

10.08.04

Vk - Fz - In - U

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

**Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung****A. Zielsetzung**

Anpassung der Bestimmungen für Kombi-Personenkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,8 t an EG-Recht.

Durch die Verordnung werden zwei EG-Richtlinien in Vorschriften der StVZO übernommen sowie Einzelvorschriften der StVZO geändert.

Hervorzuheben sind:

- Aufhebung des § 23 Abs. 6a der StVZO zur Anpassung an die Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG,
- Übernahme der Richtlinie 2002/85/EG über die Ausrüstung der Omnibusse und Nutzfahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern in nationales Recht,
- Übernahme der Richtlinie 2003/27/EG über die Überwachung der Abgasemissionen von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen in nationales Recht,
- Verlängerung der Frist zur Durchführung der ersten Abgasuntersuchung für Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t von 2 auf 3 Jahre,

- Einführung eines Ersatzprüfverfahrens für die Abgasuntersuchung von Fahrzeugen mit On-Board-Diagnose (OBD),
- Verbindliche Anwendung der Richtlinien
 - 2002/51/EG (Abgas Motorräder)
 - 2002/80/EG (Abgas Pkw)
 - 2003/76/EG (Abgas Pkw)
 - 2003/77/EG (Abgas Motorräder)

für die Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis; für Serienfahrzeuge sind die Richtlinien bereits verbindlich vorgeschrieben.

B. Lösung

Änderung der entsprechenden Einzelvorschriften der o. g. Verordnung.

C. Alternativen

keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Es sind keine Kosten zu erwarten.

2. Vollzugsaufwand

Es sind keine Kosten zu erwarten.

E. Sonstige Kosten

Kosten für die Wirtschaftsunternehmen, insbesondere Kosten für mittelständische Unternehmen sind nicht zu erwarten.

Auch sind keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die Aufhebung von § 23 Abs. 6a der StVZO kraftfahrzeugsteuerliche Konsequenzen für die Halter von Personenkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,8 t hat.

10.08.04

Vk - Fz - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 10. August 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit zu erlassende

Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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

**Siebenundzwanzigste Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung *)**

Vom2004

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a, c und e des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919),

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d, Nr. 5a und 7 und Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der , und auf Grund des § 38 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit § 51 und des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), hinsichtlich des § 38 Abs. 2 Satz 1 nach Anhörung der beteiligten Kreise:

*) Artikel 1 Nr. 2 dient der Umsetzung der Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 327 S. 8).
Artikel 1 Nr. 7 dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/27/EG der Kommission vom 3. April 2003 zur Anpassung der Richtlinie 96/96/EG des Rates an den technischen Fortschritt in Bezug auf die Prüfung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EU Nr. L 90 S. 41).

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 22. Oktober 2003 (BGBl. I S. 2085)], wird wie folgt geändert:

1. § 23 Abs. 6a wird aufgehoben.
2. In § 47 Abs. 3 werden nach Nummer 11 das Wort „oder“ und folgende Nummern 12 und 13 angefügt:

„12. der Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 291 S. 20) oder

13. der Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EU Nr. L 206 S. 29)“.

3. § 57c Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

“Alle Kraftomnibusse sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 3,5 t müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein.“

4. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 1 (Abgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen) wird folgender neuer Absatz angefügt:

„§ 47 Abs. 1 ist hinsichtlich der Richtlinie 2002/80/EG für Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis wie folgt anzuwenden:

1. Ab 1. Januar 2006 für

- a) Fahrzeuge der Klasse M, ausgenommen Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg sowie
 - b) Fahrzeuge der Klasse N₁ Gruppe I im Sinne der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG.
2. Ab 1. Januar 2007 für
- a) Fahrzeuge der Klasse N₁ Gruppen II und III im Sinne der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG sowie
 - b) Fahrzeuge der Klasse M mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg.“
- b) Der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 8a (Abgasemissionen von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen) wird folgender Satz angefügt:

„Für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis sind die in Artikel 2 Abs. 3 und 4, Artikel 3 Abs. 2 sowie Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 2002/51/EG genannten Termine und Bestimmungen anzuwenden.“

- c) In der Übergangsvorschrift zu § 47a Abs. 1 und Anlage XIa Nr. 3.1.2.2 (Untersuchungsverfahren für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung und mit On-Board-Diagnosesystem) wird Satz 2 wie folgt gefasst:

„Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2003 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind, können abweichend von Nummer 3.1.2.2 der Anlage XIa mit einem Ersatzverfahren entsprechend Nummer 3.1.2.1 Ziffer 2, dritter Spiegelstrich Buchstabe b der Anlage XIa geprüft werden, wenn der Fahrzeughersteller dafür die Genehmigung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bis zum 1. Januar 2005 beantragt und erhalten hat.“

- d) Die Übergangsvorschriften zu § 57c Abs. 2 (Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern) und (Ausrüstung von Zugmaschinen mit Geschwindigkeitsbegrenzern) werden durch folgende Übergangsvorschrift ersetzt:

“§ 57 c Abs. 2 (Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern) ist auf Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 10 t sowie auf Last-

kraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 12 t spätestens anzuwenden

- a) für Fahrzeuge, die vom 1. Januar 2005 an in den Verkehr kommen, ab dem 1. Januar 2005,
- b) für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 10 t, die zwischen dem 1. Oktober 2001 und dem 1. Januar 2005 in den Verkehr gekommen sind, ab dem 1. Januar 2006,
- c) für Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 12 t, die nach der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 36 S. 33), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10), genehmigt wurden und die zwischen dem 1. Oktober 2001 und dem 1. Januar 2005 in den Verkehr gekommen sind, ab dem 1. Januar 2006.

Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 12 t, die vor dem 1. Januar 1988 erstmals in den Verkehr gekommen sind, brauchen nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein.“.

5. § 73 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird die Angabe „Postfach 1145, 1000 Berlin 30“ durch die Angabe „Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin“ und die Angabe „1000 Berlin 12“ durch die Angabe „10625 Berlin“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird die Bezeichnung „Deutsches Patentamt“ durch die Bezeichnung „Deutsches Patent- und Markenamt in München“ ersetzt.

6. In Anlage VIII Nr. 2.2 Satz 2 wird die Angabe „nach 2.1.4.3, 2.1.4.4, 2.1.6.2 und 2.1.6.3“ durch die Angabe „nach 2.1.4.3, 2.1.4.4 und 2.1.6.3“ ersetzt.

7. Anlage XIa wird wie folgt geändert:
 - a) In den Nummern 2.1.2.1 und 2.2.1.1 werden jeweils nach dem Wort „Personenkraftwagen“ die Wörter „oder Wohnmobilen“ eingefügt.

 - b) In Nummer 3.1.2.1 wird Satz 4 wie folgt gefasst:

„Für Kraftfahrzeuge, die keine EG-Typgenehmigung nach den in Nummer 3.1.2.2 Satz 2 genannten Vorschriften haben oder die vor dem 1. Juli 2002 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind, gilt für den CO-Gehalt bei Leerlauf 0,5 % Vol und bei erhöhtem Leerlauf 0,3 % Vol als höchstzulässiger Wert; ansonsten gilt für den CO-Gehalt bei Leerlauf 0,3 % Vol und bei erhöhtem Leerlauf 0,2 % Vol als höchstzulässiger Wert, einschließlich aller Toleranzen.“

 - c) In Nummer 3.1.2.2 wird im letzten Satz die Angabe „0,3 Vol %“ durch die Angabe „0,2 Vol %“ ersetzt.

 - d) In Nummer 3.2 wird Ziffer 2 Satz 10 wie folgt gefasst:

„Ist vom Hersteller des Kraftfahrzeugs kein Trübungswert vorgegeben, gilt bei Kraftfahrzeugen, die vor dem 1. Oktober 2006 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind, ein Trübungswert von 2,5 m⁻¹ und ansonsten ein Trübungswert von 1,5 m⁻¹ als höchstzulässiger Wert, einschließlich aller Toleranzen.“

8. Der Anhang wird wie folgt geändert:
 - a) Am Ende der Bestimmungen zu § 47 Abs. 1 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende neue Buchstaben x und y angefügt:

„x) Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 (ABl. EG Nr. L 291 S. 20),

- y) Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EU Nr. L 206 S. 29).“.
- b) Am Ende der Bestimmungen zu § 47 Abs. 8a werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende neue Buchstaben b und c angefügt:
- „b) Richtlinie 2002/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 (ABl. EG Nr. L 252 S. 20),
- c) Richtlinie 2003/77/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EU Nr. L 211 S. 24).“.

Artikel 2

Artikel 1 Nr. 1 tritt am ersten Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft. Im Übrigen tritt diese Verordnung am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

2004

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung:

I. Allgemeines:

1. Der Regelungsgehalt des § 23 Abs. 6a StVZO ist nicht mit den in der Richtlinie 70/156/EWG vorgegebenen und von den Mitgliedstaaten verbindlich anzuwendenden Begriffsbestimmungen für Fahrzeugklassen und Fahrzeugtypen für Fahrzeuge der Klasse M₁ (Personenkraftwagen) vereinbar. Aus verkehrsrechtlicher Sicht ist diese Bestimmung in der StVZO entbehrlich.

Die Bestimmung soll daher aufgehoben werden.

2. Die Europäische Kommission hat die Richtlinie 2003/27/EG vom 3. April 2003 zur Anpassung der Richtlinie 96/96/EG des Rates an den technischen Fortschritt¹⁾ in Bezug auf die Prüfung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen erlassen. Ihren Bestimmungen müssen die Mitgliedstaaten spätestens ab 1. Januar 2004 nachkommen.

Mit dieser Verordnung werden die Anforderungen, die sich aus der Richtlinie ergeben, in die Vorschriften über die Durchführung der Abgasuntersuchung übernommen.

3. Die Europäische Kommission hat die Richtlinie 2002/80/EG vom 3. Oktober 2002 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt²⁾ erlassen. Die Richtlinie enthält u.a. zusätzliche Bestimmungen zu OBD-Systemen (On-Board-Diagnose) sowie zu Bezugskraftstoffen für die Abgasmessung.

Mit dieser Verordnung wird die Anwendung der Richtlinie 2002/80/EG auch für die Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis verbindlich vorgeschrieben.

¹⁾ ABl. EU Nr. L 90 vom 03.04.2003, S. 41.

²⁾ ABl. EG Nr. L 291 vom 28.10.2002, S. 20.

4. Die Europäische Kommission hat die Richtlinie 2003/76/EG vom 11. August 2003 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen³⁾ erlassen. Die Richtlinie ergänzt u.a. Bestimmungen zu OBD-Systemen. Sie dient der Anpassung an den technischen Fortschritt.

Mit dieser Verordnung wird die Anwendung der Richtlinie 2003/76/EG auch für die Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis verbindlich vorgeschrieben.

5. Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union haben die Richtlinie 2002/85/EG vom 5. November 2002 zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft⁴⁾ erlassen.

Mit dieser Verordnung werden die Anforderungen, die sich aus der Richtlinie ergeben, in die Vorschriften über die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern übernommen.

6. Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union haben die Richtlinie 2002/51/EG vom 19. Juli 2002 zur Änderung der Richtlinie 97/24/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁵⁾ erlassen. Die Richtlinie enthält u.a. strengere Schadstoffgrenzwerte für Krafträder (Abgasstufen „Euro 2“ ab 2003 und „Euro 3“ ab 2006). Weiterhin werden neue Prüfzyklen für die Abgasmessung eingeführt und die Bestimmungen zur CO-Messung für die technische Überwachung ergänzt.

Mit dieser Verordnung wird die Anwendung der Richtlinie 2002/51/EG auch für die Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis verbindlich vorgeschrieben.

7. Die Europäische Kommission hat die Richtlinie 2003/77/EG vom 11. August 2003 zur Änderung der Richtlinien 97/24/EG und 2002/24/EG des Europäischen

³⁾ ABl. EU Nr. L 206 vom 15.08.2003, S. 29.

⁴⁾ ABl. EG Nr. L 327 vom 04.12.2002, S. 8.

⁵⁾ ABl. EG Nr. L 252 vom 20.09.2002, S. 20.

Parlaments und des Rates über die Typp Genehmigung für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge⁶⁾ erlassen. Die Richtlinie enthält u.a. geänderte Prüfverfahren zur Ermittlung der Emissionen. Sie dient der Anpassung an den technischen Fortschritt.

Mit dieser Verordnung wird die Anwendung der Richtlinie 2003/77/EG auch für die Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis verbindlich vorgeschrieben.

8. Es wird eine abschließende Übergangsregelung für die Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und On-Board-Diagnosesystem eingeführt, die auf Grund von Soft- und/oder Hardwareunzulänglichkeiten nicht mit dem für diese Kraftfahrzeuge vorgeschriebenen AU-Prüfverfahren untersucht werden können.
9. Mit dieser Verordnung wird die Frist für die erstmalige Durchführung einer Abgasuntersuchung bestimmter Wohnmobile an die für die erstmalig durchzuführende Hauptuntersuchung angepasst.
10. Besondere Kosten durch diese Verordnung sind weder für den Vollzug, noch für die Unternehmen zu erwarten.

Auch ist nicht mit Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau zu rechnen. Für die von der Aufhebung des § 23 Abs. 6a betroffenen Fahrzeughalter kann es jedoch zu einer Mehrbelastung bei der jährlich zu entrichtenden Kraftfahrzeugsteuer kommen.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. **Zu Artikel 1**
- 1.1 **Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 23, Zuteilung der amtlichen Kennzeichen)**

⁶⁾ ABl. EU Nr. L 211 vom 21.08.2003, S. 24.

Die Bestimmungen des § 23 Abs. 6a mit der darin enthaltenen Gewichtsbeschränkung auf 2,8 t sind 1969 vornehmlich aus straßenverkehrsordnungsrechtlichen Gründen eingeführt worden (s. VkB1. 1969 S. 397 ff).

Durch die Aufhebung dieses Absatzes werden die Vorschriften der StVZO an das EG-Recht, und zwar an die Richtlinie 70/156/EWG (ABl. EG 1970 Nr. L 42 S. 1) angepasst. Dieses sieht bei den Definitionen der Fahrzeugklassen eine Begrenzung der zulässigen Gesamtmasse für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz), zu denen auch die Mehrzweckfahrzeuge gehören, nicht vor. Nur wenn die in dieser Richtlinie im Anhang II Abschnitt C in Nr. 1 Personenkraftwagen (M₁) unter AF - Mehrzweckfahrzeug beschriebenen besonderen Bedingungen erfüllt werden, gilt ein solches Fahrzeug nicht als Fahrzeug der Klasse M₁.

1.2 **Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 47 Abgase)**

Mit der Anfügung wird festgelegt, dass Fahrzeuge die der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2002/80/EG und 2003/76/EG entsprechen, als schadstoffarm gelten.

1.3 **Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 57c Geschwindigkeitsbegrenzer)**

Mit der Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 ist der Geltungsbereich der bereits anzuwendenden Richtlinie 92/6/EWG für schwere Kraftomnibusse (bisher mehr als 10 t) bzw. für Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen (bisher jeweils mehr als 12 t) auf alle Kraftomnibusse und Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t ausgedehnt worden.

Diese Maßnahme erfolgt auf Grund der positiven Erfahrungen der Mitgliedstaaten, die mit den Vorschriften über den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern bei den Klassen der schwersten Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verzeichnen sind.

1.4 **Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen)**

1.4.1 **Zum Buchstaben a (§ 47 Abs. 1)**

Hiermit werden die Zeitpunkte der verbindlichen Anwendung der Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 auch für Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis vorgeschrieben.

1.4.2 **Zum Buchstaben b (§ 47 Abs. 8a)**

Hiermit werden die Zeitpunkte der verbindlichen Anwendung der Richtlinie 2002/51/EG auch für Fahrzeuge mit einer Einzelbetriebserlaubnis vorgeschrieben.

1.4.3 **Zum Buchstaben c (§ 47a Abs. 1 und Anlage XIa Nr. 3.1.2.2)**

Diese Übergangsregelung ist für rund 500.000 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor notwendig. Es handelt sich dabei um Kraftfahrzeuge, die im Allgemeinen erstmals vor dem [1. Januar 2003] in Deutschland in den Verkehr gebracht worden sind. Obwohl sie mit einem OBD-System nach Richtlinie 98/69/EG ausgerüstet sind, können sie nicht mit dem ab 1. April 2002 für die Durchführung der AU vorgegebenen OBD-Prüfverfahren untersucht werden. An der OBD-Diagnoseschnittstelle der betroffenen Kraftfahrzeuge sind wider Erwarten, bedingt durch Unzulänglichkeiten bei Soft- oder Hardware, nicht alle für die Durchführung der AU festgelegten Daten verfügbar. Sie müssten - obwohl in der Regel „in Ordnung“ - bei der AU aus diesem Grunde als „nicht in Ordnung“ zurückgewiesen werden.

Die Fahrzeughersteller haben ihre Fertigung in der Zwischenzeit entsprechend umgestellt. Mit der nunmehr eingestellten Übergangsregelung wird das entsprechende, im Vorgriff auf eine abschließende Vorschriftenregelung zugestandene Verfahren festgeschrieben, das vom Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ in der 131. Sitzung am 11./12. Juni 2002 gebilligt worden ist.

1.4.4 **Zum Buchstaben d (§ 57c Abs. 2)**

Hiermit werden die Zeitpunkte der verbindlichen Anwendung der Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlament und des Rates vom 5. November 2002 vorgeschrieben.

1.5 **Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 73, Technische Festlegungen)**

Redaktionelle Anpassung

1.6 **Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage VIII)**

Durch die 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.10.2003 (BGBl. I S. 2085) wurde für Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse $> 3,5t \leq 7,5t$, die als Selbstfahrervermietfahrzeuge eingesetzt sind, aus einem redaktionellen Versehen zusätzlich die Durchführung von Sicherheitsprüfungen vorgeschrieben. Durch die Streichung von Nr. 2.1.6.2 in Satz 2 von Nr. 2.2 Anlage VIII wird dies rückgängig gemacht.

1.7 **Zu Artikel 1 Nr. 7 (Anlage XIa, zu § 47a)**

1.7.1 **Zum Buchstaben a**

Mit der 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22. Oktober 2003 (BGBl. I S. 2085) ist die Frist für die erste Hauptuntersuchung bei erstmals in den Verkehr gekommenen Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg von 24 Monate auf 36 Monate verlängert worden. Um den Haltern dieser Kraftfahrzeuge eine wechselnde Untersuchung von Abgas- und Hauptuntersuchung im Rhythmus von 12 Monaten zu ersparen, wird es als vertretbar erachtet, für diese Gruppe der Wohnmobile auch die Frist für die erste Abgasuntersuchung von 24 auf 36 Monate zu verlängern. Damit werden für diese Kraftfahrzeuge die Untersuchungsfristen für die Durchführung von Abgas- und Hauptuntersuchung angeglichen.

1.7.2 **Zu den Buchstaben b bis d**

Mit der Richtlinie 2003/27/EG der Kommission vom 3. April 2003 zur Anpassung der Richtlinie 96/96/EG des Rates an den technischen Fortschritt in Bezug auf die Prüfung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EU Nr. L 90 S. 41) sind insbesondere die für die Überwachung der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge maßgebenden Grenzwerte verschärft worden. Sie sind spätestens ab 1. Januar 2004 anzuwenden.

Diesen strengeren Grenzwerten werden Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor beginnend mit der so genannten Abgasstufe „Euro 3“ und Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor beginnend mit der so genannten Abgasstufe „Euro 4“ unterworfen.

Mit den von Nummer 4a bis 4c vorgenommenen Änderungen werden die Vorgaben der EG-Richtlinie in die Vorschriften über die Durchführung der Abgasuntersuchung eingearbeitet und in nationales Recht umgesetzt.

1.8 **Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anhang)**

1.8.1 **Zum Buchstaben a (§ 47 Abs. 1)**

Mit der Änderung werden die Richtlinien 2002/80/EG und 2003/76/EG in die Liste der Änderungsrichtlinien zur Richtlinie 70/220/EWG aufgenommen.

1.8.2 **Zum Buchstaben b (§ 47 Abs. 8a)**

Mit der Änderung werden die Richtlinien 2002/51/EG und 2003/77/EG in die Liste der Änderungsrichtlinien zur Richtlinie 97/24/EG aufgenommen.

2. **Zu Artikel 2**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Die spätere Inkraftsetzung von Artikel 1 Nr. 1 dieser Verordnung ist erforderlich, da die Aufhebung von § 23 Abs. 6a StVZO Folgewirkungen auf die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung bestimmter Fahrzeuge haben kann. Da ggf. über Einzelheiten der Besteuerungsverfahren noch zu befinden ist, bedarf es hier einer Vorlaufzeit.