

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
und der Eichordnung

Punkt der 647. Sitzung des Bundesrates am 16. Oktober 1992

A

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)
und der Rechtsausschuß (R)

empfehlen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grund-
gesetzes nach Maßgabe nachstehender Änderungen zuzustimmen:

- U 1. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 47a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b
das Datum

"1. Januar 1977"

durch das Datum

"1. Oktober 1973"

zu ersetzen.

Ausgeliefert am 06. OKT. 1992

562/1/92

(noch Ziff. 1)

Begründung:

Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor sollen nach der Verordnung erst dann der Abgasuntersuchungspflicht unterliegen, wenn sie ab 1. Januar 1977 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

Alte Dieselfahrzeuge mit hoher Laufleistung fallen bei fehlender Wartung durch erhebliche Abgastrübung (Dieselqualm) negativ auf. Eine fachgerechte Wartung und Reparatur dieser Fahrzeuge kann das durch wenig Einzelfahrzeuge verursachte schlechte Image der Dieselfahrzeuge erheblich verbessern.

Die EG-Richtlinie zur Rauchgastrübung (72/306/EWG) wurde am 2. August 1972 verabschiedet, von der Bundesrepublik am 22. Dezember 1972 formell übernommen und 1977 obligatorisch.

Es kann daher davon ausgegangen werden, daß praktisch alle ab 1. Oktober 1973 (Beginn des Modelljahres 1973/74) in Verkehr gekommenen Dieselfahrzeuge auf der Basis der Rauchgastrübungsrichtlinie (72/306/EWG) zertifiziert wurden und demnach auch im Rahmen der Abgasuntersuchung überprüft werden können.

Dieser Empfehlung widerspricht der **Ausschuß für Verkehr und Post** mit folgender

(noch Ziff. 1)

Begründung:

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 01.01.1977 die EG-Richtlinie 72/306/EWG obligatorisch für Neufahrzeuge eingeführt. Weitere Abgasvorschriften sind vor diesem Datum nicht erlassen worden. Bei einer Anwendung von Fahrzeugen, die vor dem 01.01.1977 erstmals in den Verkehr gekommen sind, können rechtliche Probleme auftreten, weil für die Fahrzeuge bei Erstzulassung keine Abgasvorschriften gegolten haben. Im übrigen würde die Verschärfung nur eine relativ kleine Zahl von Fahrzeugen betreffen, die in der Regel jährlich eine geringe Fahrleistung erbringen. Der Termin 01.01.1977 entspricht im übrigen der Regelung für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren, die aus den gleichen Gründen erst bei einer Erstzulassung ab dem 01.07.1969 ASU-pflichtig sind.

VP 2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47a Abs. 2 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 47a Abs. 2 in Satz 1 das Wort
"Importeuren"
durch die Worte
"einer eigenen Werkstatt des Importeurs"
zu ersetzen und sind vor den Worten
"für die Durchführung von Hauptuntersuchungen"
die Worte
"gemäß Nummer 7.3 der Anlage VIII betrauten Kraftfahrzeug-
sachverständigen einer"
einzufügen.

Begründung:

Nach der Verordnung dürfen Importeure überall alle Fahrzeuge einer Abgasuntersuchung unterziehen. Der Text ist daher in dem Sinne einzuschränken, daß die Untersuchungen nur in der eigenen Werkstatt des Importeurs vorgenommen werden dürfen. Die weitere Änderung - Bezugnahme auf Nummer 7.3 der Anlage VIII - dient der Klarstellung, daß nur nach § 29 befugte Prüfsachverständige einer Überwachungsorganisation diese Untersuchungen durchführen dürfen, nicht aber Hilfskräfte.

U 3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 a Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 sind an § 47 a Abs. 2 folgende Sätze anzufügen:

"Die Untersuchung der Fahrzeuge findet im Rahmen der Hauptuntersuchung nach § 29 bei einer Überwachungsorganisation statt. Jede zweite Untersuchung kann durch eine der in Satz 1 genannten Stellen durchgeführt werden."

Begründung:

Zur Erzielung der größten Effizienz und Objektivität bei der turnusmäßigen Überprüfung erscheint eine wechselweise Untersuchung einmal in der Fachwerkstatt, beim nächsten Untersuchungstermin bei einer Überwachungsorganisation im Rahmen der Durchführung von § 29 als die effektivere Lösung.

Dieser Empfehlung widerspricht der **Ausschuß für Verkehr und Post** mit folgender

Begründung:

Die vorgeschlagene Regelung würde den Bemühungen um Deregulierung widersprechen. Es kommt hinzu, daß eine solche Vorschrift kaum vernünftig kontrollierbar wäre. Außerdem würde damit auch festgestellt, daß die ASU bei Werkstätten qualitativ schlechter durchgeführt wird als bei Überwachungsorganisationen, was nicht haltbar ist. Im übrigen wäre eine solche Vorgabe auch sachlich falsch, weil sie die Technischen Prüfstellen nicht berücksichtigt.

VP 4. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 a Abs. 3 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 47 a Abs. 3 in Satz 1 nach den Worten

"Verantwortliche eine"

die Worte

"vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden festgelegte" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung, wer die Veröffentlichung im Verkehrsblatt vornehmen kann. Die Prüfbescheinigung ist ein wesentlicher Teil des Verwaltungsaktes der Plakettenzuteilung durch die für die Länder tätigen zuständigen Stellen. Die Länder müssen deshalb ein Mitwirkungsrecht im Bund-/Länderfachausschuß "Technisches Kraftfahrwesen" bei der Gestaltung der Prüfbescheinigung haben.

VP 5. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47a Abs. 4 Satz 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 47a Abs. 4 in Satz 2 die Worte
", zuständigen Personen und der Zulassungsstelle auf Verlangen"

durch die Worte

"sowie auf Verlangen zuständigen Personen und der Zulassungsstelle"

zu ersetzen.

Begründung:

Bei der Hauptuntersuchung nach § 29 ist die Prüfbescheinigung stets vorzulegen und nicht nur auf Verlangen.

VP

6. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47a Abs. 5 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 47a der Absatz 5 wie folgt zu fassen:

"(5) Bei der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens ist die Plakette von der Zulassungsstelle anzubringen. Eine Prüfbescheinigung wird nicht ausgestellt. Erfolgt die Anbringung der Plakette vor der ersten vorgeschriebenen Abgasuntersuchung, ist Absatz 4 nicht anzuwenden"

Begründung:

In der Verordnung fehlt eine Regelung für den Fall, daß Fahrzeuge durch Ummeldung in einen anderen Zulassungsbezirk ein neues Kennzeichen erhalten. Die Neuformulierung hilft dem ab.

VP

7. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d (§ 47b Abs. 3 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d sind in § 47b Abs. 3 in Satz 1 nach den Worten

"Nummer 3"

die Worte

"oder Fahrzeuge bestimmter Hersteller"

einzufügen.

Begründung:

Insbesondere bei Fahrzeugen mit geregelter Katalysator und bei Dieselfahrzeugen sind fahrzeugspezifische Besonderheiten zu beachten, die nicht grundsätzlich bei allen für die Abgasuntersuchung anerkannten Werkstätten bekannt sind. Auch ist es zulässig, während einer Übergangsfrist, mit anderen Meßmethoden zu arbeiten, was nur bei bestimmten Fabrikaten praktiziert wird. Daher muß eine Beschränkung auf Fahrzeuge bestimmter Hersteller möglich sein.

VP 8. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d (§ 47b Abs. 3 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d ist in § 47b Abs. 3 am Ende von Nummer 3 folgender Halbsatz einzufügen:

"sofern sie eine eigene Kundendienstorganisation haben,"

Begründung:

Klarstellung, daß nur solche Importeure Schulungen durchführen dürfen, die dazu in der Lage sind und nicht auch Importeure, die nur Fahrzeuge importieren, ohne sie technisch bundesweit zu betreuen. Im übrigen dient die Ergänzung der Anpassung an die Regelungen, die die Verordnung in § 47b Abs. 3 Nr. 4 für die Hersteller von Gemischaufbereitungssystemen vorsieht.

VP 9. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d (§ 47 b Abs. 3 Satz 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d ist § 47 b Abs. 3 Satz 4 und 5 durch folgenden Satz zu ersetzen:

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 10

"Für die Schulung wird vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden ein Schulungsplan im Verkehrsblatt bekanntgemacht.

Begründung:

§ 47 Abs. 3 Satz 4 StVZO legt nach seinem Wortlaut die Annahme nahe, es solle verbindlich vorgeschrieben werden, daß die Schulung nach einem vom Bundesminister für Verkehr festgelegten Schulungsplan durchgeführt werden müsse. Eine derartige verbindliche Vorgabe wäre indes nur verfassungsrechtlich zulässig, wenn der Schulungsplan durch Rechtssatz festgelegt würde. Dies ist in der Verordnung jedoch nicht vorgesehen. Es kann daher keine rechtliche Verpflichtung begründet werden, die Schulung nach dem vorgesehenen Schulungsplan durchzuführen. Zur Klarstellung sind daher die Sätze 4 und 5 entsprechend zu ersetzen.

Die Schulung ist ein wesentlicher Teil der Anerkennungsvoraussetzungen und der Abgasuntersuchung, die in den Zuständigkeitsbereich der Länder fallen. Ein Mitwirkungsrecht der Länder im Bund-/Länder-Fachausschuß "Technisches Kraftfahrwesen" muß deshalb gegeben sein.

R 10. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d (§ 47 b Abs. 3 Satz 4 und 5 StVZO)
U /

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d ist § 47 b Abs. 3 Satz 4 und 5 durch folgenden Satz zu ersetzen:

"Für die Schulung wird vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden ein Schulungsplan im Verkehrsblatt bekanntgemacht."

Begründung:

§ 47 b Abs. 3 Satz 4 StVZO legt nach seinem Wortlaut die Annahme nahe, es solle verbindlich vorgeschrieben werden, daß die Schulung nach einem vom Bundesminister für Verkehr festgelegten Schulungsplan durchgeführt werden müsse. Eine derartige verbindliche Vorgabe wäre indes nur verfassungsrechtlich zulässig, wenn der Schulungsplan durch Rechtsatz festgelegt würde. Dies ist in der Verordnung jedoch nicht vorgesehen. Es kann daher keine rechtliche Verpflichtung begründet werden, die Schulung nach dem vorgesehenen Schulungsplan durchzuführen. Zur Klarstellung sind daher die Sätze 4 und 5 entsprechend zu ersetzen.

U 11. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d
(§ 47b Abs. 3 Satz 6 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d sind in § 47 b Abs. 3 Satz 6
die Worte

"alle 36 Monate"

durch die Worte

"alle 24 Monate"

zu ersetzen.

Begründung:

Aufgrund des weiterhin notwendigen und steigenden Anteils an Elektronik im Fahrzeug reicht eine Schulung der Fachkräfte, die möglicherweise erst nach 36 Monaten wiederholt wird, auf keinen Fall aus.

Damit gewährleistet ist, daß die Fachkräfte ständig auf dem Stand der Technik sind, erscheint ein Nachschulungsintervall von 24 Monaten gerechtfertigt.

562/1/92

(noch Ziff. 11)

Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschuß für Verkehr
und Post mit folgender

Begründung:

Die Verkürzung der Schulungsfristen ist eine
Übermaßregelung. Die Mitarbeiter einer Werk-
statt werden auch ständig anderweitig gerade
über technische Neuerungen fortgebildet. Außer-
dem hat sich die 36-Monatsfrist bei den
sicherheitsrelevanten Bremsensonderunter-
suchungen bewährt.

- VP 12. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe e und f
U (§ 47 b Abs. 4 Satz 1 und 2 und Abs. 5 Satz 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3

a) sind in Buchstabe e in § 47 b Abs. 4

aa) in Satz 1 die Worte
"mit Auflagen"
durch die Worte
"mit Nebenbestimmungen",

bb) in Satz 2 die Worte
"oder gegen Auflagen"
durch die Worte
"oder gegen Nebenbestimmungen",

b) sind in Buchstabe f in § 47 b Abs. 5 Satz 2 die Worte
"oder den Auflagen ergebenden Pflichten"
durch die Worte
"oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten"

zu ersetzen.

(noch Ziff. 12)

Begründung:

Der Rechtsgehalt einer Auflage erfaßt nicht die Notwendigkeiten in der Praxis. Hier können auch Bedingungen und andere Nebenbestimmungen angemessen sein, die von der Bedeutung des Wortes "Auflage" nicht mit umfaßt werden.

VP 13. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe f (§ 47b Abs. 5 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe f ist in § 47b in Absatz 5 folgender Satz anzufügen:

"Die Sätze 2 bis 5 gelten entsprechend für die Aufsicht über das Anerkennungsverfahren sowie über die Schulungen."

Begründung:

Die Klarstellung ist notwendig, weil ansonsten wesentliche Teile des Anerkennungsverfahrens der Aufsicht entzogen werden. Denn die Vorschriften der Verordnung stellen lediglich auf die Anerkennung ab, die für das Anerkennungsverfahren und für die Schulung zuständigen Stellen bedürfen jedoch grundsätzlich keiner Anerkennung.

R 14. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a (§ 69 a Abs. 5 Nr. 5 a StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a sind in § 69 a Abs. 5 Nr. 5 a nach den Worten "nicht für die vorschriftsmäßige Anbringung oder Befestigung der Plakette sorgt"

die Worte ", entgegen § 47 a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1 das Betriebsverbot oder die Betriebsbeschränkung des Kraftfahrzeugs nicht beachtet" einzufügen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung des Bußgeldtatbestands dahin, daß auch derjenige ordnungswidrig handelt, der eine von der Zulassungsstelle gemäß § 47 a Abs. 6 Satz 2 i.V.m. § 29 Abs. 5 Satz 3 angeordnete Betriebsuntersagung oder Betriebsbeschränkung nicht beachtet.

U 15. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a (§ 72 Abs. 2 zu § 47 a Abs. 1 und Anlage VIII a Nr. 3.1.1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist in der Übergangsvorschrift zu § 47 a Abs. 1 und Anlage VIII a Nr. 3.1.1 das Datum

"31. Dezember 1994"

durch das Datum

"31. Dezember 1993"

zu ersetzen.

(noch Ziff. 15)

Begründung:

Eine Sonderregelung für Fahrzeuge mit ungeregeltem Katalysator durch Verzicht auf die Kontrolle der Funktionsfähigkeit bei erhöhtem Leerlauf ist über den 31.12.1993 hinaus nicht gerechtfertigt.

Gerade Fahrzeuge mit ungeregeltem Katalysator weisen, wie Messungen ergeben haben, häufig erhöhte Abgaswerte auf.

VP
U

16. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b
§ 72 Abs. 2 zu § 47a Abs. 1
und Anlage IX a StVZO)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b ist in § 72 Abs. 2 der Satz 1 der Übergangsvorschrift zu § 47 a Abs. 1 und Anlage IX a (Plakette für die Durchführung von Abgasuntersuchungen) wie folgt zu fassen:

"Bei den vor dem 1. ... (einzusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung folgenden Monats) im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor ist ab dem 1. ... (einzusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung folgenden 13. Monats) die erste Abgasuntersuchung (weiter wie Regierungsvorlage)."

Begründung:

Notwendige Anpassung der Frist an das spätere Inkrafttreten der Verordnung als in Artikel 5 vorausgesetzt (1. Oktober 1992).

VP 17. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b (§ 72 Abs. 2 Satz 1a § 47b StVZO)
U

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b ist in § 72 Abs. 2 der Satz 1 der Übergangsvorschrift zu § 47 b Abs. 2 (Erteilung der Anerkennung zur Durchführung von Abgassonderuntersuchungen) wie folgt zu fassen:

"Eine vor dem 1. ... (einzusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung folgenden Monats) erteilte Anerkennung zur Durchführung von Abgassonderuntersuchungen bleibt gültig."

Begründung:

Notwendige Anpassung der Frist an das spätere Inkrafttreten der Verordnung als in Artikel 5 vorausgesetzt (1. Oktober 1992).

VP 18. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage VIII a StVZO)

Im Anhang I sind in der Nummer 1 der Anlage VIII a nach dem Wort

"Verkehrsblatt"

die Worte

"vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden" einzufügen.

Begründung:

Der Inhalt des Prüfverfahrens (auch technische Auslegungsregeln u. a.) ist wesentlicher Bestandteil der Durchführung der Abgasuntersuchung, die in die Zuständigkeit der Länder fällt. Es muß deshalb ein Mitwirkungsrecht der Länder gegeben sein.

U 19. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage VIII a Nr. 2.1.2.1 und
2.2.1.1 zur StVZO)

In Artikel 1 Nr. 6 (Anhang I) sind in Anlage VIII a Nr. 2.1.2.1
und 2.2.1.1 die Worte

"24 Monate"

durch die Worte

"12 Monate"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Bauteile der Abgasreinigungsanlagen, wie
Lambdasonde und Katalysator, unterliegen teilweise
sehr hohen thermischen Belastungen (z. B. lange
Vollgasfahrten).

Da man davon ausgehen kann, daß in den ersten drei
Jahren keine Schädigung dieser Bauteile eintritt,
danach jedoch je nach Laufleistung die volle Funk-
tionsfähigkeit nicht immer gewährleistet sein kann,
erscheint eine Überprüfung im zwölfmonatigen
Rhythmus als wesentlich effizienter.

Eine Gleichbehandlung von Fahrzeugen mit Kompres-
sionszündungsmotor bietet sich an, da zudem diese
Fahrzeuge im allgemeinen auch mit einem "Diesel-
kat" ausgerüstet sind.

**Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschuß für Verkehr
und Post mit folgender**

Begründung:

G-KAT- und Dieselfahrzeuge haben relativ
langzeitstabile Gemischaufbereitungsanlagen und
G-KAT-Fahrzeuge haben entsprechende Zündan-
lagen. Die Langzeitstabilität muß auch gemäß
der StVZO von dem Hersteller sichergestellt
werden. Sofern hierzu Systemfehler vorliegen,
werden sie durch die vorgesehene Feldüber-
wachung aufgedeckt. Vor einer Änderung der
Fristen sollten zunächst Erfahrungen mit den
jetzt vorgesehenen Fristen gesammelt werden.

582/1/92

U 20. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage VIII a Nummer 3.1.2 zur StVZO)

In Artikel 1 Nr. 6 (Anhang I) ist in Anlage VIII a in Nummer 3.1.2 im zweitletzten Satz der Wert

"0,3 % Vol"

durch den Wert

"0,2 % Vol"

zu ersetzen.

Begründung:

Motoren, die mit lamdageregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet sind, werden in aller Regel bei höherer Drehzahl so "abgemagert", daß der CO-Gehalt stark reduziert wird. Eine CO-Obergrenze von 0,2 Vol.-Prozent bei 3.000 min⁻¹ ist technisch notwendig, um schadhafte Aggregate besser zu erkennen und die Effektivität der Prüfung zu steigern.

Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschluß für Verkehr und Post mit folgender

Begründung:

Der Wert "0,3 % Vol" in der Verordnung ist grundsätzlich ein Maximalwert. Maßgeblich sind die Herstellerwerte, die in der Regel deutlich niedriger liegen. Im übrigen ist der Wert durch die EG-Richtlinie 92/55/EWG des Rates vorgegeben.

VP 21. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage VIII a Nummer 4.2 zur StVZO)

In Anhang I sind in Anlage VIII a Nr. 4.2 in Satz 2 die
Worte
"nach Anhörung"
durch die Worte
"mit Zustimmung"
zu ersetzen.

Begründung:

Der Ablauf des Prüfverfahrens ist wesentlicher Bestandteil der Durchführung der Abgasuntersuchung, die in die Zuständigkeit der Länder fällt. Es muß deshalb ein Mitwirkungsrecht der Länder gegeben sein.

VP 22. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb
(Anlage IX a StVZO)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb sind in der Anlage IX a in den Ergänzungsbestimmungen in Nummer 6 Satz 3 nach den Worten
"Nachweis nach einem"
die Worte
"vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden"
einzusetzen.

Begründung:

Der Ablauf des Prüfverfahrens ist wesentlicher Bestandteil der Durchführung der Abgasuntersuchung, die in die Zuständigkeit der Länder fällt. Es muß deshalb ein Mitwirkungsrecht der Länder gegeben sein.

562/1/92

vp 23. Zu Artikel 2 Nr. 2 (37. Ausnahmeverordnung zu StVZO)

U

In Artikel 2 Nr. 2 ist der letzte Satzteil wie folgt zu fassen:

", dürfen aufgrund dieser Verordnung noch bis zum 1. ... (ein-
zusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung
folgenden 13. Monats) Plaketten zugeteilt werden."

Begründung:

Notwendige Anpassung der Frist an das
spätere Inkrafttreten der Verordnung als
in Artikel 5 vorausgesetzt (1. Oktober 1992).

VP 24. Zu Artikel 3
(Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

In Artikel 3 ist die Gebührennummer 414.7.2 wie folgt zu fassen:

"414.7.2 Untersuchungen nach Nummer 3.2
der Anlage VIII a zur StVZO 30,00 - 180,00"

Begründung:

Da nunmehr das Prüfverfahren bei allen Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor gleich ist, muß die Differenzierung des Gebührentatbestandes entfallen.

VP 25. Zu Artikel 4 nach Nr. 2 (Anhang A zu § 8 Eichordnung)

In Artikel 4 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2 a einzufügen:

"2a. Anhang A (zu § 8) Nr. 29 Buchstabe d wird gestrichen."

Begründung:

Wegen der Vielzahl der amtlich zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Abgasuntersuchungen berechtigten Stellen ist es notwendig, daß die Verwendung findenden Geräte zum Schutze des Verbrauchers nach einem einheitlichen Verfahren geprüft und geeicht werden. Im übrigen hat der Bundesminister für Verkehr für viele in der Technischen Prüfstelle verwendeten Geräte keine Richtlinien erlassen, so daß die Befreiung ohnehin nicht zum Tragen kommt.

Der Aufwand für die Technische Prüfstelle durch die Eichung ist nicht kostenintensiver, da die regelmäßige interne Nachprüfung sowie die Fortbildung der Mitarbeiter entfällt.

Damit entfallen dann auch die von dem Bundesminister für Verkehr unter Mitwirkung der Länder zu erbringenden ständigen Angleichungen der Richtlinien an den Stand der Technik.

562/1/92

(noch Ziff. 25)

Als Folge sind

In Artikel 5 nach den Worten

"Diese Verordnung tritt"

die Worte

",mit Ausnahme von Artikel 4 Nr. 2a,"

einzufügen

und

folgender Satz anzufügen:

"Artikel 4 Nr. 2a tritt am 1. Januar 1995 in Kraft."

VP 26. Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

U

Artikel 5 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 5

Diese Verordnung tritt am 1. ... (einzusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung folgenden Monats) in Kraft."

Begründung:

Notwendige Anpassung des Datums des Inkrafttretens an den Zeitablauf.

Hinweis: Bei Annahme von Ziffer 25 ist die Fassung von Artikel 5 entsprechend anzupassen.

B

27. Der Finanzausschuß empfiehlt dem Bundesrat,

der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2
des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)** empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender EntschlieBungen:

- U
Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 42
28. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Verordnung entgegen der Aussage der Bundesregierung keinen wirk- samen Schritt zur Verringerung der Schadstoffe im Abgas von Kraftfahrzeugen darstellt.

Der Bundesrat hält insbesondere folgende Nachbesserungen für dringend erforderlich:

- U
29. - Bei Kraftfahrzeugen, insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen, muß eine Prüfung unter realistischen Bedingungen vorgeschrieben werden.

Dieser Empfehlung widerspricht der **Ausschuß für Verkehr und Post** mit folgender

Begründung:

Die freie Beschleunigung ist auch bei schweren Nutzfahrzeugen ein geeignetes Prüfverfahren für die Abgasuntersuchung. Es ist nicht erwiesen, daß die Prüfung unter Lastbedingungen aussagefähiger ist. Dies gilt insbesondere für die ständig zunehmenden Fahrzeuge mit Dieselmotoren der neuen Generation.

- U 30. - Für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren muß neben der Messung von CO auch die Messung des Ausstoßes von Kohlenwasserstoffen vorgeschrieben werden.
- U 31. - In die Verordnung müssen Kriterien zur Qualitätssicherung der Abgasuntersuchungen aufgenommen werden.
- U 32. - Bereits bei der Erstzulassung der Kraftfahrzeuge sind im Hinblick auf die später vorzunehmenden Abgasuntersuchungen die typspezifischen Prüfwerte für HC und CO festzulegen, um durch vergleichbare Daten (ASU bei Erstzulassung zzgl. Verschlechterungsfaktor) den Grad der Fehlerkennung zu erhöhen.

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** widerspricht den Empfehlungen in den Ziffern 30 und 32 mit folgender

Begründung:

Untersuchungen haben ergeben, daß die Komponente CO bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren ausreichend aussagefähig für die Abgasuntersuchung ist.

U
Bei Annahme
entfällt
Ziffer 44

33. - Arbeitsmaschinen, wie z.B. Baufahrzeuge, tragen durch ihre Emissionen in erheblichem Umfang zu der Gefährdung der in ihrem Einsatzbereich arbeitenden Menschen bei. Sie sind daher in die Abgasuntersuchungen einzubeziehen.

U

34. Es ist darüber hinaus festzustellen, daß die Verordnung kein taugliches Mittel ist, die Funktionsfähigkeit eines Katalysators zu prüfen. Die Effektivität der vorgesehenen Prüfverfahren ist nicht nachgewiesen. Es fehlt an Vorschriften über die Qualität der Untersuchungen, die insbesondere deshalb erforderlich sind, weil die Untersuchungen nicht zentral, sondern in einer großen Anzahl von Kraftfahrzeugwerkstätten durchgeführt werden.

U
Bei Annahme
entfällt
Ziffer 43

35. Der Bundesrat begrüßt, daß die Bundesregierung eine Feldüberwachung zur Untersuchung von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen plant; er bittet die Bundesregierung die Feldüberwachung noch in dieser Legislaturperiode einzuführen.

U

36. Eine Feldüberwachung ist zur sinnvollen Ergänzung der jetzt vorgelegten Abgasuntersuchung unverzichtbar; sie stellt auch sicher, daß die dem Hersteller obliegenden Pflichten überwacht werden, insbesondere die Pflicht, die Dauerhaltbarkeit der emissionsrelevanten Bauteile über eine angemessene Zeitdauer sicherzustellen. In einer solchen Feldüberwachung ist auch das Emissionsverhalten der Fahrzeuge außerhalb der Testfahrzyklen unter realistischen Verkehrs- und Fahrbedingungen zu prüfen.

562/1/92

- U 37. Auch in Anbetracht der Tatsache, daß durch die sogenannte ASU II ein höherer Anteil von Fahrzeugen, deren Abgasreinigungssystem weitgehend seine Funktion nicht mehr erfüllt, nicht erkannt wird, ist Handlungsbedarf gegeben. Somit ist die Felduntersuchung erforderlich, um durch die Erkennung von Systemfehlern die Effektivität der Abgasuntersuchung zu erhöhen.

Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschuß für Verkehr und Post mit folgender

Begründung:

Es ist nicht erwiesen, ("... Tatsache"), daß ein höherer Anteil von Fahrzeugen mit abgasrelevanten Mängeln durch die sogenannte ASU II nicht erkannt werden.

- U 38. Der Bundesrat geht davon aus, daß auch in der Zeit bis zur Einführung der Feldüberwachung die Bundesregierung z. B. durch Forschungsaufträge über das Umweltbundesamt das Emissionsverhalten der Kraftfahrzeuge - unter Einbeziehung der motorisierten Zweiräder - weiterhin überwacht und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse informiert.

- U 39. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Vorschriften über die Abgasuntersuchungen mit dem Ziel zu überprüfen,
- a) ob für Fahrzeuge mit sogenanntem ungeregelten Katalysator der CO-Gehalt der Leerlaufprüfung von 3,5 % Vol auf 2,0 % Vol abgesenkt werden soll,
 - b) ob die Prüfdrehzahl wegen des größeren Gasdurchsatzes bei Katalysatorfahrzeugen mit lambdageregelter Gemisch-aufbereitung von 2.500 min^{-1} auf $3.000 \pm 100 \text{ min}^{-1}$ angehoben werden soll.
- U 40. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine Regelung zu Mineralöladditiven vorzulegen, auch um Verfälschungen der Ergebnisse der Abgasuntersuchungen vorzubeugen. Das Abgasverhalten eines Dieselmotors, insbesondere die Abgastrübung, kann durch Zugabe von Zündbeschleunigern oder durch sogenannte Rußabbrandadditive verändert werden. Diese Additive sind z. Z. frei handelbar. Untersuchungen haben jedoch ergeben, daß eine ganze Reihe dieser Dieseladditive toxische und umweltgefährdende Substanzen enthalten. Außerdem wird durch die Additive nur die Färbung beeinflußt, der Gesamtausstoß an Partikeln jedoch nicht. Daher ist eine entsprechende Regelung unverzichtbar.
- U 41. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung mit Nachdruck, innerhalb von zwei Jahren eine überarbeitete Verordnung vorzulegen, die den vom Bundesrat geforderten Nachbesserungen gerecht wird.

VP
Entfällt
bei Annahme
von Ziffer 28

42. Der Bundesrat begrüßt die Ausdehnung der Abgasüberwachung (ASU II) nun auch auf Katalysator- und Diesel-PKW sowie auf dieselgetriebene Nutzfahrzeuge als weiteren Schritt, die Umweltbelastungen im Straßenverkehr zu verringern.

VP
Entfällt
bei Annahme
von Ziffer 35

43. Die Bundesregierung wird jedoch gebeten - hinsichtlich der von ihr beabsichtigten Feldüberwachung der Kraftfahrzeuge im Zusammenhang mit der ASU II - die technischen, organisatorischen und haushaltsrechtlichen Fragen zu klären und alsbald ein Konzept für diese Feldüberwachung vorzulegen.

VP
Entfällt
bei Annahme
von Ziffer 33

44. Zu Artikel 1 Nr. 2
(§ 47a Abs. 1 Satz 2 StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob im Interesse des Umweltschutzes auch die zur Zeit von der Abgasuntersuchung ausgenommenen Kraftfahrzeuge wie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Krafträder u. a. in die Vorschriften über die Abgasuntersuchung einbezogen werden sollen, und ggf. baldmöglichst die erforderlichen Voraussetzungen hierfür zu schaffen.

Zahlreiche Kraftfahrzeugarten sind von der Abgasuntersuchung ausgenommen, tragen jedoch aufgrund ihrer Fahrleistung zur Belastung der Umwelt mit Schadstoffen bei. Auch bei diesen Kraftfahrzeugen muß der Schadstoffausstoß minimiert werden.

VP

45. Zu Artikel 1 Nr. 2
(§ 47a Abs. 3 Satz 2 StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob in Artikel 1 Nr. 2 in § 47a Abs. 3 in Satz 2 nach den Worten "mindestens das amtliche Kennzeichen des untersuchten Kraftfahrzeugs,"

die Worte

"den Namen und die Anschrift des Halters,"

bei der nächsten Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingefügt werden können.

Diese Angaben auf der Prüfbescheinigung sind im Interesse effizienter Kontrollmaßnahmen erforderlich. Wie die bisherigen Erfahrungen mit der ASU I gezeigt haben, kann bei Kontrollen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Abgasuntersuchung durch die Handwerksorganisationen in den anerkannten Werkstätten dem Verdacht auf fingierte ASU-Prüfbescheinigungen bislang nicht im gewünschten Maße nachgegangen werden; denn mangels der Halterdaten kann beim Kfz-Halter nicht nachgefragt werden. Vielfach werden von den Zulassungsstellen die Halteranschriften nicht mitgeteilt.

VP

46. Zu Artikel 1 Nr. 6
(Anlage VIIa § 47a Nummer 3.2 zur StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob durch eine Ausnahmereordnung für Kraftfahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, eine Sonderregelung für die Abgasuntersuchung getroffen werden soll.

08.10.92

VP - Fz - R - U

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
und der Eichordnung

Punkt 45 der 647. Sitzung des Bundesrates am 16. Oktober 1992

Die Empfehlungen der Ausschüsse in Drucksache 562/1/92 sind wie folgt zu berichtigen:

Seite 18 erhält folgende Fassung:

- 18 -

VP 23. Zu Artikel 2 Nr. 2 (37. Ausnahmeverordnung zur StVZO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist der letzte Satzteil wie folgt zu fassen:

Ziff.23

und

Ziff.23a

schließen
sich aus

", dürfen aufgrund dieser Verordnung noch bis zum
(einzusetzen: letzter Tag, Monat und Jahreszahl des auf
die Verkündung folgenden 12. Monats) Plaketten zugeteilt
werden."

- 2 -

Ausgeliefert am 08. OKT. 1992

Begründung:

Berichtigung des Termins und notwendige Anpassung der Frist an das spätere Inkrafttreten der Verordnung als in Artikel 5 vorausgesetzt (1. Oktober 1992).

U 23a. Zu Artikel 2 Nr. 2 (37. Ausnahmeverordnung zur StVZO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist der letzte Satzteil wie folgt zu fassen:

", dürfen aufgrund dieser Verordnung noch bis zum 1. ...
(einzusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung
folgenden 13. Monats) Plaketten zugeteilt werden."

Begründung:

Notwendige Anpassung der Frist an das spätere Inkrafttreten der Verordnung als in Artikel 5 vorausgesetzt (1. Oktober 1992).