3 bis 6 dB(A)

gegenüber den derzeitigen Grenzwerten verschärft.

8. Zu Artikel 1 Nr. 5 b (§ 49 Abs. 5)

Der bisher in den Anhängen enthaltene Technische Dienst wird in den Paragraphen aufgenommen.

9. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 69 a)

Die Vorschriften in § 47 hinsichtlich des Abgasverhaltens und in § 49 Abs. 2 wegen der Geräuschentwicklung gelten in erster Linie für das Verfahren zur Erteilung der Betriebserlaubnis. Eine Bußgeldbewehrung wird deshalb nicht vorgesehen.

10. Zu Artikel 1 Nr. 7 b (§ 72 Abs. 2)

Folge der Änderung vom § 47 Abs. 1, die Bestimmung gilt jedoch weiter gemäß Nr. 7 a ("in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung"), sie wird lediglich nicht mehr abgedruckt.

11. Zu Artikel 1 Nr. 7 c bis 7 g (§ 72 Abs. 2)

Neuordnung der Übergangsvorschriften zu § 72 Abs. 2.

12. Zu Artikel 1 Nr. 7 h (§ 72 Abs. 2)

Diese Vorschrift bestimmt, ab welchem Stichtag spätestens die Absätze 6 bis 8 des § 47 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden sind. Bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge bleiben hiervon unberührt.

13. Zu Artikel 1 Nr. 7 i (§ 72 Abs. 2)

Die Vorschrift bezieht sich nur noch auf § 49 Abs. 2.

14. Zu Artikel 1 Nr. 7 k (§ 72 Abs. 2)

Durch die Neuordnung des § 49 können diese Vorschriften entfallen.

15. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage IX a)

Um Verwechslungen mit einem Verband zu vermeiden, der die Abkürzung "ASU" benutzt, wird in Anlage IX a der Zusatz "ASU-Plakette" gestrichen.

16. Zu Artikel 1 Nr. 9 a (Anlage XI)

Anpassung an die Neufassung von § 47 Abs. 1 und Verdeutlichen des Bezugs zu § 47 a.

17. Zu Artikel 1 Nr. 9 b (Anlage XI)

Die Achte Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371) enthält einen Fehler, der hiermit berichtigt wird.

18. Zu Artikel 1 Nr. 10 (Anlagen XIV, XVIII und XIX)

Die Neufassung von § 47 Abs. 1 und 3 bis 5 erübrigt den weiteren Abdruck von Anlage XIV. Durch die Neuordnung des § 49 können die Anlagen XVIII und XIX entfallen.

19. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage XX)

Die Anlage XX enthält nur noch den Verweis auf die technischen Anforderungen der Richtlinie 78/1015/EWG sowie davon abweichende Vorschriften.

20. Zu Artikel 1 Nr. 12 (Anlage XXI)

Für alle mit dem Meßverfahren auftretende Fragen wird direkt der Verweis auf die technischen Anforderungen der Richtlinie 70/157/EWG eingefügt. Damit können alle Verweise auf die bisherige Anlage XVIII entfallen.

21. Zu Artikel 1 Nr. 13 (Muster 2a und 2b)

Die Festlegung der bisherigen Hubraumberechnung im Fahrzeugschein (Fußnote 8 zur technischen Fahrzeugbeschreibung) wird gestrichen. Diese Fußnote wird künftig nur noch den alten Hinweis auf den Rotationskolbenmotor enthalten. Von der Aufnahme der neuen Hubraumberechnung in die Fußnote wird abgesehen, weil nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 88/76/EWG die alte Hubraumberechnung für bestimmte Fahrzeuge erst 1996 untersagt werden kann. Erst von diesem Zeitpunkt ab wird die neue Berechnung alleinige Gültigkeit haben.

III. Zu Artikel 2

Wegen der vielen Änderungen der StVZO seit der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193) ist es angezeigt, den geltenden Wortlaut der Verordnung neu bekanntzumachen.

IV. Zu Artikel 3

Die Änderungen der StVZO sollen auch im Land Berlin angewendet werden; die Verordnung enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

V. Zu Artikel 4

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

VI. Auswirkungen auf die Preise

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffemissionen beziehen sich nur auf erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge. Je nach Fahrzeugtyp und Stand der technischen Ausrüstung sind Preisanhebungen nicht auszuschließen. Diese dürften aber - wenn überhaupt - nur in Einzelfällen auftreten, da die Hersteller sich insbesondere durch die derzeitige steuerliche Förderung bereits schadstoffarmer Personenkraftwagen seit einiger Zeit auf die neuen Anforderungen eingestellt haben und überwiegend schadstoffarme Personenkraftwagen anbieten, die bereits dem neuen Standard entsprechen.

Dies gilt in ähnlicher Weise auch für den Lastkraftwagenbereich. Die deutsche Automobilindustrie erfüllt die verschärften Anforderungen aufgrund einer freiwilligen Zusage für neue Motortypen bereits ab 1. Januar 1986. Somit sind bereits Lastkraftwagen auf dem Markt, die dem neuen Standard entsprechen. Mit Preisanhebungen ist daher nur in Ausnahmefällen zu rechnen.

Bei den motorisierten Zweiradfahrzeugen ist durch Übernahme der ECE-Regelungen Nr. 40 und 47 - wenn überhaupt - nur mit geringen Mehrkosten zu rechnen.

Durch Übernahme der Richtlinie 87/56/EWG entstehen geringfügige Mehrkosten infolge des Mehraufwandes zur Geräuschminderung in der 1. Stufe nur bei wenigen Typen. Wegen der relativ langen Vorlaufzeit bis zum Inkrafttreten der 2. Stufe können die Maßnahmen zur Geräuschminderung in die normale Typentwicklung integriert werden, so daß dann keine Mehrkosten entstehen.

Da somit nur in wenigen Fällen Preiserhöhungen eintreten dürften, sind spürbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

VII. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Die beim Kraftfahrt-Bundesamt schon seit Annahme der ECE-Regelungen im Jahre 1981/83 eingetretene geringfügige Mehrbelastung durch Bearbeitung von ECE-Genehmigungen wird fortbestehen. Kosten sind nicht quantifizierbar.

20.05.88

Beschluß

des Bundesrates

zur

Sechzehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulas-
sungs-Ordnung

/ Der Bundesrat hat in seiner 589. Sitzung am 20. Mai 1988 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n

zur

Sechzehnten Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

1. Eingangsformel

In der Eingangsformel ist im zweiten Spiegelstrich die
Angabe "des Gesetzes vom 3. August 1978 (BGBl. I
S. 1177)" durch die Angabe "des Gesetzes vom 15. März 1974
(BGBl. I S. 721)" zu ersetzen.

Begründung:

Die Nummer 7 des § 6 Abs. 1 des Straßen-
verkehrsgesetzes wurde durch § 70
Abs. 1 Nr. 2 des Bundes-Immissions-
schutzgesetzes vom 15. März 1974
(BGBl. I S. 721) in das Straßen-
verkehrsgesetz eingefügt.

2. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe g (§ 47 Abs. 9 Satz 1)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe g sind in § 47 Abs. 9 Satz 1
die Worte

"der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein"
durch die Worte

"die Abgasprüfstelle beim Rheinisch-Westfälischen Tech-
nischen Überwachungs-Verein e.V."

zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Präzisierung und Anpassung an die
entsprechenden Regelungen in der StVZO.

3. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe g (§ 47 Abs. 9 Satz 2)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe g ist § 47 Abs. 9 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Es können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen, sofern diese über die erforderlichen eigenen Meß- und Prüfeinrichtungen verfügen."

Begründung:

Die Änderung zielt darauf ab, für die hier anstehenden Abgasprüfungen das gleiche Verfahren zu übernehmen, wie es in anderen technischen Kfz-Prüfbereichen längst üblich ist und wie es auch für die Prüfungen der abgasverbesserten Kraftfahrzeuge in den Anlagen XXIII, XXIV und XXV bereits enthalten ist. Dies betrifft insbesondere Abgasprüfungen zur Erlangung von Betriebserlaubnissen nach §§ 20 und 21 sowie nach einschlägigen EG-Richtlinien.

Die Änderung führt zu einem einfacheren Verfahrensablauf für die Automobilhersteller, verbunden mit Zeit- und Kostenvorteilen.

Die vorliegende Verordnung hat dagegen zur Konsequenz, daß im Rahmen des Betriebserlaubnisverfahrens nach § 20 StVZO (Typ-Prüfverfahren für die Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeuge) die erforderlichen Prüfungen des Abgas-Emissionsverhaltens ausschließlich von nur einem "Technischen Dienst" durchgeführt werden dürfen (nur vom Rheinisch-Westfälischen Technischen Überwachungs-Verein in Essen).

Für diese Einengung auf nur eine einzige Stelle sind keine sachlichen Gründe mehr gegeben. Im Gegenteil, bei gleichgelagerten anderen technischen Kfz-Prüfbereichen, z.B. Lenkung, Bremsen, Geräuschen usw. - ebenfalls im Rahmen der Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO - ist eine solche Einengung auf nur eine Prüfstelle nicht vorhanden. Hier dürfen unter der Federführung des jeweiligen "Technischen Dienstes" auch die anderen Technischen Überwachungsvereine prüfen.

Damit ergibt sich ein wesentlich einfacherer Verfahrensablauf mit Zeit- und Kostenvorteilen (schon durch die kurzen Kontakt- und Reisewege zu den Automobilherstellern; die langen Reisewege der Prüfsingenieure von Essen zu den in Süddeutschland gelegenen Automobilherstellern u.a. in München, Ingolstadt, Stuttgart und umgekehrt würden entfallen).

Die Änderung ist aber auch aus folgender Sicht geboten:

Die vorliegende Verordnung führt durch die Einengung auf nur eine Prüfstelle zu vermeidbaren bürokratischen Hemmnissen mit den bereits erwähnten Kosten- und Zeitnachteilen. Die Automobilhersteller können sich mit Prüfungen aber auch an andere Prüfstellen im EG-Raum wenden. Der Anreiz dazu wächst, wenn Prüfungen im Ausland vom Verfahren her (nicht vom technischen Inhalt) einfacher abzuwickeln sind. Es kann aber letztlich nicht im deutschen Interesse liegen, wenn eine Schlüsselbranche wie die Automobilindustrie bei einschlägigen Prüfungen ins Ausland ausweicht. Dieser Entwicklung wirkt der Antrag entgegen.

Eigene Meß- und Prüfeinrichtungen sind aus Gründen der Neutralität und der Unabhängigkeit der prüfenden Stelle erforderlich. Ansonsten würde die prüfende Stelle allein auf die Meßanlagen des zu überprüfenden Automobilherstellers angewiesen sein und davon abhängen.

4. Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b (§ 49 Abs. 5 Satz 1)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b sind in § 49 Abs. 5 Satz 1 die Worte

"der Technische Überwachungs-Verein Bayern e. V."

durch die Worte

"die Geräuschprüfstelle beim Technischen Überwachungs-Verein Bayern e.V."

zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Präzisierung und Anpassung an die entsprechenden Regelungen in der StVZO.

5. Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b (§ 49 Abs. 5 Satz 2)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b ist § 49 Abs. 5 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Es können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen."

Begründung:

Die bisherige Verfahrensweise hat keinerlei Probleme aufgeworfen, vielmehr konnten zahlreiche Prüfstellen die für die Anwendung der Geräuschvorschriften erforderlichen technischen Grundsatzkenntnisse u.a. bei Austauschschalldämpferprüfungen vervollständigen. Es erscheint deshalb auch im Interesse der Qualitätssicherung bei den Prüfungen der Technischen Prüfstellen geboten, diesen die Möglichkeit zu bieten, sämtliche relevanten Prüfungen durchzuführen. Besondere Qualitätsvorteile bei der Konzentration auf eine Prüfstelle waren bislang nicht zu erkennen.

6. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b (§ 72 Abs. 2, Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 1)

In Artikel 1 Nr. 7 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b) Die Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XI (Prüfung des CO-Gehalts im Leerlauf) werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 47 Abs. 1 (Berechnung des Hubraums)

Ab 1. Juli 1988 ist im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis auf Antrag das Verfahren zur Berechnung des Hubraums nach der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

Ab 1. Oktober 1989 ist das Verfahren zur Berechnung des Hubraums nach der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) für alle von diesem Tage ab erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden; das Berechnungsverfahren gemäß der Fußnote 8 der Muster 2a und 2b in der vor dem 1. Juli 1988 geltenden Fassung ist auf Antrag anzuwenden, soweit und solange dies nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 88/76/EWG zulässig ist."

Begründung:

Notwendige redaktionelle Klarstellung und Anpassung an den üblichen Sprachgebrauch.