

Bundesrat

Drucksache 614/1/92

06.10.92

VP - In - R - U

14 Seiten

**Empfehlungen
der Ausschüsse**

zur

Neunzehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zu-
lassungs-Ordnung

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

A.

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Rechtsausschuß (R)** und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2
des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzu-
stimmen:

VP 1. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 Abs. 3)

Zusammen-
hang mit
Ziff. 2,
13, 14

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 47 Abs. 3 in Satz 1 die Worte
"und Wohnmobile"
durch die Worte
"sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von
nicht mehr als 2.800 kg"
zu ersetzen.

Ausgeliefert am 06. OKT. 1992

6/14/1/92

Begründung:

Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg werden wie Personenkraftwagen nach Hubraum besteuert, Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2.800 kg wie Lastkraftwagen nach Gewicht. Für Wohnmobile über 2.800 kg soll - wie bisher aufgrund kfz-steuerlicher Regelung - die Anerkennung "schadstoffarm" nicht vorgesehen werden.

VP 2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 Abs. 4)

Zusammenhang mit Ziff. 1, 13, 14

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 47 der Absatz 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften der Anlage XXIV entsprechen, gelten als bedingt schadstoffarm."

Begründung:

Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg werden wie Personenkraftwagen nach Hubraum besteuert, Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2.800 kg wie Lastkraftwagen nach Gewicht. Für Wohnmobile über 2.800 kg soll - wie bisher aufgrund kfz-steuerlicher Regelung - die Anerkennung "bedingt schadstoffarm" nicht vorgesehen werden.

U 3. Zu Artikel 1 Nr. 2 Abs. 5 (§ 47 Abs. 5)

Bei An-
nahme von
Ziff. 3
entfällt
Ziff. 4

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

"(5) Personenkraftwagen und Wohnmobile mit
Fremdzündungsmotoren und lambdageregelter
Gemischaufbereitung, die vor dem 31. Dezember 1992
erstmals in Verkehr gekommen sind, gelten auch dann
als schadstoffarm, wenn sie die Auspuffemissionswerte
der Anlage XXV - auch soweit die Fahrzeuge einen
Hubraum von weniger als 1.400 cm³ aufweisen -
oder die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung
der Richtlinie 89/458/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 (ABl. EG
Nr. L 226 S. 1) oder die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung
der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG
Nr. L 242 S. 1) - ausgenommen die Fahrzeuge, die die Übergangs-
bestimmungen des Anhangs I Nr. 8.1 oder 8.3 in Anspruch nehmen -
erfüllen."

Begründung:

Mit dieser Regelung soll sichergestellt werden,
daß Fahrzeuge, die mit einem geregelten Kataly-
sator nachgerüstet werden, in den Genuß eines
günstigeren Steuersatzes kommen.

614/1/92

VP

4. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 Abs. 5)

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 3

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

"(5) Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren,

1. die den Vorschriften der Anlage XXV oder

2. mit einem Hubraum von weniger als 1.400 Kubikzentimetern, die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 (ABL. EG Nr. L 226 S. 1)

entsprechen, gelten als schadstoffarm."

Begründung:

Klarstellung, daß unter Nummer 2 nur Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 1.400 cm³ fallen.

VP

5. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b (§ 49 Abs. 2a - neu -)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b sind in § 49 Abs. 2a - neu - im letzten Satz die Worte "für Krafträder" zu streichen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten, daß sich der folgende Relativsatz auf die Auspuffanlagen und Austauschpuffanlagen bezieht und nicht auf Krafträder, für die diese Anlagen bestimmt sind. Im übrigen sind die Wörter "für Krafträder" entbehrlich, da der gesamte Absatz 2a nur für Krafträder gilt.

6. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 69 a Abs. 2 Nr. 4 und Abs. 3 Nr. 8 StVZO)

Artikel 1 Nr. 4 ist wie folgt zu fassen:

'4. § 69 a wird wie folgt geändert:

R a) Absatz 2 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

Die Angabe "§ 60 Abs. 1 Satz 5 oder 6" wird
durch die Angabe "§ 60 Abs. 1 Satz 4 oder 5" ersetzt.

VP b) Absatz 3 Nr. 8 wird wie folgt geändert:

R

Die Angabe "§ 36 Abs. 1 Satz 1 oder 3 bis 5, Abs. 2
Satz 1, 3 oder 4" wird durch die Angabe "§ 36 Abs. 1
Satz 1 oder 3 bis 5, Abs. 2 Satz 1 oder 3 bis 5" er-
setzt.

VP c) Absatz 5 Nr. 5c wird wie folgt gefaßt:

R

"5c. - wie Artikel 1 Nr. 4 der Vorlage -".

Begründung:

Zu a):

nur R

Die mit der Dreizehnten Verordnung zur
Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften vom 24. April 1992 (BGBl. I
S. 965) vorgenommene Streichung des Sat-
zes 4 in § 60 Abs. 1 hat in der entspre-
chenden Bußgeldvorschrift keine Berück-
sichtigung gefunden. Dies soll nunmehr
nachgeholt werden.

Zu b):

VP, R

Mit der Dreizehnten Verordnung zur Ände-
rung straßenverkehrsrechtlicher Vor-
schriften vom 24. April 1992 (a.a.O.)
hat das Gebot, daß die Reifen von Fahr-
rädern mit Hilfsmotor, Kleinkrafträdern
und Leichtkrafträdern mindestens 1 mm
Profiltiefe aufweisen müssen, nicht auch
zu einer Änderung der entsprechenden
Bußgeldvorschrift geführt. Dies soll
nunmehr nachgeholt werden.

VP

7. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b
(§ 72 Abs. 2 zu § 47 Abs. 2 Satz 1)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b sind in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 2 Satz 1 im letzten Absatz die Worte

"§ 47 Abs. 2 Satz 1"

durch die Worte

"§ 47 Abs. 2 Satz 1 und Anlage XV"

zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung, daß auch die aufgehobene Anlage XV (Artikel 1 Nr. 6) anwendbar bleibt.

VP

8. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c
(§ 72 Abs. 2 zu § 47 Abs. 3 und Anlage XXIII)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c sind in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 3 und Anlage XXIII

a) in der Überschrift die Worte

"und Anlage XXIII"

zu streichen

und

b) am Ende folgender Absatz einzufügen:

"§ 47 Abs. 3 Nr. 2 gilt nur für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1993 erstmals in den Verkehr gekommen sind."

Begründung:

zu a):

Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 3 wird mit der Änderung nach Buchstabe b auch auf § 47 Abs. 3 Nr. 2 ausgedehnt und gilt somit nicht nur in Bezug auf Anlage XXIII.

zu b):

Personenkraftwagen und Wohnmobile müssen ab 1. Januar 1993 den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG entsprechen und gelten, sofern sie die Anforderungen bezüglich des neuen europäischen Fahrzyklusses erfüllen, als schadstoffarm. Diese Anforderungen an schadstoffarme Fahrzeuge sind strenger als die Anforderungen des Anhangs III A der Richtlinie 70/220/EWG. Die Anerkennung "schadstoffarm" nach Anhang III A der Richtlinie 70/220/EWG sollte bei Neufahrzeugen nicht mehr möglich sein und ist daher zum 1. Januar 1993 aufzuheben.

U 9. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c (Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 3 und Anlage XXIII)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe c ist in Satz 2 die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

"1. Selbstzündungsmotor, die vor dem 1. Oktober 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, oder".

Begründung:

Die EG-Richtlinie 88/436/EWG sieht vor (Art. 2 Abs. 3), daß die Mitgliedstaaten das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen (Pkw) mit einem Motor mit Selbstzündung verbieten können, deren Emissionen nicht den Bestimmungen der Richtlinie (1,1/1,4 g PM/Test) entsprechen.

614/1/92

(noch Ziff. 9)

Es ist daher nicht gerechtfertigt, Fahrzeuge, die diese Anforderungen nicht erfüllen, bis 31.12.1992 als schadstoffarm anzuerkennen.

Der von der Bundesregierung vorgesehene Termin (01.01.1993) entspricht dem im Richtlinienentwurf der EG-Kommission (Ratsdokument 5777/92) zur weiteren Begrenzung der Schadstoffemissionen bei leichten Nutzfahrzeugen vorgesehenen Einführungstermin. Eine Übertragung dieses Termins auf Anforderungen an Pkw ist nicht gerechtfertigt.

VP 10. Zu Artikel 1 Nr. 5 nach Buchstabe c (§ 72 Abs. 2 zu § 47 Abs. 5 und Anlage XXV)

In Artikel 1 Nr. 5 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe c₁ einzufügen:

'c₁) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 5 und Anlage XXV wird wie folgt gefaßt:

"§ 47 Abs. 5 (schadstoffarme Fahrzeuge)

gilt nur für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1993 erstmals in den Verkehr gekommen sind, und Nummer 1 für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor außerdem nur, wenn sie vom 19. September 1984 an erstmals in den Verkehr gekommen sind; für die vor dem 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge beginnt die Anerkennung als schadstoffarm frühestens ab dem 1. Januar 1986."

(noch Ziff. 10)

Begründung:

Personenkraftwagen und Wohnmobile müssen ab 1. Januar 1993 den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG entsprechen und gelten, sofern sie die Anforderungen bezüglich des neuen europäischen Fahrzyklusses erfüllen, als schadstoffarm.

Diese Anforderungen an schadstoffarme Fahrzeuge sind strenger als die Anforderungen der Anlage XXV und der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG. Die Anerkennung "schadstoffarm" nach diesen Bestimmungen sollte bei Neufahrzeugen nicht mehr möglich sein und ist daher zum 1. Januar 1993 aufzuheben.

VP 11. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe d
(§ 72 Abs. 2 zu § 47 Abs. 6)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe d sind in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 6 in Nummer 1 im letzten Absatz die Worte

"30. September 1992"

durch die Worte

"30. September 1993"

zu ersetzen.

Begründung:

Berichtigung eines Redaktionsversehens.
Die entsprechende EG-Richtlinie stellt auf den 30. September 1993 ab.

614/1/92

VP 12. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe f
(§ 72 Abs. 2 zu § 49 Abs. 2a)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe f in § 72 Abs. 2 in der
Übergangsvorschrift zu § 49 Abs. 2 a

- a) sind im Absatz 2 Satz 1 nach dem Wort
"Zeitpunkt"
die Worte
"ohne EWG-Betriebserlaubniszeichen"
einzufügen
und
- b) ist der letzte Absatz zu streichen.

Begründung:

zu a):

Klarstellung des Gewollten.

zu b):

Die Aussage, daß vor dem 1. April 1994 eingebaute und genehmigte Anlagen weiterhin verwendet werden dürfen, ist bereits im davorstehenden Absatz geregelt.

VP 13. Zu Artikel 1 Nr. 7 (Anlage XXIII)

In Artikel 1 ist die Nummer 7 wie folgt zu fassen:

Zusammen-
hang mit
Ziff. 1, 2
und 14

- '7. In Anlage XXIII Abs. 1.1 wird das Wort
"Personenkraftwagen"
durch die Worte
"1. Personenkraftwagen sowie
2. Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von
nicht mehr als 2.800 kg"
ersetzt.'

Begründung:

Folge der Änderungen zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47
Abs. 3 und 4).

Der Anwendungsbereich der Anlage XXIII
ist - wie bisher aufgrund kfz-steuerlicher
Regelung - nur auf Wohnmobile mit einer zuläs-
sigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.800 kg
auszudehnen.

VP 14. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage XXIV)

In Artikel 1 ist die Nummer 8 wie folgt zu fassen:

Zusammen-
hang mit
Ziff. 1, 2
und 13

- '8. Anlage XXIV Abs. 1.1 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird das Wort
"Personenkraftwagen"
durch die Worte

"1. Personenkraftwagen sowie

2. Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von
nicht mehr als 2800 kg"

ersetzt;

(noch Ziff. 14)

b) in Satz 2 werden nach dem Wort

"Personenkraftwagen"

die Worte

"sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse
von nicht mehr als 2800 kg"

eingefügt.'

Begründung:

Folge der Änderungen zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47
Abs. 3 und 4).

Der Anwendungsbereich der Anlage XXIV ist - wie
bisher aufgrund kfz-steuerlicher Regelung - nur
auf Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse
von nicht mehr als 2.800 kg auszudehnen.

B.

15. Der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** empfiehlt dem
Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes zuzustimmen.

C.

Der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender EntschlieBungen:

16. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, daß die Grenzwerte für Kraftfahrzeugemissionen so festgesetzt werden, daß zu ihrer Einhaltung die beste verfügbare Technik zur Minimierung der Kraftfahrzeugemissionen erforderlich ist. Die Grenzwerte können nachweislich^{*)} bereits jetzt mit einem ungeregelten Katalysator eingehalten werden, d. h., der geregelte Katalysator ist derzeit immer noch nicht in allen Fahrzeugklassen obligatorisch.

^{*)} Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Schadstoff-Typprüfwerte von Pkw, Kombinationskraftwagen, Kleinbussen mit allgemeiner Betriebserlaubnis, Februar 1991

17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, einen Anreiz zur Nachrüstung mit Katalysator und lambda-geregelter Gemischaufbereitung durch Gewährung des günstigsten Kfz-Steuersatzes zu schaffen.

Begründung:

Auch nach Auslaufen der kraftfahrzeugsteuerlichen Barförderung der Katalysatornachrüstung bleibt - auch mit Blick auf zu erwartende Verkehrsbeschränkungen nach § 40 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz für nicht schadstoffarme Fahrzeuge - ein Bedarf, die Nachrüstung wenigstens durch Gewährung des günstigsten Kraftfahrzeugsteuersatzes zu fördern. Diese Forderung sollte jedoch auf die Nachrüstung mit geregeltem Katalysator konzentriert werden, weil

(noch Ziff. 17)

- neuere Vergleichsmessungen von Fahrzeugen mit ungeregeltem Katalysator (U-Kat) und geregeltem Katalysator (G-Kat) ganz erhebliche Emissionsunterschiede ergeben haben, die bei künftigen Nachrüstungen eine Verschiedenbehandlung beider Techniken gebieten,
- Ausnahmen vom Fahrverbot bei Verkehrsbeschränkungen nur für G-Kat-Fahrzeuge vorgesehen sind; eine steuerliche Begünstigung auch für künftige U-Kat-Nachrüstungen könnte jedoch bei Kfz-Haltern die falsche Erwartung hervorrufen, nach der U-Kat-Umrüstung ebenfalls von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen zu sein.