

28.05.97

VP - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

A. Zielsetzung

1. Verringerung der Schadstoffemissionen im Abgas von leichten Nutzfahrzeugen und vergleichbaren Fahrzeugen, wie Pkw mit mehr als 6 Sitzplätzen oder mit einer Gesamtmasse von mehr als 2500 kg.
2. Anpassung der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG insbesondere der Prüfbedingungen an den technischen Fortschritt

B. Lösung

Zu A 1.:

Übernahme der EG-Abgasrichtlinie 96/69/EG in die StVZO

Zu A 2.:

Übernahme der EG-Anpassungsrichtlinie 96/44/EG in die StVZO

C. Alternativen

Zu A 1.:

Keine

Zu A 2.:

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Zu A1. und A2.:

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Es sind keine Kosten zu erwarten

2. Vollzugaufwand

Es sind keine Kosten zu erwarten

E. Sonstige Kosten

Zu A 1. und A 2.:

Es sind keine Kosten zu erwarten

28.05.97

VP - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 920 01 - Str 195/97

Bonn, den 28. Mai 1997

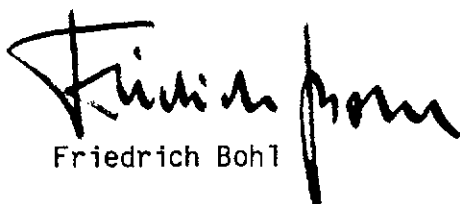
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohf

**Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung¹⁾**

Vom 1997

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 3 Buchstabe a und b des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 1 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700) und Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), verordnet das Bundesministerium für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d, Nr. 5 a, Nr. 7 und Abs. 2 a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d geändert durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), Absatz 1 Nr. 5 a und Nr. 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und Abs. 2 a eingefügt gemäß Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089, 2092), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
- des § 38 Abs. 2 Satz 1 und des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805), hinsichtlich des § 38 Abs. 2 nach Anhörung der beteiligten Kreise, verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

¹⁾ Artikel 1 dient der Umsetzung der Richtlinien 96/44/EG der Kommission vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25) und 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64)

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch [Artikel 1 der Verordnung] vom (BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. In § 47 Abs. 3 werden am Ende von Nummer 5 das Komma durch das Wort „oder“ ersetzt und folgende Nummer 6 angefügt:
„6. der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64)“,
2. in § 72 Abs. 2 werden die Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 1 (Abgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen) wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt gefaßt:
"1. ab dem 1. Januar 1997 hinsichtlich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/44/EG der Kommission vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25)."
 - b) Die Nummern 2 bis 4 werden durch folgende Nummern 2 und 3 ersetzt:
"2. a) ab dem 1. Januar 1996 auf Kraftfahrzeuge der Klasse M - ausgenommen:
aa) Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes,
bb) Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg -,

ab dem 1. Januar 1997 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, Gruppe I sowie die unter aa) und bb) genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse $\leq$ 1250 kg
und
ab dem 1. Januar 1998 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, Gruppen II und III sowie die unter aa) und bb) genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse $>$ 1250 kg,

für die

- eine EWG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder
- eine Allgemeine Betriebserlaubnis - soweit nicht Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wurde - erteilt wird,

b) ab dem 1. Januar 1997 auf Kraftfahrzeuge der Klasse M - ausgenommen:

aa) Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes

bb) Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg -,

ab dem 1. Oktober 1997 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, Gruppe I sowie die unter aa) und bb) genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse ≤ 1250 kg

und

ab dem 1. Oktober 1998 auf Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, Gruppen II und III sowie die unter aa) und bb) genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse > 1250 kg,

die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen.

3. Abweichend von Nummer 2 gelten bis zum 30. September 1999 für die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Allgemeinen Betriebserlaubnis und für das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen als Grenzwerte für die Summen der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und für die Partikelmassen von Fahrzeugen, die mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind, die Werte, die in der Fußnote 1 der Tabelle in Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG genannt sind."

- c) Der letzte Satz der Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"Für Kraftfahrzeuge der

1. Klasse M - ausgenommen

a) Kraftfahrzeuge mit mehr als 6 Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes,

b) Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2500 kg -,
für die vor dem 1. Januar 1996,

2. Klasse N1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) für die Gruppe I erfüllen, sowie die unter 1a und 1b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse

≤ 1250 kg, für die vor dem 1. Januar 1997,
und

3. Klasse N1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG für die Gruppen II oder III erfüllen, sowie die unter 1a und 1b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse > 1250 kg, für die vor dem 1. Januar 1998

eine

- EWG-Typgenehmigung nach Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder

- Allgemeine Betriebserlaubnis - soweit nicht Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wurde -,

erteilt wurde, bleiben § 47 Abs. 1 einschließlich der dazugehörenden Übergangsbestimmungen in § 72 Abs. 2 in der vor dem [eintragen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden Fassung anwendbar; dies gilt auch für Kraftfahrzeuge der

4. Klasse M - ausgenommen die unter 1a) und 1b) genannten Kraftfahrzeuge -, die vor dem 1. Januar 1997,

5. Klasse N1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG für die Gruppe I erfüllen, sowie die unter 1a und 1b genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse ≤ 1250 kg, die vor dem 1. Oktober 1997, und
 6. Klasse N1, die die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG für die Gruppen II oder III erfüllen, sowie die unter 1a) und 1b) genannten Kraftfahrzeuge der Klasse M mit einer Bezugsmasse > 1250 kg, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind."
3. Im Anhang zu § 47 Abs. 1 werden nach Buchstabe n) der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:
- „o) Richtlinie 96/44/EG der Kommission vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25),
 - p) Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64).“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

1. Das Europäische Parlament und der Rat haben zur weiteren Verringerung des Schadstoffemissionsniveaus von Kraftfahrzeugen die Richtlinie 96/69/EG zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG erlassen.

Mit der Übernahme dieser Richtlinie in die StVZO wird die Anwendung in der Bundesrepublik Deutschland verbindlich.

2. Mit der Richtlinie 96/44/EG der EG-Kommission wurden die Bestimmungen
 - über die Anwendung der äquivalenten Schwungmassen der Richtlinie 70/220/EWG den diesbezüglichen Bestimmungen der Richtlinie 80/1268(EWG in der Fassung der Richtlinie 93/116/EG angepaßt und
 - der Wortlaut des Beschreibungsbogens und der Typgenehmigungsbescheinigung nach der Richtlinie 70/220/EWG mit dem Wortlaut der Richtlinie 70/156/EWG in der Fassung der Richtlinie 95/54/EG der Kommission in Einklang gebracht.

Mit der Übernahme dieser Richtlinie in die StVZO wird die Anwendung in der Bundesrepublik Deutschland verbindlich.

II. Zu den Einzelbestimmungen

0. Zur Präambel

Die Verordnung ist nach § 6 Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes sowie nach § 38 und § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen.

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 47 Abs. 3)

Mit Einfügung der Nr. 6 können Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 800 kg, die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG entsprechen, die Vorteile für schadstoffarm anerkannte Fahrzeuge in Anspruch nehmen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 72 Abs. 2)

In den Übergangsvorschriften zu § 47 Abs. 1

- wird der Zeitpunkt der Anwendung der Richtlinie 96/44/EG und
 - werden die Zeitpunkte für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen, die in der Richtlinie 96/69/EG angegeben sind,
- vorgeschrieben.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 72 Abs. 2)

Mit der Einfügung wird die Ausnahme des Inkrafttretens für die Grenzwerte bei Fahrzeugen, die mit Selbstzündungsmotor mit Direkteinspritzung, gemäß Richtlinie 96/69/EG, ausgerüstet sind, vorgeschrieben.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (Anhang)

Die Richtlinien 96/44/EG und 96/69/EG werden in die StVZO übernommen.

III. Zu Artikel 2

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

IV. Auswirkungen auf die Preise

Es wird davon ausgegangen, daß die Anwendung der neuen Abgasvorschriften bzw. die Anpassung der Prüfbedingungen an den technischen Fortschritt kaum Auswirkungen auf das Preisniveau - insbesondere das Verbraucherpreisniveau - haben werden.

Sollte das Preisniveau dieser Fahrzeuge geringfügig ansteigen, so ist dies auf die technisch bessere Ausrüstung zurückzuführen.

V. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Meßbare Auswirkungen auf öffentliche Haushalte sind nicht zu erwarten.

04.07.97

Beschluß

des Bundesrates

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die nachstehende Entschließung gefaßt:

Der Bundesrat begret, daß die Bundesregierung nunmehr eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates in nationales Recht übernimmt, mit der der Schadstoffausstoß leichter Nutzfahrzeuge erstmals wirkungsvoll begrenzt werden soll. Damit werden die bei Pkw seit 1985 eingeführten Schadstoffminderungstechniken auch bei leichten Nutzfahrzeugen zur Anwendung kommen.

Der Bundesrat bedauert, daß die Regelungen für den Schadstoffausstoß leichter Nutzfahrzeuge durch zahlreiche Übergangsvorschriften derart gestaltet sind, daß der überwiegende Teil der neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge diese Ausnahmeregelungen noch längere Zeit in Anspruch nehmen kann. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der im Markt der leichten Nutzfahrzeuge inzwischen fast ausnahmslos eingesetzten Dieselmotoren mit direkter Kraftstoffeinspritzung, für die bis zum 30. September 1999 bis zu 33 vom Hundert höhere Partikel- und Kohlenwasserstoff- bzw. Stickoxidemissionen zugelassen werden, sowie für Fahrzeuge mit geringer Leistung, für die diese Regelung bis 1. Januar 1999 ausgesetzt ist.

Bei den von den Ausnahmeregelungen betroffenen Kraftfahrzeugen handelt es sich überwiegend um Lieferfahrzeuge, die in erheblichem Umfang im innerstädtischen Bereich eingesetzt werden. Die Ausnahmeregelungen werden somit insbesondere bei einem Schadstoff mit kanzerogenem Potential und damit hohem Minderungsbedarf wirksam.

Der Bundesrat verweist hierzu auf seinen Beschluß vom 10. März 1995, Drucksache 57/95 (Beschluß), in dem diese Übergangs- und Ausnahmeregelungen aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes als nicht akzeptabel abgelehnt werden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, zumindest bei der Festlegung von Schlüsselnummern für die Fahrzeugart (Ziffer 1 im Fahrzeugschein) eine Unterscheidung hinsichtlich der Inanspruchnahme der Übergangsvorschriften und Ausnahmeregelungen durch das jeweilige Fahrzeugmodell vorzusehen. Damit wird für den Käufer ersichtlich, welchem technischen Niveau ein bestimmtes Fahrzeugmodell entspricht.

Der Bundesrat sieht mit großer Sorge, daß mit diesen Übergangsbestimmungen ein Markt für technisch wenig anspruchsvolle und die Umwelt stark belastende Produkte über mehrere Jahre erhalten und damit die technische Weiterentwicklung behindert wird. Zugleich werden der technisch vielfach führenden deutschen Automobilindustrie damit erhebliche Nachteile am Markt geschaffen. Die beim Kraftfahrt-Bundesamt vorliegenden Typprüfdaten zeigen eindeutig, daß die erforderlichen Techniken entwickelt und im Markt teilweise eingeführt sind.

Der Bundesrat bedauert, daß mit der von der Bundesregierung vorgesehenen Regelung steuerliche Vorteile für schadstoffarm anerkannte Fahrzeuge festgelegt werden, obwohl die zur Einhaltung der anspruchswirksamen Übergangsbestimmungen eingesetzte Technik keineswegs dem Ziel steuerlicher Förderungen entspricht, der jeweils bestmöglichen Technik zur beschleunigten Markteinführung zu verhelfen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, Regelungen zu treffen, damit Kraftfahrzeuge, die die Ausnahmeregelungen in Anspruch nehmen, nicht als schadstoffarme Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und nicht als Kraftfahrzeug mit geringem Schadstoffausstoß im Sinne des § 40c Bundes-Immissionsschutzgesetz anerkannt werden.