

11.02.94**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - Fz - Uzu Punkt der 666. Sitzung des Bundesrates am 25.02.94

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**A**

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

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

In Artikel 1 Nr. 4 ist in § 47 b Abs. 2

a) die Nummer 4 wie folgt zu fassen:

"4. der Antragsteller bestätigt, daß für die mit der Durchführung der Untersuchungen nach Anlage VIIIa Nummer 3.1 oder 3.2 betrauten Fachkräfte eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Untersuchungen entstehenden Ansprüchen besteht, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, daß er diese Versicherung aufrecht erhalten wird;"

b) die Nummer 5 wie folgt zu fassen:

"5. der Antragsteller das Land, in dem er tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die im Zusammenhang mit den Untersuchungen nach Anlage VIIIa Nummer 3.1 oder 3.2 von ihm oder den von ihm beauftragten Fachkräften verursacht werden, und dafür den Abschluß einer

Ausgeliefert am 15. FEB. 1994

(noch Ziff. 1)

entsprechenden Versicherung bestätigt, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, daß er diese Versicherung aufrecht erhalten wird."

Begründung:

Die Neuregelung in § 47 b Abs. 2 mit den Nummern 4 und 5 dient dem Schutz der Fahrzeughalter (Nummer 4) und stellt die Länder von allen Ansprüchen Dritter wegen eventueller Schäden frei (Nummer 5), die bei der Durchführung der Abgas-Untersuchung entstehen könnten.

Die Formulierung der Regierungsvorlage lehnt sich an entsprechende Regelungen für die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 10 Abs. 4 KfzSachvG) und die Überwachungsorganisationen (Ziffer 7.2.5 der Anlage VIII StVZO) an.

Es darf aber nicht übersehen werden, daß der Nachweis der Versicherungsbestätigungen bei einigen wenigen anerkannten Überwachungsorganisationen einen nur vergleichsweise geringen Aufwand darstellt. Hingegen bedeutet bei Tausenden von Kfz-Werkstätten dieses Verfahren einen unnötig hohen Verwaltungsaufwand (Tausende von mehrseitigen Versicherungspolicen wären zu kopieren, zu kontrollieren, abzulegen usw.).

Ein stichprobenartiger Nachweis der entsprechenden Versicherungen "auf Verlangen" im Rahmen der Aufsicht wird für ausreichend gehalten. Denn die Zuverlässigkeit der Antragsteller steht schon bisher an erster Stelle der Voraussetzungen zur Anerkennung als Abgasuntersuchungs-Werkstatt.

Eine solche Vorgehensweise sollte aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung möglich sein.

Länder, die gemäß der Regierungsvorlage verfahren möchten, werden durch die Änderung nicht eingeschränkt.

2. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47 d)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in § 47 d nach dem Wort

"ermitteln"

die Wörter

"und in einer dem Fahrzeughalter beim Kauf des Fahrzeugs zu übergebenden Bescheinigung anzugeben"

einzufügen.

(noch Ziff. 2)

Als Folge sind

- a) in Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a in der Inhaltsübersicht der Hinweis zu § 47 d wie folgt zu fassen:

"§ 47 d Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch";

- b) in Artikel 1 Nr. 5 in § 47 d

- die Überschrift wie folgt zu fassen:

"§ 47 d

Kohlendioxidemissionen und

Kraftstoffverbrauch"

- die Wörter

"das Meßverfahren zur Ermittlung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs"

durch die Wörter

"den Kraftstoffverbrauch"

zu ersetzen;

- c) in Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe f in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 47 d die Wörter

"§ 47 d (Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs)"

durch die Wörter

"§ 47 d (Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch)"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Richtlinie 93/116/EG vom 17.12.1993 schreibt in Artikel 2 nicht nur die Ermittlung der Kohlendioxidemissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, sondern auch deren Angabe auf einer dem Halter beim Kauf zu übergebenden Bescheinigung (Dokument) vor. Diese Vorschrift war in dem der Verordnung zugrundeliegenden Entwurf der EG-Richtlinie (siehe Seite 15 ff der Drucksache 35/94) noch nicht enthalten.

3. Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe c (§ 72 Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 6 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

'c) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 (Abgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen) wird wie folgt gefaßt:

"§ 47 Abs. 1 (Abgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen)

ist spätestens anzuwenden

1. a) ab dem 1. Oktober 1993 auf Kraftfahrzeuge, für die eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wird,
b) ab dem 1. Oktober 1994 auf Kraftfahrzeuge, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen.
2. Abweichend von Nummer 1 bleiben folgende Vorschriften bis zum 31. Dezember 1994 für das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen, für deren Typ die Betriebserlaubnis vor dem 1. Juli 1993 erteilt wurde, anwendbar:
 - a) die Übergangsvorschriften in Anhang I Nr. 8.3 (mit Ausnahme der Nummer 8.3.1.3) der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/436/EWG,
 - b) die Vorschriften in Anhang I der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/76/EWG für die Fahrzeuge der Klasse M₁ - ausgenommen: Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 6 Personen einschließlich des Fahrers ausgelegt sind oder Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg - die mit Motoren mit Fremdzündung und mit einem Hubraum von mehr als 2 Liter ausgestattet sind,
 - c) die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 1,4 Liter.

Auf Antrag des Herstellers können die entsprechend diesen Anforderungen durchgeführten Prüfungen anstelle der in Anhang I Nr. 5.3.1, 5.3.5 und 7.1.1 der Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/441/EWG, erwähnten Prüfungen zugelassen werden.

3. Abweichend von Nummer 1 gelten

(noch Ziff. 3)

- a) bis zum 1. Juli 1994 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis und
- b) bis zum 31. Dezember 1994 für das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen

als Grenzwerte für die Summen der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und für die Partikelmassen von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung der Klasse M₁ - ausgenommen: Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 6 Personen einschließlich des Fahrers ausgelegt sind oder Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg - die Werte, die sich aus der Multiplikation der Werte L₂ und L₃ in den Tabellen des Anhangs I Nr. 5.3.1.4 (Betriebserlaubnis) und 7.1.1.1 (Prüfung der Übereinstimmung der Produktion) der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG mit dem Faktor 1,4 ergeben.

4. Abweichend von Nummer 1 gelten

- a) bis zum 1. Oktober 1994 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis und
- b) bis zum 1. Oktober 1995 für das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen

als Grenzwerte für die Summen der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und für die Partikelmassen von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung der Klasse N₁ - einschließlich Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 6 Personen einschließlich des Fahrers ausgelegt sind oder Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg - die Werte, die sich aus der Multiplikation der Werte L₂ und L₃ in den Tabellen des Anhangs I Nr. 5.3.1.4 (Betriebserlaubnis) und 7.1.1.1 (Prüfung der Übereinstimmung) der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG mit dem Faktor 1,4 ergeben.

Für Fahrzeuge,

- für die vor dem 1. Oktober 1993 eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt wurde,

(noch Ziff. 3)

- die vor dem 1. Oktober 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind,

bleiben § 47 Abs. 1 einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) 1994 geltenden Fassung anwendbar.".

Begründung:

Berichtigung der Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 1 und deren Anpassung an die Richtlinie 93/59/EWG.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe d (§ 72 Abs. 2)**

In Artikel 1 Nr. 6 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

'd) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 3 (schadstoffarme Fahrzeuge) wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 Nr. 2 werden die Wörter "1. Oktober 1996" durch die Wörter "1. Januar 1995" ersetzt.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Absatz eingefügt:

"Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm nach § 47 Abs. 3 Nr. 1 ist für Fahrzeuge, die ab 1. Januar 1995 erstmals in den Verkehr kommen, nicht mehr zulässig."

cc) "Am Schluß wird ... (Text wie Doppelbuchstabe bb der Regierungsvorlage) ...".

Begründung:

Zu aa)

Anpassung des Übergangstermins an den Termin in bb.

Zu bb)

Klarstellung des Gewollten. Es sollen weiterhin Fahrzeuge im Rahmen der Nachrüstung mit Katalysatoren anerkannt werden können und nur Neufahrzeuge ausgeschlossen werden.

B

5. Der **Finanzausschuß** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen 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 EntschlieÙung:

6. Der Bundesrat begrüÙt, daÙ die Bundesregierung in den bisherigen Verhandlungen auf EU-Ebene Verschärfungen der Abgasgrenzwerte für Kraftfahrzeuge erreichen konnte.
7. Er ist jedoch der Auffassung, daÙ die Vorreiterrolle der deutschen Umweltpolitik gefährdet wird, wenn Richtlinien vielfach erst weit nach dem vom Rat erlassenen Anwendungstermin in nationales Recht umgesetzt werden.
8. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daÙ die künftigen Anforderungen an den SchadstoffausstoÙ, wie sie die mit der vorgelegten Verordnung umgesetzte Richtlinie enthält, unzureichend sind. Insbesondere die umfangreichen Übergangsfristen und die 40% höheren Stickoxid- und Dieselpartikel-Grenzwerte für bestandsrelevante Fahrzeuggruppen sind aus Sicht des Immissionsschutzes bedenklich.

Die überwiegend mit Selbstzündungsmotoren ausgerüsteten leichten Lieferfahrzeuge tragen entsprechend ihrem Einsatzprofil durch überdurchschnittlichen Fahrleistungsanteil im Innerortsverkehr und hohe fahrstreckenbezogene Emissionen erheblich zur Schadstoffbelastung in sensiblen Innenstadtbereichen und Ballungsgebieten bei. Bei dieser Fahrzeuggruppe müssen entsprechend dem Verursacherprinzip weit höhere Anforderungen an den SchadstoffausstoÙ gestellt werden als nunmehr vorgesehen.

Die dringend erforderlichen drastischen Minderungen der verkehrsverursachten Luftverschmutzung werden mit der durch die vorgelegte Verordnung umgesetzten Richtlinie in Verbindung mit dem erwarteten Verkehrszuwachs nicht erreicht.

(noch Ziff. 8)

Die politische Diskussion um Verkehrsbeschränkungen und -verbote infolge hoher verkehrsverursachter Schadstoffbelastungen werden bestehen bleiben. Nachteilige Folgen für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland wären zu befürchten. Dem muß frühzeitig mit einer langfristigen Festlegung technisch anspruchsvoller Abgasanforderungen begegnet werden, die gleichermaßen eine technische Herausforderung darstellen, wie auch verlässliche Grundlage zur Entwicklung zukunftssträchtiger Techniken sind.

9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, in ihrem Bemühen fortzufahren mit dem Ziel, bei der bis 31. Dezember 1994 vom Rat zu treffenden Entscheidung über eine Fortschreibung der Abgasgrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge Minderungen der Grenzwerte für Kohlenwasserstoff-, Stickoxid- und Partikelemissionen dieser Fahrzeuge um 50% zu realisieren und Übergangsvorschriften mit höheren Grenzwerten oder späteren Anwendungsterminen auszuschließen.
Der Bundesrat greift damit einen Beschluß des Europäischen Parlaments bei seiner Sitzung vom 24. bis 28. Mai 1993 auf, der bereits für die mit vorliegender Verordnung übernommene Richtlinie weitreichende Verschärfungen gefordert hatte.
10. Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluß vom 26. März 1993, Drucksache 100/93 (Beschluß), zur Fortschreibung der Grenzwertrichtlinie für Pkw und bittet die Bundesregierung, die dort genannten Regelungsinhalte sinngemäß in den Kommissionsvorschlag für leichte Nutzfahrzeuge aufzunehmen bzw. Änderungen zu erreichen. Ziel muß es sein, auch in dieser Fahrzeuggruppe das kalifornische Anforderungsniveau zeitgleich zu übernehmen.
11. Der Bundesrat ist darüber hinaus der Ansicht, daß zur Umsetzung dieser Verbesserungen alle Möglichkeiten zu eigenständigen Regelungen auf der Grundlage der Verträge über die EG und die Europäische Union voll ausgeschöpft werden müssen. Die hohen verkehrsverursachten Belastungen in der Bundesrepublik Deutschland rechtfertigen und erfordern strenge Umweltstandards in Deutschland sowie eigenständige weitreichende steuerliche Regelungen, wie sie auch von anderen Mitgliedstaaten regelmäßig in Anspruch genommen werden.
12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, frühzeitig eine umfassende Länderbeteiligung bei der Abstimmung der deutschen Position zu den anstehenden Verhandlungen zur Fortschreibung der Richtlinie 93/59/EWG vorzusehen.
13. Der Bundesrat bedauert, daß die mit der vorgelegten Verordnung umgesetzte Richtlinie zur Messung der Kohlendioxidemissionen keine parallele Bestimmung der Schadstoffemissionen vorsieht und somit der Nachweis fehlt, daß die zur Verbrauchsmessung eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen an den Schadstoffausstoß erfüllen.