

14.10.03

Vk - In - U

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische
Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße****A. Problem und Ziel**

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 6. Juni 2000 die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, beschlossen (ABl. EG Nr. L 203 S.1). Diese Richtlinie ist durch die TechKontrollV vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774) in deutsches Recht überführt worden.

Gestützt auf Artikel 8 in Verbindung mit Artikel 9 der oben genannten EG- Richtlinie hat die Kommission durch die Richtlinie 2003/26/EG vom 3. April 2003 (ABl. EU Nr. L 90 S.37) eine Anpassung jener Richtlinie an den technischen Fortschritt in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzer und Abgasemissionen vorgenommen.

Ziele dieser Richtlinie sind:

- die Einführung einer Funktionsprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern,
- die Anpassung - in Einklang mit der Richtlinie 96/96/EG - an die Einführung strengerer Emissionsgrenzwerte (Abgasstufe IV und besser).

Die Mitgliedstaaten haben diese Richtlinie spätestens zum 1. Januar 2004 in nationales Recht zu übernehmen.

Gleichzeitig soll die TechKontrollV an die Änderungsanträge, die im Bundesrat anlässlich ihrer Beratung gestellt worden waren, angepasst werden.

B. Lösung

Übernahme des materiellen Inhalts der EG- Richtlinie in deutsches Recht im Verordnungswege.

Die Verordnung berührt materielles Recht in Bezug auf bestehende Straßenverkehrsvorschriften und deren Vollzug und damit das Verwaltungshandeln der Länder; sie betrifft die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, mit der Europäischen Kommission sowie zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und erfordert daher eine Rechtsetzung mit Zustimmung des Bundesrates.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen

Kosten entstehen dem Bund, den Ländern und Kommunen durch diese Verordnung nicht.

E. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere auch für mittelständische Unternehmen:

Die geänderten Vorschriften nehmen Bezug auf geänderte technische Normen und stehen mit diesen in Einklang; insofern werden durch die Änderung der Kontrollvorschriften keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft und die Unternehmen verursacht.

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau sowie Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher:

Keine.

14.10.03

Vk - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 14. Oktober 2003

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische
Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank-Walter Steinmeier

Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße *

Vom 2003

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 20 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) und des § 17 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), von denen § 17 durch Artikel 251 Nr. 1 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774) wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Dabei erfolgt die Überprüfung der Bremsanlage, der Auspuffemissionen und der Geschwindigkeitsbegrenzer nach den Bestimmungen der Anlage 2.“
2. In § 7 wird im einleitenden Satzteil der dritte Halbsatz wie folgt gefasst:
„, so können neben dem nach § 6 zu erstellenden Kontrollbericht insbesondere folgende Maßnahmen von der zuständigen Behörde veranlasst werden.“.
3. In § 8 werden in der Überschrift die Wörter „der Europäischen Union“ und im Text die Wörter „der Europäischen Gemeinschaften“ gestrichen.
4. In § 9 werden in der Überschrift und in Absatz 3 die Wörter „der Europäischen Union“ gestrichen.
5. In § 10 Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „der Europäischen Gemeinschaften“ gestrichen.
6. In der Anlage 1 werden in Nummer 10, Buchstabe k im Klammerzusatz nach dem Wort „Einbau“ die Wörter „und Funktion“ eingefügt.
7. Die Anlage 2 erhält die aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.
8. In Anlage 3 werden in der Tabelle, lfd. Nr. 2.11 in dem Klammerzusatz nach dem Wort „Einbau“ die Wörter „und Funktion“ eingefügt.

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/26/EG der Kommission vom 3. April 2003 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates an den technischen Fortschritt in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzer und Abgasemissionen (ABl. EU Nr. L 90 S. 37), in deutsches Recht.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2004 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2003
Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Anhang zu Artikel 1 Nr. 7:

„Anlage 2

(zu § 5 Abs. 3)

Vorschriften für die Prüfungen und Kontrollen der Bremsanlage, der Auspuffemissionen und der Geschwindigkeitsbegrenzer

1. Besondere Vorschriften für Bremsanlagen

Sämtliche Teile der Bremsanlage und ihre Betätigungseinrichtungen müssen in einwandfreiem Betriebszustand gehalten und richtig eingestellt sein.

Die Fahrzeugbremsen müssen die folgenden Bremsfunktionen ausführen:

- a) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Betriebsbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße, auf dem das Fahrzeug fährt, sicher, schnell und wirksam abbremsen und zum Stillstand bringen können.
- b) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Feststellbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße im Stillstand halten können.

2. Besondere Vorschriften für Auspuffemissionen

2.1 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Benzinmotor)

- a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
 2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

Nach einer angemessenen (den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden) Warmlaufzeit des Motors, Messung des Kohlenmonoxid-Gehalts (CO) der Abgase im Leerlauf (ohne Last).

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge die Übereinstimmung mit der jeweils geltenden Fassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76, S. 1) vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
- 3,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

- b) Wenn die Emissionen durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:
1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
 2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
 3. Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambda-werts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Typgenehmigung genehmigten Verfahren. Für jede Prüfung wird der Motor nach den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers konditioniert;
 4. Emissionen am Auspuff – Grenzwerte

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der zulässige CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG, in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG (ABl. EG Nr. L 350, S.1) oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,3 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 zugelassen oder erstmals in Betrieb genommen wurden.

- Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2000 min⁻¹:

Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A oder Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG, in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,2 Vol.-% nicht überschreiten. Ist eine Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

Lambda: $1 \pm 0,03$ oder gemäß Herstellerangaben.

- Bei gemäß der Richtlinie 70/220/EWG (in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG und späteren Fassungen) mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüsteten Kraftfahrzeugen können die Mitgliedstaaten alternativ zu der im ersten Spiegelstrich genannten Prüfung das ordnungsgemäße Funktionieren des Abgassystems durch das angemessene Ablesen des OBD-Geräts bei gleichzeitiger Prüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems feststellen.

2.2 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

- a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.
- b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:
 1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.
 2. Außer gemäß Buchstabe d Nummer 5 darf die Prüfung für kein Fahrzeug als nicht bestanden gewertet werden, das nicht wie folgt konditioniert wurde:
 - Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, z. B. hat er bei Messung der Motoröltemperatur mit einem Fühler im Messstabrohr mindestens 80° C oder eine darunter liegende übliche Betriebstemperatur, oder die Motorblocktemperatur entspricht bei Messung der Infrarotstrahlung mindestens einer gleich hohen Temperatur. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.
 - Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.
- c) Prüfverfahren:
 1. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
 2. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.
 3. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.
 4. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl, bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl – und wenn diese Angaben nicht vorliegen – zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 der Richtlinie 96/96/EG mindestens zwei Sekunden betragen sollte.
- d) Grenzwerte
 1. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der jeweils geltenden Fassung der Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 (ABl. EG Nr. L 190, S.1) auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten.

2. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf die Trübung den vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert nicht überschreiten bzw. dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

höchster Absorptionsbeiwert bei:

- Saugmotoren = $2,5 \text{ m}^{-1}$;
- Turbomotoren = $3,0 \text{ m}^{-1}$;
- ein Grenzwert von $1,5 \text{ m}^{-1}$ gilt für folgende Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung erteilt wurde gemäß den Grenzwerten in:
 - a) Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG (Leichte Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4);
 - b) Zeile B1 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4);
 - c) Zeile B2 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro5);
 - d) Zeile C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge – EEV),

oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG oder entsprechenden Werten bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung verwendeten Art.

Ist Übereinstimmung mit Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

3. Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.
5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten abweichend von den Bestimmungen in Nummer 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Buchstabe b Nr.2, 2. Spiegelstrich die Grenzwerte erheblich überschreiten. Desgleichen können die Mitgliedstaaten, um Prüfungen zu vermeiden, abweichend von den Bestimmungen in Nummer 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Buchstabe b Nr.2, 2. Spiegelstrich die Grenzwerte erheblich unterschreiten.

2.3 Prüfgeräte

Mit den Prüfgeräten, die zur Überprüfung der Fahrzeugemissionen eingesetzt werden, muss sich genau feststellen lassen, ob bei einem Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

3. Besondere Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzer

- Wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 (ABl. EG Nr. L 57, S. 27) in der jeweils geltenden Fassung eingebaut ist.
- Die Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers ist zu überprüfen.
- Falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherheitseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind.
- Falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer verhindert, dass die in den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG genannten Fahrzeuge diese vorgegebenen Werte überschreiten.“

Begründung
zur Verordnung zur Änderung
der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen
auf der Straße

A. Allgemeines

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 6. Juni 2000 die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, beschlossen (ABl. EG Nr. L 203 S.1). Diese Richtlinie ist durch die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774) in deutsches Recht übernommen worden.

Gestützt auf Artikel 8 in Verbindung mit Artikel 9 der oben genannten Richtlinie hat die Kommission durch die Richtlinie 2003/26/EG vom 3. April 2003 (ABl. EU Nr. L 90 S.37) eine Anpassung jener Richtlinie an den technischen Fortschritt in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzer und Abgasemissionen vorgenommen.

Ziele dieser Richtlinie sind:

- die Einführung einer Funktionsprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern,
- die Anpassung - in Einklang mit der Richtlinie 96/96/EG - an die Einführung strengerer Emissionsgrenzwerte (Abgasstufe IV und besser).

Die Mitgliedstaaten haben diese Richtlinie spätestens zum 1. Januar 2004 in nationales Recht zu übernehmen.

Gleichzeitig soll die TechKontrollV an die Änderungsanträge, die im Bundesrat anlässlich ihrer Beratung gestellt worden waren, angepasst werden.

Die Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Nr. 1

Anpassung an die geänderte Anlage 2.

Zu Nr. 2

Die Richtlinie 2000/30/EG enthält in Artikel 5 eine „Kann-Bestimmung“ hinsichtlich der aus Sicherheitsgründen zu treffenden Maßnahmen. Nach den Darlegungen der Länder im Innenausschuss (804. IN- Ausschusssitzung am 27. März 2003) sind auch weitere Maßnahmen möglich. Nachdem der Hilfsantrag des Landes Sachsen- Anhalt, das Wort „sind“ in „können“ zu ändern, nicht mehr behandelt wurde, wird dieser Vorschlag vom Verordnungsgeber wieder aufgegriffen.

Zu Nr. 3 bis Nr. 5

Nachdem der Bundesrat mit Unterstützung der Bundesregierung in der 787. Sitzung am 11. April 2003 beschlossen hatte, in § 2 durch Einfügung einer Nummer 4 als Mitgliedstaaten sowohl die der Europäischen Union als auch die des Europäischen Wirtschaftsraumes begrifflich zu definieren, sind die Streichungen der Worte „Europäische Union“ und „Europäische Gemeinschaften“ folgerichtig.

Zu Nr. 6 und Nr. 7

Übernahme des Anhangs zur Richtlinie 2003/26/EG der Kommission.

Zu Nr. 8

Anpassung an die geänderte Anlage 1

zu Nr. 9

Folgeänderung aus Nr. 6.