

12.08.92

VP - Fz - R - U

17 Seiten

Verordnung

der Bundesregierung

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und der Eichordnung

A. Zielsetzung

Verringerung der durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Luftverunreinigungen. Verhinderung übermäßiger Schadstoffemissionen durch Einzelfahrzeuge.

B. Lösung

Das Abgasverhalten der im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge mit Fremd- oder Kompressionszündungsmotor wird regelmäßig überwacht. Es wird mittelbar über eine Bauteile- und Wirkungsprüfung beurteilt. Dabei werden emissionsrelevante Einstelldaten auf der Grundlage von Herstellerangaben auf richtige Einstellung und die Funktionsfähigkeit emissionsrelevanter Bauteile geprüft.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aufgrund der Maßnahme nicht auszuschließen. Obwohl die Abgasuntersuchungen im Rahmen normaler Wartungsarbeiten miterledigt werden können, sind Mehrbelastungen auch bei Bund, Ländern und Gemeinden nicht auszuschließen. Sie sind jedoch nicht quantifizierbar.

12.08.92

VP - Fz - R - U

Verordnung

der Bundesregierung

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und der
Eichordnung

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 12. August 1992

021 (323) - 920 00 - Str 172/92

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

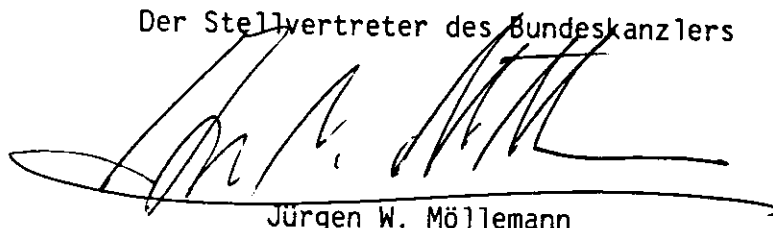
Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften und der Eichordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80
Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.

Jürgen W. Möllemann

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und
der Eichordnung *)

Vom1992

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), und des § 6a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet der Bundesminister für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d, Nr. 5a und Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d geändert durch Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), Absatz 1 Nr. 5a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und Absatz 2a eingefügt durch Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), verordnen der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

*) Artikel 1 Nr. 3 in Verbindung mit Anlage VIII a dient der Umsetzung der Richtlinie 91/.../EWG des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Auspuffgase) (ABl. Nr. ... vom ..., S.)

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a und d, Nr. 5a und Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 3 geändert gemäß Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) verordnen der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden
- des § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) verordnen der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung der beteiligten Kreise und
- des § 2 Abs. 2, 3 und 5 und des § 3 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 Buchstabe a und Abs. 3 des Eichgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1992 (BGBl. I S. 711) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der betroffenen Kreise:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom

(BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Der Hinweis auf § 47a wird wie folgt gefaßt:

"§ 47a Untersuchung des Abgasverhaltens von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen (Abgasuntersuchung)".

b) Nach dem Hinweis auf Anlage VIII wird folgender Hinweis eingefügt:

"Anlage VIIIA Untersuchung des Abgasverhaltens von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor (Dieselmotor)".

c) In den Hinweisen auf § 47 b und auf Anlage IX a, wird jeweils das Wort "Abgassonderuntersuchungen" durch das Wort "Abgasuntersuchungen" ersetzt.

2. § 47 a wird wie folgt gefaßt:

"§ 47a

Untersuchung des Abgasverhaltens
von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen
(Abgasuntersuchung)

(1) Die Halter von Kraftfahrzeugen, die mit Fremdzündungsmotor oder mit Kompressionszündungsmotor angetrieben werden, haben zur Verringerung der Schadstoffemissionen das Abgasverhalten ihres Kraftfahrzeuges auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlage VIIIA in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind

1. Kraftfahrzeuge mit

- a) Fremdzündungsmotor, die weniger als vier Räder, ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 400 kg oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h haben oder die vor dem 1. Juli 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind;
- b) Kompressionszündungsmotor, die weniger als vier Räder oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h haben oder die vor dem 1. Januar 1977 erstmals in den Verkehr gekommen sind;
- c) rotem Kennzeichen (§ 28);

2. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen;

3. selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

Die Prüfung nach Anlage XI im Rahmen der Hauptuntersuchung nach § 29 entfällt für Kraftfahrzeuge, die der Abgasuntersuchung unterliegen.

(2) Untersuchungen nach Absatz 1 Satz 1 dürfen nur von Werken des Fahrzeugherstellers, Importeuren im Sinne des § 47 b Abs. 3 Nr. 3, hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr, von für die Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen oder von Fahrzeughaltern, die Hauptuntersuchungen oder Zwischenuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb nach Nummer 4.1 der Anlage VIII durchführen dürfen, vorgenommen werden.

(3) Als Nachweis über den ermittelten Zustand des Abgasverhaltens hat der für die Untersuchung Verantwortliche eine Prüfbescheinigung nach einem im Verkehrsblatt bekanntgegebenen Muster auszuhändigen und bei vorschriftsmäßigem Abgasverhalten eine Plakette nach Anlage IXa zuzuteilen, die am vorderen amtlichen Kennzeichen nach Maßgabe der Anlage IXa anzubringen ist. Der für die Untersuchung Verantwortliche hat dafür zu sorgen, daß die Prüfbescheinigung mindestens das amtliche Kennzeichen des untersuchten Kraftfahrzeugs, den Stand des Wegstreckenzählers, den Hersteller des Kraftfahrzeugs einschließlich Schlüsselnummer, Fahrzeugtyp und -ausführung einschließlich Schlüsselnummer, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, die Sollwerte nach Anlage VIIIA und die von ihm abschließend ermittelten Istwerte, ferner das Datum und die Uhrzeit, die Kontrollnummer oder den Namen und die Anschrift der prüfenden Stelle sowie die Unterschrift des für die Untersuchung Verantwortlichen enthält. Eine Durchschrift, ein Abdruck oder eine Speicherung auf Datenträger der Prüfbescheinigung verbleibt bei der untersuchenden Stelle. Sie ist aufzubewahren und innerhalb eines Jahres ab Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer zu vernichten.

(4) Die Prüfbescheinigung ist aufzubewahren. Der Fahrzeugführer hat sie der für die Durchführung der Hauptuntersuchung nach § 29 verantwortlichen Person, zuständigen Personen und der Zulassungsstelle auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Kann die Prüfbescheinigung nicht ausgehändigt werden, ist eine Abgasuntersuchung durchzuführen.

(5) Bei der erstmaligen Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens ist die Plakette von der Zulassungsstelle anzubringen. Eine Prüfbescheinigung wird nicht ausgestellt. Absatz 4 ist in diesen Fällen nicht anzuwenden.

(6) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß die Plakette am vorderen Kennzeichen des Fahrzeugs nach Maßgabe der Anlage IXa dauerhaft angebracht und so befestigt ist, daß sie gegen Mißbrauch gesichert ist; sie darf weder verdeckt noch verschmutzt sein. § 29 Abs. 5 und Abs. 6 gilt für Plaketten nach Anlage IX a entsprechend.

(7) Die Untersuchungspflicht ruht während der Zeit, in der Kraftfahrzeuge durch Ablieferung des Fahrzeugscheins oder der amtlichen Bescheinigung über die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens und durch Entstempelung des amtlichen Kennzeichens vorübergehend stillgelegt worden sind. War in dieser Zeit eine Untersuchung nach Absatz 1 fällig, so ist sie bei Wiederinbetriebnahme des Kraftfahrzeugs durchführen zu lassen; in diesen Fällen ist die Plakette von der Zulassungsstelle anzubringen. Dies gilt entsprechend für Kraftfahrzeuge, die nach endgültiger Außerbetriebsetzung wieder in den Verkehr kommen.

(8) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn, die Deutsche Bundespost und die Polizeien der Länder können die Untersuchung nach Absatz 1 für ihre Kraftfahrzeuge selbst durchführen sowie die Ausgestaltung der Prüfbescheinigung selbst bestimmen. Für die Fahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes entfällt die Plakette nach Absatz 3."

3. § 47b wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort "Abgassonderuntersuchungen" durch das Wort "Abgasuntersuchungen" ersetzt.
- b) In Absatz 1 werden das Wort "Abgassonderuntersuchungen" durch das Wort "Abgasuntersuchungen" und die Bezugnahme "Abs. 4" durch die Bezugnahme "Abs. 2" ersetzt.
- c) In Absatz 2 Nr. 2 werden nach dem Wort "erforderlichen" die Wörter "und - soweit in Absatz 3 vorgeschrieben - besonders geschulten" eingefügt.
- d) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Die Anerkennung kann auf bestimmte Fahrzeuggruppen nach Anlage VIII a Nummer 3 beschränkt werden. Sie wird für die Prüfung der Kraftfahrzeuge nach Anlage VIIIa Nummer 3.1.2 oder Nummer 3.2. nur erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, daß die von ihm zur Prüfung eingesetzten Fachkräfte eine dem jeweiligen Stand der Technik der zu prüfenden Kraftfahrzeuge entsprechende Schulung erfolgreich durchlaufen haben. Die Schulung kann durchgeführt werden durch

 1. Kraftfahrzeughersteller,
 2. Kraftfahrzeugmotorenhersteller,
 3. Kraftfahrzeugimporteure, die entweder selbst Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeugtypen oder die durch Vertrag mit einem ausländischen Fahrzeughersteller alleinvertriebsberechtigt im Geltungsbereich dieser Verordnung sind,
 4. Hersteller von Gemischaufbereitungssystemen mit eigener Kundendienstorganisation, sofern sie Erstausrüstung liefern,
 5. eine von einem der vorgenannten Hersteller oder Importeure ermächtigte und für eine solche Schulung geeignete Stelle,
 6. eine vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughand-

werks ermächtigte Stelle oder

7. eine von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle anerkannten Stelle.

Die Schulung ist nach einem Schulungsplan durchzuführen, der vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden festgelegt worden ist. Der Schulungsplan wird vom Bundesminister für Verkehr im Verkehrsblatt bekanntgemacht. Die Schulung der Fachkräfte ist spätestens alle 36 Monate erneut durchzuführen und nachzuweisen. Die zur Schulung befugten, ermächtigten oder anerkannten Stellen haben dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen, daß sie Schulungen durchführen wollen. Sie haben ihm die Schulungsstätten zu benennen. Die Stellen und Schulungsstätten werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben."

- e) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz eingefügt:

"(4) Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß die Abgasuntersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt werden; sie ist nicht übertragbar. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nAchträglich eine der Voraussetzungen nach Absatz 2 oder 3 weggefallen oder wenn die Abgasuntersuchungen wiederholt nicht ordnungsgemäß durchgeführt oder wenn sonst gegen die Pflichten aus der Anerkennung oder gegen Auflagen grob verstoßen worden ist."

f) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt gefaßt:

"(5) Die Aufsicht über das Anerkennungsverfahren, über die Durchführung der Abgasuntersuchung sowie über die Schulungen obliegt der obersten Landesbehörde, der von ihr bestimmten oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte sachverständige Personen oder Stellen prüfen lassen, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind, die Abgasuntersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt und die sich sonst aus der Anerkennung oder den Auflagen ergebenden Pflichten erfüllt werden. Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen".

4. § 69a Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5a wird wie folgt gefaßt:

"5a. entgegen § 47a Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Nummer 2 der Anlage VIIIA das Abgasverhalten seines Kraftfahrzeuges nicht oder nicht rechtzeitig untersuchen läßt, entgegen § 47a Abs. 2 eine Untersuchung vornimmt, entgegen § 47a Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 eine Plakette nach Anlage IXa zuteilt, entgegen § 47a Abs. 3 Satz 2 nicht dafür sorgt, daß die Prüfbescheinigung die von ihm ermittelten Istwerte enthält, entgegen § 47a Abs. 4 Satz 2 die

Prüfbescheinigung nicht aushändigt, entgegen § 47a Abs. 6 Satz 1 Halbsatz 1 nicht für die vorschriftsmäßige Anbringung oder Befestigung der Plakette sorgt oder als Halter gegen eine Vorschrift des § 47a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 6 über das Anbringen von verwechslungsfähigen Zeichen oder des § 47 a Abs. 7 Satz 2 Halbsatz 1, auch in Verbindung mit Satz 3, über die Untersuchung des Abgasverhaltens bei Wiederinbetriebnahme des Kraftfahrzeuges verstößt,".

b) Nach Nummer 5a wird folgende Nummer 5b eingefügt:

"5b. entgegen § 47b Abs. 5 Satz 4 eine Maßnahme nicht duldet, eine mit der Prüfung beauftragte Person nicht unterstützt oder Aufzeichnungen nicht vorlegt,".

c) Die bisherigen Nummern 5b und 5c werden Nummern 5c und 5d.

5. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 8 (Abgase von Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 47a Abs. 1 und Anlage VIIIA Nummer 3.1.1 (Untersuchungsverfahren für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor ohne Katalysator oder mit Katalysator, jedoch ohne lambdageregelte Gemischaufbereitung)

Abweichend von § 47a Abs. 1 und Anlage VIIIA Nummer 3.1.1 kann auf die Kontrolle der Funktionsfähigkeit des

Katalysators bei erhöhtem Leerlauf längstens bis zum 31. Dezember 1994 verzichtet werden.

§ 47a Abs. 1 und Anlage VIIIA Nummer 3.2 und Nummer 4 (Untersuchungsverfahren für Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor)

Abweichend von § 47a Abs. 1 und Anlage VIII a Nummer 3.2. und Nummer 4 dürfen Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor, für die der Fahrzeughersteller die Überprüfung des Abgasverhaltens im Rahmen seiner Wartungsvorgaben durch ein mit Nummer 3.2. vergleichbares Prüfverfahren schon vor dem 9. Februar 1990 eingeführt hat, nach diesem Verfahren und mit den dafür vorgegebenen Meßgeräten längstens bis zum 31. Dezember 1995 weitergeprüft werden."

- b) Die Übergangsvorschrift zu § 47a Abs. 1 und Anlage IXa (Plakette für die Durchführung von Abgassonderuntersuchungen) wird durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 47 a Abs. 1 und Anlage IXa (Plakette für die Durchführung von Abgasuntersuchungen)

Bei den vor dem 1. Oktober 1992 im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor ist ab 1. Oktober 1993 die erste Abgasuntersuchung spätestens in dem durch die Prüfplakette nach § 29 angegebenen Jahr und dem auf der Prüfplakette oben angegebenen Monat durchzuführen. § 29 Abs. 5 Satz 1 bleibt unberührt. War bei vorübergehend stillgelegten Fahrzeugen während der Zeit der Stilllegung eine Hauptuntersuchung nach § 29

fällig, so ist die Abgasuntersuchung bei Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs durchführen zu lassen.

§ 47a Abs. 3 Satz 2 (Inhalt der Prüfbescheinigung)

gilt für Prüfungen an Fahrzeugen nach Anlage VIII a Nummer 3.1.1 spätestens ab dem 1. Januar 1994. Bis zu diesem Datum können Prüfbescheinigungen nach den Vorgaben des § 47a Abs. 5 in der Fassung vom 1. Januar 1985 verwendet werden.

§ 47 b Abs. 2 (Erteilung der Anerkennung zur Durchführung von Abgassonderuntersuchungen)

Eine vor dem 1. Oktober 1992 erteilte Anerkennung zur Durchführung von Abgassonderuntersuchungen bleibt gültig. Sie berechtigt aber nur zu Abgasuntersuchungen an Kraftfahrzeugen, die unter die Nummer 3.1.1 der Anlage VIIIa fallen."

6. Nach der Anlage VIII wird die aus dem Anhang I dieser Verordnung ersichtliche Anlage VIIIa eingefügt.

7. Die Anlage IX a wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort "Abgassonderuntersuchungen" durch das Wort "Abgasuntersuchungen" ersetzt.
- b) Die Ergänzungsbestimmungen werden wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 Satz 3 wird das Wort "Abgassonderuntersuchung" durch das Wort "Abgasuntersuchung" ersetzt.
 - bb) In Nummer 6 werden die Sätze 2 und 3 wie folgt gefaßt:

"Die nach § 47 b anerkannten Werkstätten beziehen die Plaketten von den örtlich zuständigen Handwerkskammern oder von der örtlich und fachlich zuständi-

gen Kraftfahrzeuginnung, wenn diese die Anerkennung ausgesprochen hat. Über die Verwendung der Plaketten ist von dem Verantwortlichen für die Abgasuntersuchungen fortlaufend ein Nachweis nach einem im Verkehrsblatt bekanntgemachten Muster zu führen."

Artikel 2

Aufhebung der 37. Ausnahmereverordnung zur StVZO

1. Die 37. Ausnahmereverordnung zur StVZO vom 19. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2412), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Oktober 1990 (BGBl. I S. 2391), wird aufgehoben.
2. Für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 3 Abs. 1 der in Nummer 1 genannten Verordnung, die mit Katalysator und lambdageregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet sind, dürfen auf Grund dieser Verordnung noch bis zum 1. Oktober 1993 Plaketten zugeteilt werden.

Artikel 3

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Im 3. Abschnitt der Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch die Verordnung vom(BGBl. I S....), wird die Gebührennummer 414.7 wie folgt gefaßt:

- | | | |
|---------|---------------------------------------|---------------|
| "414.7 | Abgasuntersuchungen nach § 47 a StVZO | |
| 414.7.1 | Untersuchung nach Nummer 3.1., | DM |
| | der Anlage VIIIA zur StVZO | 20,00 - 60,00 |
| 414.7.2 | Untersuchung nach Nummer 3.2. | |
| | der Anlage VIIIA zur StVZO | |

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| - Fz bis 3500 kg Gesamtgewicht | 30,00 - 90,00 |
| - Fz über 3500 kg Gesamtgewicht | 60,00 - 180,00". |

Artikel 4

Änderung der Eichordnung

Die Eichordnung vom 12. August 1988 (BGBl. I S. 1657), zuletzt geändert durch ... vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

"2. Meßgeräte für die Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen, wenn sie für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs, in Betrieben des Kraftfahrzeuggewerbes, in öffentlichen Tankstellen oder sonst geschäftsmäßig verwendet oder bereitgehalten werden,".

2. Nach § 77 Abs. 6 wird folgender Absatz eingefügt:

"(6a) Abweichend von § 3 Abs. 1 Nr. 2 dürfen nicht eichfähige Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren, die für die Überprüfung des Abgasverhaltens nach den durch Verordnung vom (BGBl. I S.) eingefügten Übergangsvorschriften zu § 47a Abs. 1 und Anlage VIII a Nummer 3.2.1 und Nummer 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingesetzt werden, bis zum 31. Dezember 1995 ungeeicht weiter verwendet werden, wenn ihre Eignung der Bundesanstalt durch ein Sachverständigengutachten nachgewiesen ist und die Meßgeräte nach der Betriebsanleitung des Herstellers gewartet werden.".

3. In Anhang B Nr. 18.4 wird das Wort "CO-Abgasmeßgeräte" durch die Wörter "Meßgeräte für die Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen" ersetzt.
4. Anlage 18 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Inhaltsübersicht erhält Abschnitt 9 die Bezeichnung "Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren"; im Abschnitt 10 wird das Wort "CO-Abgasmeßgeräte" durch die Wörter "Abgasmeßgeräte für Fremdzündungsmotoren" ersetzt.
 - b) Nach Abschnitt 8 wird der aus dem Anhang II zu dieser Verordnung ersichtliche Abschnitt 9 eingefügt.
 - c) Abschnitt 10 wird wie aus dem Anhang III zu dieser Verordnung ersichtliche gefaßt.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1992 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den
Der Bundeskanzler

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Wirtschaft

Anhang I

Anlage VIIIA

(§ 47a)

Untersuchung des Abgasverhaltens
von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen
mit Fremd- oder Kompressionszündungsmotor
(Abgasuntersuchung)

1. Art und Gegenstand der Untersuchungen

Die untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeuge unter-
liegen Untersuchungen des Abgasverhaltens gemäß
§ 47a, den nachstehender Vorschriften und den dazu
im Verkehrsblatt veröffentlichten Verlautbarungen.

2. Zeitabstand der Untersuchungen

Die Kraftfahrzeuge sind mindestens in folgenden re-
gelmäßigen Zeitabständen einer Abgasuntersuchung zu
unterziehen:

2.1 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor

2.1.1 ohne Katalysator oder mit Katalysator, jedoch ohne
lambdageregelte Gemischaufbereitung

.....12 Monate

2.1.2 mit Katalysator und lambdageregelter Gemischaufbe-
reitung

2.1.2.1 allgemein

bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personen-
kraftwagen für die erste Untersuchung

.....36 Monate

für die weiteren Untersuchungen.....24 Monate

- 2.1.2.2 zur Personenbeförderung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs-Verordnung12 Monate
- 2.1.2.3 die nicht unter 2.1.2.1 oder 2.1.2.2 fallen24 Monate
- 2.2 Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor
- 2.2.1 bis 3500 kg zulässiges Gesamtgewicht
- 2.2.1.1 allgemein
bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen für die erste Untersuchung36 Monate
für die weiteren Untersuchungen24 Monate
- 2.2.1.2 zur Personenbeförderung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs-Verordnung.....12 Monate
- 2.2.1.3 die nicht unter 2.2.1.1 oder 2.2.1.2 fallen24 Monate
- 2.2.2 über 3500 kg zulässiges Gesamtgewicht12 Monate

3. Untersuchungsverfahren

3.1 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor

3.1.1 ohne Katalysator oder mit Katalysator, jedoch ohne lambdageregelte Gemischaufbereitung.

Bei der Abgasuntersuchung an diesen Kraftfahrzeugen sind durchzuführen:

1. Sichtprüfung

- der schadstoffrelevanten Bauteile einschließlich Auspuffanlage auf Vorhandensein, Vollständigkeit, Dichtheit und auf Beschädigung;
- des verengten Tankeinfüllstutzens oder des Betankungshinweises, soweit gefordert.

2. Kontrolle

der schadstoffrelevanten Einstelldaten auf Einhaltung der vom Fahrzeughersteller für das Kraftfahrzeug anzugebenden Sollwerte nach den Anleitungen des Fahrzeugherstellers. Bei betriebswarmem Motor sind

- der Schließwinkel bei kontaktgesteuerten Zündanlagen,
 - der Zündzeitpunkt,
 - die Leerlaufdrehzahl,
 - der CO-Gehalt im Abgas bei Leerlauf
- und - sofern vorhanden - die Funktionsfähigkeit
- des Abgasrückführungssystems,
 - des Sekundärluftsystems
- sowie
- die Wirkung des Katalysators - durch Messung des CO-Gehaltes bei einer erhöhten Leerlaufdrehzahl, die einen Betrieb mit magerem Gemisch ($\lambda > 1$) sicherstellt, sofern dies ohne Verstellung der Gemischaufbereitung möglich ist -

zu prüfen.

Sofern für das Kraftfahrzeug vom Hersteller keine Sollwerte angegeben sind, gilt die Einstellung nach dem jeweiligen Stand der Technik als erfüllt, wenn die Schadstoffemissionen bei betriebssicherer Funktion des Motors minimiert sind. Der CO-Gehalt im Leerlauf darf dabei den Wert von 3,5 % Vol nicht übersteigen, es sei denn, es wird nachgewiesen, daß er auch bei ordnungsgemäßem Zustand des Motors und der schadstoffrelevanten Bauteile nicht eingehalten werden kann.

3.1.2 mit Katalysator und lambdageregelter Gemischaufbereitung.

Bei der Abgasuntersuchung an diesen Kraftfahrzeugen sind durchzuführen:

1. Sichtprüfung

- der schadstoffrelevanten Bauteile einschließlich Auspuffanlage auf Vorhandensein, Vollständigkeit, Dichtheit und auf Beschädigung;
- des verengten Tankeinfüllstutzens, sofern dazu vom Fahrzeughersteller keine Ausnahmeregelung angegeben ist.

2. Kontrolle

der schadstoffrelevanten Einstelldaten auf Einhaltung der vom Fahrzeughersteller für das Kraftfahrzeug anzugebenden Sollwerte nach den Anleitungen des Fahrzeugherstellers. Bei betriebswarmem Motor und Katalysator sind

- der Zündzeitpunkt (soweit darstellbar),
 - die Leerlaufdrehzahl,
 - der Regelkreis mittels einer vom Fahrzeughersteller anzugebenden einfachen Störgrößenauf- und -abschaltung durch Bestimmung des Lambda-verlaufes auf Funktionsfähigkeit (Grundverfahren),
 - der Wert für Lambda mit einer zulässigen Abweichung von $\pm 2 \%$ bei erhöhtem Leerlauf im Auspuffendrohr und
 - der CO-Gehalt im Abgas bei Leerlauf und bei erhöhtem Leerlauf (mindestens 2500 min⁻¹)
- zu prüfen.

Der Fahrzeughersteller kann neben dem Grundverfahren zur Prüfung der Funktionsfähigkeit des Regelkreises auch anderes Verfahren zulassen.

Gibt der Hersteller keinen Wert für Lambda vor, ist $1 \pm 3 \%$ als zulässiger Wert für Lambda anzusetzen.

Für den CO-Gehalt bei Leerlauf gilt 0,5 % Vol, bei erhöhtem Leerlauf gilt 0,3 % Vol als höchstzulässiger Wert, einschließlich aller Toleranzen. Weist der Hersteller einer vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Stelle nach, daß bei ordnungsgemäß arbeitendem Motor und Abgasreinigungssystem ein höherer Wert erreicht wird, so ist dieser als höchstzulässiger Wert anzusetzen.

3.2

Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor

Bei diesen Kraftfahrzeugen ist die Rauchgastrübung im Teilstromverfahren bei freier Beschleunigung des Motors zu prüfen. Die Kraftfahrzeuge sind dafür mit in der Bundesrepublik Deutschland handelsüblichem Dieselmotorkraftstoff betankt vorzuführen:

1. Sichtprüfung

- der schadstoffrelevanten Bauteile einschließlich Auspuffanlage auf Vorhandensein, Vollständigkeit, Dichtheit und auf Beschädigung;
- des Völlastanschlages bei durchgetretenem Fahrpedal, soweit durchführbar.

2. Kontrolle

nach Konditionierung entsprechend Herstellerangabe der Leerlaufdrehzahl und der Abregeldrehzahl sowie des Abgasverhaltens des Kraftfahrzeuges durch Erfassung des Spitzenwertes der Rauchgastrübung bei freier

Beschleunigung. Hierzu muß der Prüfer bei Leerlauf des betriebswarmen Motors das Fahrpedal schnell und stoßfrei durchtreten. Diese Stellung ist nach Erreichen der Abregeldrehzahl des Motors ausreichend lange beizubehalten. Anschließend ist das Fahrpedal loszulassen bis die Leerlaufdrehzahl wieder erreicht ist. Dieser Vorgang ist mindestens viermal durchzuführen. Der Trübungsspitzenwert ist jeweils ab dem zweiten Vorgang zu erfassen. Die der Auswertung zugrundegelegten Spitzenwerte der Rauchgastrübung müssen in einer Bandbreite von $0,5 \text{ m}^{-1}$ liegen. Aus den drei letzten Messungen ist der arithmetische Mittelwert zu bilden. Der so ermittelte Spitzenwert darf den vom Kraftfahrzeughersteller für den Fahrzeugtyp vorzugebenden maximalen Trübungswert nicht überschreiten. Ist vom Hersteller des Kraftfahrzeugs kein Trübungswert vorgegeben, gilt ein Trübungskoeffizient von $2,5 \text{ m}^{-1}$ einschließlich aller Toleranzen als höchstzulässiger Trübungswert .

Der vorgegebene Trübungswert darf nicht überschritten werden, es sei denn, es wird nachgewiesen, daß dieser auch bei ordnungsgemäßem Zustand des Motors und der schadstoffrelevanten Bauteile nicht eingehalten werden kann.

4. Abgasmeßgeräte

- 4.1 Die für die Durchführung der Abgasuntersuchungen eingesetzten Abgasmeßgeräte müssen den eichrechtlichen Vorschriften entsprechen.
- 4.2 Die Abgasmeßgeräte für die Untersuchungsverfahren nach Nummer 3.1.2 und Nummer 3.2 müssen dem festge-

legten Ablauf des Prüfverfahrens genügen, für das sie eingesetzt werden. Einzelheiten zum Ablauf der Prüfverfahren werden vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt veröffentlicht.

- 4.3 Die Abgasmeßgeräte für die Untersuchungsverfahren nach Nummer 3.1.2 und Nummer 3.2 müssen über Einrichtungen verfügen oder mit Einrichtungen verbunden sein, die die Daten des zu untersuchenden Kraftfahrzeugs nach § 47 a Abs. 3 Satz 2 einschließlich der ermittelten Meßwerte aufnehmen, speichern und in Form einer Prüfbescheinigung ausdrucken.

Anhang II

Abschnitt 9

Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren

1. Zulassung

Die Bauarten von Abgasmeßgeräten für Kompressionszündungsmotoren bedürfen der Zulassung zur innerstaatlichen Eichung.

2. Begriffsbestimmung

2.1 Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren sind Meßgeräte zur Kontrolle des Abgasverhaltens von Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor. Sie können als Filterschwärzungsmeßgeräte * oder Trübungsmeßgeräte ausgeführt sein.

2.2 Meßgrößen sind:

- Bei Filterschwärzungsmeßgeräten die Schwärzung eines Filters durch den darauf aus dem Abgas gesammelten Ruß, angegeben als Schwärzungszahl;
- bei Trübungsmeßgeräten die Schwächung von transmittiertem Licht durch den im Abgas dispergierten Ruß, angegeben als Trübungskoeffizient (m^{-1}) und zusätzlich wahlweise als Trübungsgrad (%).

2.3 Definition:

- Schwärzungszahl: $10 (1 - \xi')$,
 ξ' Reflexionsgrad des geschwärzten Filters, bezogen auf den Wert 1 des ungeschwärzten Filters.

* Filterschwärzungsmeßgeräte sind für Untersuchungen nach § 47 a StVZO nicht zugelassen

Die Definition gilt für eine Länge der Abgassäule, aus der der Ruß auf dem Filterpapier abgeschieden wird, von 405 mm.

- Trübungsgrad (%): $100 (1 - \tau)$,
 τ Transmissionsgrad.

Die Definition gilt für eine Transmissionsweglänge von 430 mm.

- Trübungskoeffizient (m^{-1}): $\frac{1}{d} \ln \frac{1}{\tau}$,

d Dicke der Rauchsicht.

3. Gebrauchsanweisung

Jedem Meßgerät muß eine bei der Bauartzulassung festgelegte Gebrauchsanweisung beigegeben sein. Diese muß eine Beschreibung des Aufbaus und der Wirkungsweise des Gerätes sowie die Wartungsvorschriften enthalten. Bei Filterschwärzungsmeßgeräten muß das zu verwendende Filterpapier spezifiziert sein.

4. Wartung

Die Meßgeräte müssen unter den in der Gebrauchsanweisung angegebenen Bedingungen innerhalb der dort festgelegten Fristen, längstens jedoch in Abständen von 6 Monaten, gewartet werden. Die Wartung kann durch einen Wartungsdienst oder durch fachkundiges Personal des Meßgerätebesitzers erfolgen; sie ist nachzuweisen und auf dem Meßgerät kenntlich zu machen.

5. Aufschriften

Zusätzlich zu den Angaben nach § 42 Abs. 1 der Eichordnung müssen auf dem Meßgerät angegeben sein:

- die Typbezeichnung,
- die Worte "Gebrauchsanweisung beachten" oder das entsprechende genormte Zeichen,
- ein Hinweis auf die erforderliche Wartung.

6. Fehlergrenzen

6.1. Die Eichfehlergrenzen betragen für:

- die Schwärzungszahl 0,3
- den Trübungsgrad 5 ‰
- den Trübungskoeffizienten $0,3 \text{ m}^{-1}$

6.2. Die Verkehrsfehlergrenzen betragen das 1,5fache der Eichfehlergrenzen.

7. Übergangsvorschriften

7.1 Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren sind allgemein zur innerstaatlichen Eichung zugelassen, wenn sie die Anforderungen der Eichordnung erfüllen und ihre Eignung für die Abgasuntersuchung nach den in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angegebenen Prüfverfahren für Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor durch ein von der Bundesanstalt anerkanntes Sachverständigengutachten nachgewiesen und durch ein Prüfzeichen gekennzeichnet ist.

7.2 Allgemein zur Eichung zugelassene Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren können bis zum 31. Dezember 1994 erstgeeicht und unbefristet nachgeeicht werden.

Anhang III

Abschnitt 10

Abgasmeßgeräte für Fremdzündungsmotoren

1. Zulassung

Die Bauarten von Abgasmeßgeräten für Fremdzündungsmotoren bedürfen der Zulassung zur innerstaatlichen Eichung.

2. Begriffsbestimmung

Abgasmeßgeräte für Fremdzündungsmotoren sind Meßgeräte zur Bestimmung der Volumenkonzentration einer oder mehrerer der unter Nr. 6 spezifizierten Abgaskomponenten von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor.

3. Gebrauchsanweisung

Jedem Meßgerät muß eine bei der Bauartzulassung festgelegte Gebrauchsanweisung beigegeben sein. Diese muß eine Beschreibung des Aufbaus und der Wirkungsweise des Gerätes sowie die Wartungsvorschriften enthalten.

4. Wartung

Die Meßgeräte müssen unter den in der Gebrauchsanweisung angegebenen Bedingungen innerhalb der dort festgelegten Fristen, längstens jedoch in Abständen von 6 Monaten, gewartet werden. Die Wartung muß durch einen Wartungsdienst oder durch fachkundiges Personal des Meßgerätebesitzers erfolgen; sie ist nachzuweisen und auf dem Meßgerät kenntlich zu machen.

5. Aufschriften

5.1 Zusätzlich zu den Angaben nach § 42 Abs. 1 der Eichordnung müssen auf dem Meßgerät angegeben sein:

- die Typbezeichnung,
- die Genauigkeitsklasse,

- die Worte "Gebrauchsanweisung beachten" oder das entsprechende genormte Zeichen,
- ein Hinweis auf die erforderliche Wartung,
- bei Meßgeräten ohne Ortshöhen-Korrektureinrichtung die Aufschrift "Geeicht für Ortshöhem.ü. N.N. ± ...m".

5.2 Die Volumenkonzentration der Abgaskomponenten wird in "% vol CO", "% vol CO₂", "10⁻⁶ vol HC" oder "ppm vol HC" und "% vol O₂" angegeben.

5.3 Die Einheiten der Volumenkonzentrationen müssen so am Meßgerät angebracht sein, daß sie der zugehörigen Meßwertanzeige eindeutig zugeordnet sind.

6. Fehlergrenzen

6.1 Eichfehlergrenzen für die Volumenkonzentration:

6.1.1 Genauigkeitsklasse I:

5 % vom Meßwert, aber nicht weniger als

0,06 % vol für CO,

0,5 % vol für CO₂,

12 . 10⁻⁶ vol für HC,

0,1 % vol für O₂.

6.1.2 Genauigkeitsklasse II (gilt nur für die Messung von CO):

10 % vom Meßwert, aber nicht weniger als 0,2 % vol CO.

6.2 Verkehrsfehlergrenzen für die Volumenkonzentration:

6.2.1 Genauigkeitsklasse I:

Die Verkehrsfehlergrenzen sind gleich den Eichfehlergrenzen.

6.2.2 Genauigkeitsklasse II:

15 % vom Meßwert, aber nicht weniger als 0,3 % vol CO.

7. Übergangsvorschriften
 - 7.1 CO-Abgasmeßgeräte, die bis zum 31. Dezember 1979 gemäß § 47 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nach den Richtlinien über Einrichtungen für die CO-Messung der Abgase von Ottomotoren nach Anlage XI StVZO vom 27. November 1967 (VkB1. 1967, S. 649) ein Gutachten der Prüfstelle für die Abgase von Kraftfahrzeugen beim Rheinisch-Westfälischen Technischen Überwachungsverein, Essen, erhalten haben, sind allgemein zur innerstaatlichen Eichung zugelassen.
 - 7.2 Allgemein zur innerstaatlichen Eichung zugelassene CO-Abgasmeßgeräte, die bis zum 31. Dezember 1984 erstge-eicht worden sind, können unbegrenzt nachgeeicht werden. Sie müssen die in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen mit Ausnahme der in Nummer 5 und 6 festgelegten Bestimmungen einhalten. Die Eichfehlergrenzen dieser Abgasmeßgeräte betragen für die Volumenkonzentration 0,7 %, die Verkehrsfehlergrenzen 1 %.
 - 7.3 CO-Abgasmeßgeräte, deren Bauart von der Bundesanstalt bis zum 31. Dezember 1992 zugelassen und die bis zum 31. Dezember 1995 erstge-eicht worden sind, können unbegrenzt nachgeeicht werden. Sie müssen die in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen mit Ausnahme der Bestimmungen in Nummer 6 einhalten. Die Eichfehlergrenzen dieser Abgasmeßgeräte für die Volumenkonzentration betragen 0,5 %, die Verkehrsfehlergrenzen 0,7 %. Bei Mehrgasmeßgeräten muß aus der Aufschrift hervorgehen, daß nur der CO-Kanal geeicht ist.

Begründung

I. **Allgemeines**

1. Mit der vorliegenden Verordnung wird ein weiterer Schritt zur Verringerung der Schadstoffe im Abgas von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen getan. Der Beschluß der Bundesregierung vom 21. August 1985, die im April 1985 angelaufene Überwachung des Abgasverhaltens der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor um ein spezielles Verfahren zur Prüfung der Wirksamkeit von Katalysatoren zu ergänzen und die Überwachung der Rußemissionen von Dieselfahrzeugen in die Untersuchungen mit einzubeziehen, wird damit umgesetzt. Die Ausdehnung der regelmäßigen Überwachung des Abgasverhaltens mittels Bauteile- und Wirkungsprüfung auf die im Verkehr befindlichen Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen mit Kompressionszündungsmotor sowie die schadstoffarmen Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor trägt zur Verbesserung des Umweltschutzes in erhöhtem Maße bei. Auch aus Gründen der Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen wird diese Maßnahme als notwendig erachtet.

Die immer anspruchsvolleren Anforderungen an das Abgasverhalten von Neufahrzeugen alleine reichen nicht aus. Das Abgasverhalten der Kraftfahrzeuge muß auch über deren Nutzungszeit hin regelmäßig überprüft werden. Nur so können Verschlechterungen im Abgasverhalten des einzelnen Kraftfahrzeuges im Verkehr als Folge von Verschleiß, fehlerhafter Nutzung, unterlassener oder fehlerhafter Wartung oder Reparatur

festgestellt und sodann behoben werden. Die EG-Kommission hat sich die Auffassung der Bundesregierung zu eigen gemacht. Nach Beratungen mit den Mitgliedstaaten hat sie im Juli 1991 einen entsprechenden Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG vorgelegt. Dies hatte zur Folge, daß die Bundesrepublik aus EG-rechtlichen Gründen die für 1991 vorgesehene Verabschiedung der vorliegenden Verordnung um ein Jahr hinausschieben mußte. Es kam hinzu, daß der Vorschlag der EG-Kommission für alle Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor als einzig zulässiges Prüfverfahren das Verfahren der freien Beschleunigung vorsieht. Eine Prüfung unter Last - so wie von Deutschland vorgeschlagen - ist dagegen nicht berücksichtigt worden. Einem solchen Prüfverfahren werden auch keine Chancen für eine EG-weite Umsetzung eingeräumt.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile ist deshalb schließlich in dieser Verordnung dem Vorschlag der EG-Kommission gefolgt worden. Im Juni 1992 hat sich bestätigt, daß der gewählte Weg richtig war. Der EG-Verkehrsministerrat verabschiedete in Luxemburg die Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Auspuffgase). Damit ist EG-weit der Einstieg in die Überwachung des Abgasverhaltens vom im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen vorgegeben worden. Die Verordnung baut auf den nunmehr EG-weit verbindlich vorgegebenen Mindestprüfnormen auf. Der verbliebene Spielraum für nationale Verbesserungen bei den Prüfungen wurde ausgenutzt. Die Richtlinie wird mit dieser Verordnung in der Bundesrepublik vorzeitig umgesetzt.

Die Beurteilungsmöglichkeiten des Verfahrens der freien Beschleunigung zur Erkennung von abgasrelevanten Fehlern an schweren Kraftfahrzeugen mit Kom-

pressionszündungsmotor erscheint ausreichend. Dies auch deshalb, weil grundsätzlich typspezifische Prüfwerte Anwendung finden. Auf die Ausführungen des RWTÜV Essen vom 24. April 1992 zum Thema "Die Überwachung der Rußemission der Dieselfahrzeuge im Verkehr nach der Methode der freien Beschleunigung" wird in diesem Zusammenhang hingewiesen. Dort ist u.a. folgendes ausgeführt worden:

"Mit der Begrenzung der gasförmigen Schadstoffemissionen durch die ECE-Regelung R.49 und besonders mit der späteren Absenkung entsprechend 88/77/EWG bzw. ECE-R. 49/01 begann eine Motorenentwicklung, die u.a. zur Einengung der Toleranzen für die abgasrelevanten Bauteile führte. Nach Aussagen der Hersteller führte diese Entwicklung auch zu einer geringeren Serienstreuung für den Beschleunigungsrauch. Eine wesentliche Änderung hinsichtlich der Motorenauslegung und der Auswahl der Bauteile erfordern die zukünftigen Grenzwerte, bekannt als Euro 1- und Euro 2-Norm, die neben besonders stark reduzierten Stickoxidemissionen erstmals die Partikelemission begrenzen. Letzteres bedeutet für die Motorenhersteller, daß sie die Rußemissionen bei Vollastbetrieb wesentlich reduzieren müssen, so daß die neueren Motoren im Rauch weit unterhalb der Vollastgrenzwerte nach 72/306/EWG oder ECE-R. 24/03 liegen und der Vollastrauch für diese Motoren somit völlig unproblematisch ist.

Erreicht wurden diese Erfolge u.a. durch Abgasturboaufladung, in der Regel verbunden mit Ladeluftkühlung. Die Abgasturboaufladung macht den Einsatz eines LDA (ladedruckabhängiger Vollastanschlag) erforderlich, um übermäßige Rauchentwicklung bei fehlendem Ladedruck, z. B. beim Anfahren, zu verhindern. Damit die Drehmomentreduzierung bei den unteren Motordrehzahlen nicht unnötig groß ist, dadurch würde das Anfahren erschwert, wird der LDA so eingestellt, daß

der für Motoren mit Abgasturboaufladung begrenzte Rauchwert bei freier Beschleunigung gerade mit ausreichender Sicherheit eingehalten wird.

Für die Motoren der neuen Generation ist somit weniger der Vollastrauch als vielmehr der Beschleunigungsrauch die kritische Größe. Messungen der Hersteller an einigen neueren aufgeladenen Motoren bestätigen dies. Alle Fehler, die am Ladesystem simuliert wurden, sind deutlich am Beschleunigungsrauch zu erkennen, während der Vollastrauch teilweise nur unwesentlich beeinflusst wird. Dieses bedeutet aber, daß sich die freie Beschleunigung für die neue Motorgeneration besser zur Überwachung eignet als die Vollastprüfung."

Als Ergänzung zu der vorgenannten, den Nutzer des Kraftfahrzeuges in die Pflicht nehmenden Maßnahme ist eine Feldüberwachung anzusehen. Sie ist ein Instrument, mit dem abgasrelevante Systemfehler bei einzelnen Fahrzeugtypen herausgefunden und beseitigt werden können. Die hat auch ein Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes gezeigt. Auf diesen Erfahrungen aufbauend arbeiten der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Bundesminister für Verkehr zur Zeit an einem Konzept für eine Untersuchung von Kraftfahrzeugen im Feld. Im Rahmen der Beratungen zur Verabschiedung dieser Verordnung ist die Feldüberwachung insbesondere von seiten der Länder und vom ADAC als notwendige Ergänzung zu den Abgasuntersuchungen gefordert worden. Damit würde schließlich auch die Überwachung der dem Hersteller obliegenden Verpflichtungen eingeführt, die Dauerhaltbarkeit der emissionsrelevanten Bauteile über eine angemessene Zeitdauer sicherzustellen.

2. Bei der Ausweitung der geltenden Abgasuntersuchung auf alle Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge spielten die folgenden Erkenntnisse eine Rolle:

Die Wiedereinbindung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, insbesondere solcher mit Katalysator in die Abgasuntersuchung, ist notwendig, weil bei Ausfall der Abgasreinigungsanlage der Schadstoffausstoß des Kraftfahrzeuges um ein Vielfaches ansteigen kann. Die Ergebnisse von Feldversuchen zeigen, daß mit der regelmäßigen Überwachung des Abgasverhaltens dieser Kraftfahrzeuge ein nicht zu vernachlässigendes Minderungspotential erschlossen werden kann.

Im einzelnen wurde festgestellt, daß weniger der Katalysator selbst Ursache zu hoher Schadstoffemissionen ist, sondern in fast allen Fällen Defekte oder fehlerhafte Einstellungen bei anderen emissionsrelevanten Bauteilen, wie Zündanlage, Einspritzanlage und Lambda-Regelkreis dafür verantwortlich sind. Der größte Teil dieser Mängel war durch einfache Wartungs- oder Reparaturarbeiten mit geringem Aufwand zu beheben, und die volle Wirksamkeit des Katalysators konnte umgehend wieder hergestellt werden.

Da der Anteil der Kraftfahrzeuge mit geregelter Katalysator am Gesamtbestand stetig ansteigt und künftig die Masse der Fahrzeuge bilden wird, müssen diese Fahrzeuge von der Abgasuntersuchung erfaßt werden.

Eine von einem großen Fahrzeughersteller durchgeführte Überprüfung von ihm produzierter Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor im Feld hat gezeigt, daß 34 % der überprüften Kraftfahrzeuge im Abgasverhalten nicht seinen für diese Fahrzeuge vorgegebenen Anforderungen entsprachen. 85 % der Fahr-

zeuge konnten mittels einfacher Einstellarbeiten im Abgasverhalten so verbessert werden, daß sie danach den Herstelleranforderungen genügten. Ähnliche Erkenntnisse sowohl für Personenkraftwagen als auch für Nutzfahrzeuge folgen aus Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes und des VdTÜV.

3. Als Prüfverfahren werden jeweils eine Bauteile- und eine Wirkungsprüfung vorgegeben. Sie sind von einem Arbeitskreis vorgeschlagen worden, in dem Experten aus Ländern, Industrie und Prüforganisationen mitgearbeitet haben. Die Vorschläge bauen auf den Ergebnissen der in den vergangenen Jahren diskutierten Vor- und Nachteile der Wirkungsprüfung nach UBA/TÜV-Vorschlag und der Systemprüfung nach VDA/ZDK-Vorschlag auf. Sie sind im Rahmen der Verabschiedung des Konzeptes zur Weiterentwicklung der Abgassonderuntersuchung Anfang 1990 bei den Beteiligten aus der Automobilindustrie, den Prüforganisationen, dem Kraftfahrzeughandwerk, den Ländern und den Meßgeräteherstellern grundsätzlich auf breite Zustimmung gestoßen. Die Prüfverfahren sind- wie bereits unter I.1 ausgeführt - auch in der entsprechenden EG-Richtlinie enthalten. Ihre Eignung zur Ermittlung von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit schlechtem Abgasverhalten ist in verschiedenen Untersuchungen nachgewiesen worden. Insbesondere mit Blick auf die EG-Harmonisierung mußte bei Fahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auf die Vorgabe einer Prüfung unter Last verzichtet und statt dessen wie beim Personenkraftwagen mit Dieselmotor das Prüfverfahren der freien Beschleunigung gewählt werden.
4. Die Bundesregierung wird die Wirksamkeit der nunmehr eingeführten Überwachungsmaßnahmen überprüfen und die dazu notwendigen Voraussetzungen schaffen. Eine begleitende Auswertung wird angestrebt. Die dabei

gewonnenen Erkenntnisse sollen für Verbesserungen und Ergänzungen bei den nunmehr auch EG-weit vorgegebenen Verfahren genutzt werden.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zur Präambel

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

Da im Rahmen dieser Verordnung für die zur Anwendung kommenden Meßgeräte auch die Eichordnung angepaßt werden muß, ist die Verordnung aufgrund der angeführten Bestimmungen des Eichgesetzes durch die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht ist an die vorgenommenen Änderungen angepaßt worden.

Der Name Abgassonderuntersuchung wurde durch den Namen Abgasuntersuchung ersetzt. Damit soll deutlich gemacht werden, daß die Abgasuntersuchung keine Sondermaßnahme, sondern eine notwendige, eigenständige Untersuchung zur Überwachung des Abgasverhaltens der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge ist.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 a)

§ 47 a ist neugefaßt worden. In Absatz 1 wurde der Anwendungsbereich auf die Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor ausgedehnt, das Ziel der Überwachungsmaßnahme deutlich herausgearbeitet und

die Grundpflicht des Kraftfahrzeughalters beschrieben. Außerdem sind hier die Ausnahmeregelungen zusammengefaßt.

Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor, die vor dem 1. Januar 1977 erstmals in den Verkehr gebracht wurden, sind von der Pflicht zur Durchführung der Abgasuntersuchung ausgenommen worden. Dies deshalb, weil die Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe nur für die Kraftfahrzeuge vorgeschrieben wurde, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kamen. Die Ausnahme gilt heute für etwa 110.000 Personenkraftwagen und Wohnmobile sowie für rund 81.000 Nutzfahrzeuge. Das entspricht etwa 2,5 % bzw. 6 % des jeweiligen Fahrzeuggesamtbestandes.

Die Einzelheiten über die Fristen und die Durchführung der Abgasuntersuchung sind aus § 47 a Abs. 2 und Abs. 3 in der alten Fassung vom 20. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1684) herausgenommen und in die neue Anlage VIII a aufgenommen worden.

Absatz 2 entspricht dem alten Absatz 4, der aber zur Klarstellung des Gewollten in der letzten Aufzählung ergänzt wurde. Die Importeure sind zudem nunmehr den inländischen Herstellern gleichgestellt worden. Zur besseren Übersicht ist der Inhalt des alten Absatzes 5 in den Absätzen 3, 5 und 6 neu geordnet und zur Klarstellung des Gewollten entsprechend ergänzt worden.

In Absatz 3 sind die Mindestangaben in der Prüfbescheinigung festgelegt worden. Sie wurden ergänzt. Damit soll der Aussagewert der Prüfbescheinigung eindeutiger gemacht werden. Mit der neu aufgenommenen Aufbewahrungspflicht für die Zweitschrift der Prüfbescheinigung bei der untersuchenden Stelle werden Nachprüfungen erleichtert und die Möglichkeiten zur Wahrnehmung der Aufsichtspflicht verbessert. Dem

Fahrzeughalter wird darüber hinaus die Möglichkeit eröffnet, sich in Zweifelsfällen oder bei Verlust der Prüfbescheinigung leichter vor ungerechtfertigten Anschuldigungen oder Forderungen zu schützen. Ein Anspruch des Fahrzeughalters auf Erteilung einer kostenlosen Ersatzprüfbescheinigung wird damit nicht begründet.

Absatz 4 entspricht dem alten Absatz 6. Die Zulassungsstelle ist zur Klarstellung des Gewollten in der Aufzählung nunmehr benannt.

Absatz 5 regelt das Verfahren bei der erstmaligen Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens.

Mit Absatz 6 werden die bewährten Regelungen der Untersuchung nach § 29 nunmehr deckungsgleich für die Abgasuntersuchung übernommen.

Absatz 7 entspricht dem alten Absatz 8.

Absatz 8 entspricht dem alten Absatz 10. Die Deutsche Reichsbahn wurde zusätzlich aufgenommen. Sie wird damit hier der Deutschen Bundesbahn gleichgestellt.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 b (§ 47 b Abs. 1)

Durch die Neufassung des § 47 a mußte die Bezugnahme in § 47 b Abs. 1 berichtigt werden.

5. Zu Artikel 1 Nr. 4 c und d (§ 47 b Abs. 2 und Abs. 3)

Die fortschreitende Technik im Automobilbau und hier insbesondere der Einsatz von immer mehr Elektronik machen es erforderlich, daß die mit den neu eingeführten Abgasuntersuchungen befaßten Mitarbeiter regelmäßig mit den eingebauten abgasrelevanten Systemen und den Neuerungen dazu vertraut gemacht wer-

den. Deshalb wurde für sie eine Schulung vorgeschrieben, die spätestens nach 36 Monaten erneut durchlaufen werden muß. Im Rahmen der Schulung sollen aber auch die Meßgerätehandhabung und eine Einführung in die Vorschriften und Richtlinien über die Durchführung von Abgasuntersuchungen vermittelt werden. Der Ausbildungsrahmen wird in Absprache mit den beteiligten Verbänden und Ländern festgelegt und im Verkehrsblatt bekanntgemacht. Damit soll sichergestellt werden, daß neue Erfordernisse bei der Schulung rasch einfließen können.

Die Anerkennung für die Durchführung der Abgasuntersuchungen wird nicht mehr grundsätzlich für alle im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge erteilt. Mit Blick auf die Vielzahl der eingesetzten Systeme und Varianten dazu ist das auch nicht mehr zu rechtfertigen. Mit der Beschränkung der Anerkennung auf bestimmte Kraftfahrzeuggruppen kann der Schulungs- und Geräteaufwand für den einzelnen gering gehalten werden. Gleichzeitig darf erwartet werden, daß damit die Qualität der durchgeführten Abgasuntersuchungen gesteigert werden kann, was einen direkten Einfluß auf den Nutzen für den Fahrzeughalter und für die Umwelt hat.

Die Berechtigung zur Durchführung der Schulung wird auf die Stellen beschränkt, die die erforderliche Sach- und Detailkenntnis sowie Erfahrung mit Schulungsaufgaben haben oder die Gewähr dafür bieten, daß sie entsprechend geeignete Stellen mit der Schulung beauftragen werden.

Die Vorgaben im § 47 b Abs. 3 sind im übrigen in Anlehnung an die bewährten Regelungen für die Bremsensonderuntersuchungen gemäß § 29 in Verbindung mit Anlage VIII erfolgt.

6. Zu Artikel 1 Nr. 4 e und f (§ 47 b Abs. 4 und Abs. 5)

Mit der Einfügung des neuen Absatzes 4 und der Ergänzung des Absatzes 5 werden die Voraussetzungen für die Anerkennung, den Widerruf der Anerkennung und die Aufsicht über die Durchführung der Abgasuntersuchungen von Kraftfahrzeugwerkstätten eindeutiger geregelt. Die in Anlage VIII zu § 29 festgelegten und seit langem bewährten Bestimmungen werden hier im wesentlichen übernommen.

7. Zu Artikel 1 Nr. 4 a bis c (§ 69 a)

Die bisher in § 69 a (Ordnungswidrigkeiten) Abs. 5 Nr. 5 a enthaltene Fassung ist durch eine übersichtlichere Fassung ersetzt worden. Darin wurden nunmehr auch Fehlhandlungen der mit der Durchführung der Abgasuntersuchung befaßten Personen aufgenommen.

Die neue Nr. 5 b berücksichtigt die in § 47 b Abs. 5 aufgenommene Ergänzung und stimmt im Gewollten mit der entsprechenden und seit langem bewährten Regelung zu Anlage VIII überein.

8. Zu Artikel 1 Nr. 5 a (§ 72 Abs. 2)

Die Vorschrift bestimmt, bis zu welchem Stichtag auf die Kontrolle der Funktionsfähigkeit des Katalysators bei erhöhtem Leerlauf bei Kraftfahrzeugen ohne lambdageregelte Gemischaufbereitung längstens verzichtet werden kann.

Darüber hinaus legt sie fest, daß Prüfverfahren für bestimmte Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor, die bereits vor dem angegebenen Stichtag vom Hersteller im Rahmen seiner Wartungsvorgaben eingeführt wurden, mit den dafür vorgegebenen Meßgeräten bis zum 31. Dezember 1995 dem entsprechenden, mit dieser Verordnung eingeführten Verfahren gleichge-

stellt werden. Damit sollen erbrachte Vorleistungen ausgeglichen werden.

9. Zu Artikel 1 Nr. 5 b (§ 72 Abs. 2)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des § 47 a Abs. 1 für Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor und stellt sicher, daß bei allen im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor vom 1. Oktober 1993 an spätestens bei der danach anstehenden Hauptuntersuchung nach § 29 eine Abgasuntersuchung durchgeführt wird.

Sie regelt ferner, ab welchem Datum alle auszugebenden Prüfbescheinigungen die nunmehr geforderten Angaben enthalten müssen. Damit wird sichergestellt, daß nach Inkrafttreten dieser Verordnung für Prüfungen nach den im Jahre 1985 eingeführten Vorschriften die bisher verwendeten Prüfbescheinigungsvordrucke weiter genutzt werden können. Engpässe infolge fehlender Vordrucke werden somit vermieden und das Aufbrauchen vorhandener Vordrucke ermöglicht.

Mit der letzten Bestimmung dieser Vorschrift wird klargestellt, daß eine erteilte Anerkennung zur Durchführung von Abgassonderuntersuchungen grundsätzlich weiter Bestand hat. Sie berechtigt jedoch nur zur Durchführung von Abgasuntersuchungen an Kraftfahrzeugen ohne Katalysator oder mit Katalysator, jedoch ohne lambdageregelte Gemischaufbereitung.

10. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage VIII a)

In der neu aufgenommenen Anlage VIII a sind der Zeitabstand der Untersuchungen, die vorgegebenen Untersuchungsverfahren zur Prüfung der Kraftfahrzeuge mit Fremd- oder Kompressionszündungsmotor ein-

schließlich der dazu durchzuführenden Arbeiten und die Grundanforderungen an Meßgeräte enthalten.

Die vorgegebenen Zeitabstände für die Untersuchungen sind ein Kompromiß zwischen den aus technischer Sicht sich ergebenden Anforderungen an eine regelmäßige Überprüfung und dem für die Kraftfahrzeughalter zumutbaren finanziellen sowie zeitlichen Aufwand. Sie werden für angemessen, wirtschaftlich vertretbar und den Umweltschutzbelangen ausreichend dienend gehalten.

Die vorgegebenen Untersuchungsverfahren sind - wie bereits unter I. 3 ausgeführt - auf Vorschlag des Arbeitskreises "Weiterentwicklung der Abgassonderuntersuchung", auf der Basis breiter, grundsätzlicher Zustimmung der Beteiligten und schließlich auch mit Blick auf die sich bei der EG in diesem Sachgebiet abzeichnenden und schließlich beim EG-Verkehrsministerium am 22. Juni 1992 verabschiedeten Vorgaben ausgewählt worden.

Mit den Verfahren können diejenigen Kraftfahrzeuge erkannt und einer Instandsetzung zugeführt werden, die aufgrund von Defekten oder Fehleinstellungen ein ungünstiges Abgasverhalten aufweisen.

Mit den über die rein meßtechnischen hinausgehenden Anforderungen an die Meßgeräte sollen ein einheitlicher, rascher Prüfablauf sichergestellt, möglichen Fehlbedienungen vorgebeugt und unzutreffend ausgestellte Prüfbescheinigungen verhindert werden. Außerdem wird damit die Möglichkeit verbessert, gezielte Auswertungen vorzunehmen.

11. Zu Artikel 1 Nr. 7 (Anlage IX a)

Die Verteilung der Plaketten wird nunmehr auch den Innungen zugestanden, denen die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten für die Durchführung von Abgasuntersuchungen übertragen worden ist. Damit wird ihnen auch die Aufsicht über die Plakettenvergabe erleichtert.

III. Zu Artikel 2

Die Ausnahmereverordnung wurde aufgehoben, weil die darin enthaltenen Regelungen nunmehr in § 47 a Abs. 1 aufgenommen und die Überwachungsverfahren für schadstoffarme Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor in Anlage VIII a festgelegt worden sind.

Die Übergangsregelung für schadstoffarme Kraftfahrzeuge mit Katalysator und lambdageregelter Gemischaufbereitung ist notwendig, um die Voraussetzungen für die Durchführung der Abgasuntersuchungen an diesen Fahrzeugen in dieser Zeit flächendeckend aufbauen zu können.

IV. Zu Artikel 3

Die Änderung der Gebührenordnung mit der eingeführten Aufteilung nach den einzelnen Prüfverfahren ist erforderlich, um dem unterschiedlichen Aufwand bei deren Anwendung gerecht werden zu können. Die einzelnen Gebührensparren sollen zudem die Möglichkeit eröffnen, die Gebühren sowohl marktgerecht als auch einsatzgerecht, entsprechend dem bei der Durchführung der einzelnen Untersuchung anfallenden Aufwand festzulegen.

Der festgelegte Gebührenrahmen gilt nur für die unter die Gebührenordnung fallenden Prüfstellen; er gilt insbesondere nicht für die mit der Abgasuntersuchung betrauten Werkstätten.

V. Zu Artikel 4

Durch Artikel 4 werden die Vorschriften der Eichordnung an die erweiterten Vorschriften über die Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen angepaßt.

In § 3 Abs. 1 Nr. 2 der Eichordnung wird die bisher nur für CO-Abgasmeßgeräte bestehende Eichpflicht auf alle Meßgeräte für die Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen ausgedehnt. Damit darf künftig auch die Messung anderer Abgaskomponenten nur mit geeichten Meßgeräten vorgenommen werden. Dies gilt sowohl für die amtliche Untersuchung als auch für andere Untersuchungen, die geschäftsmäßig vorgenommen werden. Durch die Eichung soll gewährleistet werden, daß nur Meßgeräte zum Einsatz kommen, die über die erforderliche Meßgenauigkeit verfügen. Damit die Meßgenauigkeit auch während der Verwendungsdauer der Geräte erhalten bleibt, wird die Gültigkeitsdauer der Eichung in Anhang B Nr. 8.4 der Eichordnung, wie schon bisher bei CO-Meßgeräten, auf ein Jahr befristet.

In Anlage 18 Abschnitt 9 und 10 der Eichordnung werden die technischen Anforderungen, insbesondere die zulässigen Fehlergrenzen, für Abgasmeßgeräte für Kompressionszündungsmotoren und Fremdzündungsmotoren festgelegt. Außerdem wird die Bauartzulassung als Voraussetzung für die Eichung dieser Abgasmeßgeräte vorgeschrieben.

Um dem vorhandenen Meßgerätebestand Rechnung zu tragen und die Einführung der erweiterten Abgasuntersuchung nicht zu verzögern, sind in § 77 Abs. 6 a und in Anlage 18 der Eichordnung erleichterte Übergangsvorschriften für die Meßgeräte vorgesehen.

VI. Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

VII. Auswirkungen auf die Preise

Mit dieser Verordnung wird die Abgasuntersuchung für Dieselfahrzeuge eingeführt; die zur Zeit von der Abgassonderuntersuchung freigestellten schadstoffarmen Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor werden wieder in die Untersuchungspflicht einbezogen.

Obwohl die Abgasuntersuchungen im Rahmen der ohnehin notwendigen Wartungsarbeiten miterledigt werden können, sind zusätzliche Kostenbelastungen der Fahrzeughalter, die sich jedoch im einzelnen nicht quantifizieren lassen, durch diese Maßnahme nicht auszuschließen.

Sie sind jedoch im Vergleich zu den Gesamtkosten der Autohaltung so gering, daß sich spürbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht ergeben werden.

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
und der Eichordnung

Der Bundesrat hat in seiner 647. Sitzung am 16. Oktober 1992 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die folgende aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
zur
Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
und der Eichordnung

1. 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 unter-
ziehen. Der Text ist daher in dem Sinne
einzuschränken, daß die Untersuchungen nur in
der eigenen Werkstatt des Importeurs vorgenom-
men werden dürfen. Die weitere Änderung - Be-
zugnahme auf Nummer 7.3 der Anlage VIII - dient
der Klarstellung, daß nur nach § 29 befugte
Prüfingenieure einer Überwachungsorganisation
diese Untersuchungen durchführen dürfen, nicht
aber Hilfskräfte.

2. 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.

3. 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.

Drucksache 562/92 (Beschluß)

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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:

"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.

8. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe e und f
(§ 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.

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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

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.

12. 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).

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

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).

14. 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.

15. 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.

16. 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.

17. Zu Artikel 2 Nr. 2 (37. Ausnahmereverordnung zur StVZO)

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

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

Begründung:

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

Drucksache 562/92 (Beschluß)

18. 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.

19. 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.

20. Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Artikel 5 ist wie folgt zu fassen:

"Diese Verordnung tritt, mit Ausnahme von Artikel 4 Nr. 2a, am 1. (einzusetzen: Monat und Jahreszahl des auf die Verkündung folgenden Monats) in Kraft. Artikel 4 Nr. 2a tritt am 1. Januar 1995 in Kraft."

Begründung:

Notwendige Anpassung des Datums des Inkrafttretens an den Zeitablauf.

Im übrigen Folge der Änderung zu Artikel 4 - Einfügung einer Nummer 2a -.

E n t s c h l i e ß u n g

21. Der Bundesrat hält folgende Nachbesserung für dringend erforderlich:

- In die Verordnung müssen Kriterien zur Qualitätssicherung der Abgasuntersuchungen aufgenommen werden.

22. Die Bundesregierung wird 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.

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.

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.

23. 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 Gemischaufbereitung von 2.500 min^{-1} auf $3.000 \pm 100 \text{ min}^{-1}$ angehoben werden soll.

24. 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.

25. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung mit Nachdruck, innerhalb von zwei Jahren eine überarbeitete Verordnung vorzulegen, die den vom Bundesrat geforderten Nachbesserungen gerecht wird.

26. Zu Artikel 1 Nr. 2 und Nr. 6
(§ 47a Abs. 1 und 3 sowie Anlage VIIa § 47a Nummer 3.2
zur 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.

Drucksache 562/92 (Beschluß)

- 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.

- ob durch eine Ausnahmereordnung für Kraftfahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, eine Sonderregelung für die Abgasuntersuchung getroffen werden soll.