

01.07.05

Verordnungsantrag des Landes Baden-Württemberg

Entwurf einer ... Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Beitrag zur Schadstoffbelastung (KfzKennzVO) - ... BImSchV)

A. Problem und Ziel

Seit 1. Januar 2005 gelten gemäß der 22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutz-Gesetz bezüglich Feinstaub anspruchsvolle Emissionsgrenzwerte, die bereits im April diesen Jahres in vielen deutschen Großstädten überschritten wurden. Für die Feinstaubbelastung sind maßgeblich die Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs mitursächlich. Geeignete Maßnahmen zur Feinstaubreduktion im Bereich des Straßenverkehrs sind u.a. die Verhängung von Fahrverboten oder Verkehrsbeschränkungen. Viele Städte und Gemeinden verfügen bereits über Luftreinhaltepläne; viele andere stehen kurz vor der Verabschiedung ihrer Luftreinhaltepläne. Der überwiegende Teil der Luftreinhaltepläne sieht im Maßnahmenkatalog Verkehrsbeschränkungen vor. Um von dieser Maßnahme Gebrauch machen zu können, ist im Kontext der rechtlichen Voraussetzungen eine Kennzeichnungsverordnung für Kraftfahrzeuge erforderlich. Diese dient der Klassifizierung aller Fahrzeuge nach ihrem Abgasverhalten und der äußerlichen Kennzeichnung des KfZ, um die Beachtung von Fahrverboten und Verkehrsbeschränkungen in der Praxis zu überwachen. Die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass einer Kennzeichnungsverordnung liegt mit § 40 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutz-Gesetz bereits vor. Der Bund als Verordnungsgeber ist bislang nicht tätig geworden. Der Erlass einer Kennzeichnungsverordnung ist dringend erforderlich, um effektive Luftreinhaltemaßnahmen auch im Straßenverkehrsbereich durchzusetzen und künftige oder gar permanente Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden.

B. Lösung

Der Verordnungsentwurf ordnet sämtliche Kraftfahrzeuge drei Emissionsgruppen und sechs Schadstoffklassen zu. Die Emissionsgruppen differenzieren zwischen Dieselfahrzeugen ohne besondere Technik zur Partikelreduzierung bei der Erstzulassung, Dieselfahrzeugen, die mit einer Technik zur Partikelreduzierung mit bestimmtem Wirkungsgrad nachgerüstet wurden und Kraftfahrzeugen mit Benzinmotor. Damit sind sämtliche Fahrzeuge erfasst. Die Schadstoffklassen orientieren sich an den EURO-Abgasnormen. Die Kennzeichnung der Fahrzeuge erfolgt durch nicht wiederverwendbare Plaketten, die den drei Emissionsgruppen zugeordnet sind. Die Plaketten werden in drei Formen (Kreis, Dreieck, Quadrat) korrespondierend mit der Emissionsgruppe ausgegeben und durch die Farbe weiß für schlechtere Abgaswerte oder die Farbe grün für bessere Abgaswerte optisch hervorgehoben. Die Schadstoffklasse wird als Ziffer aufgedruckt. Die Ausgabe der Plaketten erfolgt durch die Kfz-Zulassungsstellen oder durch Stellen, die die Abgasuntersuchung durchführen dürfen, z. B. TÜV, DEKRA oder autorisierte Kfz-Werkstätten.

Die Einteilung in Schadstoffklassen und die Zuordnung zu Emissionsgruppen ist bundeseinheitlich zu regeln. Die Verhängung konkreter Fahrverbote oder Verkehrsbeschränkungen erfolgt durch die Bundesländer, um den lokalen und regionalen Besonderheiten und Bedürfnissen gerecht zu werden.

Der vorliegende Verordnungsentwurf berücksichtigt schon heute das Inkrafttreten bereits beschlossener Grenzwerte für die Stickstoffoxidbelastung, die ab dem Jahr 2010 relevant werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Öffentliche Haushalte:

Die Kosten für die Herstellung und Vergabe der Plaketten werden durch Gebühren der Kfz-Halter kompensiert.

2. Private Haushalte:

Da sämtliche Fahrzeuge vom Regelungsbereich der Kennzeichnungsverordnung erfasst sind, müssen sich alle Fahrzeughalter Plaketten anschaffen. Die Vielzahl von zulässigen Ausgabestellen mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten (Dienstleistungsabend der KfZ-Zulassungsstellen, Geschäftszeiten der Werkstätten, TÜV, etc.) minimiert den Aufwand. Die Kosten für eine Plakette dürften im einstelligen Euro-Bereich liegen.

3. Vollzugsaufwand:

Die Kennzeichnungsverordnung selbst verursacht keinerlei Vollzugsaufwand. Die Plakettenvergabe wird kostenmäßig kompensiert, soweit sie bei Verwaltungsbehörden nachgefragt wird. Die Ausweisung von Gebieten oder Straßenzügen, für die Verkehrsbeschränkungen gelten sollen, richtet sich nach anderen Gesetzen und steht mit dem Entwurf dieser Kennzeichnungsverordnung nur mittelbar in Zusammenhang. Das gleiche gilt für die Anschaffung und Aufstellung notwendiger Verkehrszeichen für verkehrsbeschränkte Straßenzüge oder Gebiete.

01.07.05

Verordnungsantrag
des Landes Baden-Württemberg

**Entwurf einer ... Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der
Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Beitrag zur
Schadstoffbelastung (KfzKennzVO) - ... BImSchV)**

Staatsministerium Baden-Württemberg
Der Staatssekretär

Stuttgart, den 1. Juli 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat beschlossen, dem Bundesrat
den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf einer ... Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der
Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Beitrag zur Schadstoffbelastung
(KfzKennzVO) – ... BImSchV)

zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates
in die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 08. Juli 2005 aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Böhmler

ENTWURF
einer
... Verordnung zur Durchführung des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge
entsprechend ihrem Beitrag zur Schadstoffbelastung (KfzKennzVO) -
... BImSchV)
vom ...

Auf Grund des § 40 Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

§ 1
Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffklassen und Emissionsgruppen und bestimmt Anforderungen, welche bei einer Kennzeichnung von Fahrzeugen zu erfüllen sind. Die Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen M und N gemäß Anhang 2 der Richtlinie 70/156/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/116/EG vom 20. Dezember 2001 (Abl. EG 2002 Nr. L 18 S. 1).

§ 2
Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffklassen und Emissionsgruppen

Kraftfahrzeuge werden unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen den Schadstoffklassen 0 bis 5 und den Emissionsgruppen A bis C zugeordnet.

1 Schadstoffklassen

1.1 Schadstoffklasse 1:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge der Klasse N, die in Abschnitt 3.1.1 Ziffern 1 bis 4 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) genannt sind, sowie Fahrzeuge der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (Abl. EG Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG 1991 Nr. L 242 S. 1) oder der Richtlinie 93/59/EWG vom 28. Juni 1993 (Abl. EG 1993 Nr. L 186 S. 21) einhalten.

1.2 Schadstoffklasse 2:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge der Klasse N, die in Abschnitt 3.1.1 Ziffern 5 und 6 sowie in Abschnitt 3.1.2 Ziffern 1 bis 6 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) genannt sind, sowie Fahrzeuge der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (Abl. EG Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 94/12/EG des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG 1994 Nr. L 100 S. 42) oder der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (Abl. 1996 Nr. L 282 S. 64) einhalten.

1.3 Schadstoffklasse 3:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge der Klasse N, die in Abschnitt 3.1.2 Ziffern 7, 9 bis 11 sowie in Abschnitt 3.1.3 Ziffern 1, 3, 5, 7, 9 und 10 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der

Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) genannt sind, sowie Fahrzeuge der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (Abl. EG Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 Buchstabe A des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG 1998 Nr. L 350 S. 1) einhalten.

1.4 Schadstoffklasse 4:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge der Klasse N, die in Abschnitt 3.1.3 Ziffern 2, 4, 6 und 8 sowie in Abschnitt 3.1.4 Ziffern 1 bis 6 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) genannt sind, sowie Fahrzeuge der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (Abl. EG Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 Buchstabe B des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG 1998 Nr. L 350 S. 1) einhalten.

1.5 Schadstoffklasse 5:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge der Klasse N, die in Abschnitt 3.1.5 Ziffern 1 und 2 sowie in Abschnitt 3.3.1 Ziffern 1 und 2 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) genannt sind.

1.6 Schadstoffklasse 0:

Dazu gehören alle Kraftfahrzeuge, die nicht unter die in den Abschnitten 1.1 bis 1.5 genannten Schadstoffklassen fallen, mit Ausnahme von mobilen Maschinen und Geräten, Arbeitsmaschinen und land- und forstwirtschaftlichen

schaftlichen Zugmaschinen, die in Abschnitt 3.1.1 Ziffern 7 bis 9 und Abschnitt 3.1.2 Ziffern 8 und 12 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859), genannt sind und von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen.

- 1.7 Kraftfahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge) werden stets der bestmöglichen Schadstoffklasse zugeordnet.

2 Emissionsgruppen

Gruppe A:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, sofern sie nicht unter Gruppe B fallen.

Gruppe B:

Dazu gehören Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die nach ihrer Erstzulassung mit einer Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen nachgerüstet wurden, die nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Partikelemissionen um mindestens 30 vom Hundert und bei Kraftfahrzeugen der Klassen N2, N3 und M3 ab der Schadstoffklasse 3 und besser um mindestens 50 vom Hundert, jeweils bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung, vermindert. Die Ermittlung der Minderungswirkung erfolgt nach Maßgabe der Anlage 26 (Entwurf des BMVBW, Stand 7.6.2005) der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) durch entsprechende Herstellerbescheinigung für die emissionsrelevanten Nachrüstteile.

Gruppe C:

Dazu gehören

- Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und
- Kraftfahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor

§ 3

Kennzeichnung

Um Kraftfahrzeuge nach ihrer Zuordnung zu Schadstoffklassen und Emissionsgruppen zu kennzeichnen, sind nicht wiederverwendbare Plaketten nach dem Muster der Anlage zu verwenden. Zur Kennzeichnung eines Kraftfahrzeugs ist die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen. Die Kennzeichnung der Schadstoffklasse erfolgt durch die auf der Plakette angegebene Nummer der Schadstoffklasse. Die Kennzeichnung der Emissionsgruppe erfolgt durch die Form der Plakette. Den Emissionsgruppen entsprechen folgende Plaketten:

- Plakette A (rund) für Kraftfahrzeuge der Emissionsgruppe A,
- Plakette B (dreieckig) für Kraftfahrzeuge der Emissionsgruppe B,
- Plakette C (quadratisch) für Kraftfahrzeuge der Emissionsgruppe C.

Die Farbe der Plaketten ist weiß für Kraftfahrzeuge der Schadstoffklassen 0 bis 3 und grün für Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 4 und besser.

§ 4

Ausgabe der Plaketten

Ausgabestellen für die Plaketten sind die Kfz-Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen sowie die nach § 47 b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) für die Durchführung von Abgasuntersuchungen zugelassenen Stellen. Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge mit ausländischem Zulassungskennzeichen. Die Zuordnung eines Kraftfahrzeuges zu einer Schadstoffklasse und Emissionsgruppe wird durch die im Kraftfahrzeugbrief und

-schein eingetragene emissionsbezogene Schlüsselnummer und für Emissionsgruppe B zusätzlich durch Herstellerbescheinigung nachgewiesen. Bei Vorlage von Herstellerbescheinigungen dürfen nur die Kfz-Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen die Plakettenausgabe vornehmen. Für Kraftfahrzeuge, die unter die Regelungen des Mautgesetzes fallen, kann die Zuordnung zu einer Emissionsgruppe durch Nachweise nach § 8 und § 9 der Lkw-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 10.03) nachgewiesen werden.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gibt die Zuordnung der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummern zu den einzelnen Schadstoffklassen und Emissionsgruppen bekannt.

§ 5

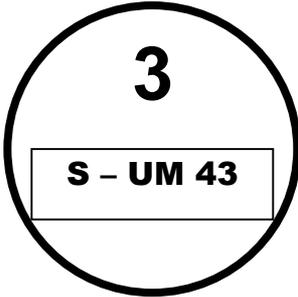
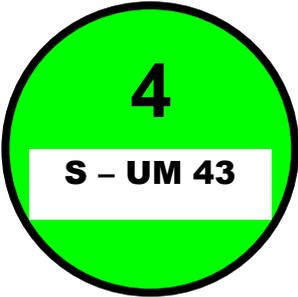
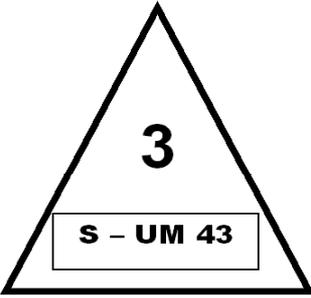
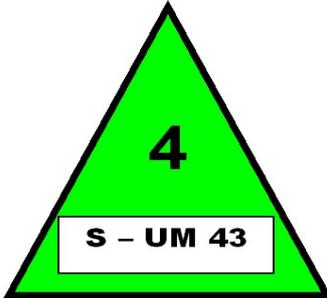
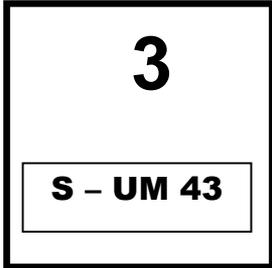
In-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Anlage

Plakettenmuster

	<u>Schadstoffklassen 0 bis 3</u>	<u>Schadstoffklassen 4 und besser</u>
<u>Muster Plakette A</u> Durchmesser: 80 mm Schriftfeld: 60 x 20 mm Schrift: schwarz, mit licht- echtem Stift		
<u>Muster Plakette B</u> Seitenlänge: 90 mm Schriftfeld: 60 x 20 mm Schrift: schwarz, mit licht- echtem Stift		
<u>Muster Plakette C</u> Kantenlänge: 70 mm Schriftfeld: 60 x 20 mm Schrift: schwarz, mit licht- echtem Stift		
Plakettenfarbe	weiß RAL 9010	leuchtend grün RAL 6018
Schriftfeld	weiß, schwarz umran- det	weiß

Begründung

A Allgemeines

Nach § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV sind seit dem 01.01.2005 anspruchsvolle Immissionsgrenzwerte für Feinstaub einzuhalten. Nach den Messungen der Bundesländer waren schon im April 2005 in 10 Städten die Anforderungen der 22. BImSchV hinsichtlich der Feinstaubgrenzwerte überschritten. Auch wenn die Feinstaubemissionen in der Vergangenheit in Deutschland deutlich zurückgegangen sind und weiter zurückgehen werden, muss mit weiteren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gerechnet werden. Deshalb sind vor Ort in den Belastungsgebieten zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte weitere Maßnahmen erforderlich.

§ 40 Abs. 3 BImSchG ermächtigt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates, eine Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung, die von Verkehrsbeschränkungen ganz oder teilweise ausgenommen werden können, zu erlassen.

Der Bundesrat hat in einer Entschließung vom 27.05.2005 die Bundesregierung aufgefordert, eine Kennzeichnungsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG vorzulegen.

Mit der Kennzeichnungsverordnung soll die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen entsprechend ihrem Schadstoffausstoß bundesweit einheitlich geregelt werden. Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten - mit Hilfe der in dieser Verordnung geregelten Kennzeichnung von Fahrzeugen - obliegen den Bundesländern. Gekennzeichnete Fahrzeuge können - je nach der lokalen Ausgestaltung - von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten ganz oder teilweise ausgenommen werden. Die Kennzeichnung erfolgt durch Plaketten.

Mit der Kennzeichnungsverordnung wird auch die Nachrüstung von Lkw attraktiv. Hier liegen schließlich die größten Partikelminderungspotentiale. Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes gehen über 60 % der Partikelemissionen aus dem Auspuff in den Städten auf Lkw und Busse zurück.

Die Kennzeichnung betrifft Kraftfahrzeuge der Klassen M und N. Die Kraftfahrzeuge werden in sechs Schadstoffklassen und drei Emissionsgruppen eingeteilt. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor), die nach ihrer Erstzulassung nicht mit einer besonderen Technik zur Partikelreduzierung nachgerüstet worden sind, werden durch runde Plaketten gekennzeichnet. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die nach ihrer Erstzulassung mit einer besonderen Technik zur Partikelreduzierung nachgerüstet worden sind, erhalten Plaketten in der Form eines gleichseitigen Dreiecks. Die durch die Nachrüstung erzielte Partikelminderung muss mindestens 30 vom Hundert und bei Nutzfahrzeugen der Klassen N2, N3 und M3 (Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Busse mit mehr als 5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht) ab der Schadstoffklasse 3 und besser 50 vom Hundert betragen. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Ottomotor) sowie Kraftfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor werden durch quadratische Plaketten gekennzeichnet. Die Schadstoffklasse wird durch die schwarz eingetragene EURO-Nummer angegeben.

Die Plaketten für Kraftfahrzeuge der Schadstoffklassen 0 bis 3 sind weiß. Die Plaketten zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen der Schadstoffklassen 4 und höher erhalten die Farbe grün.

Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in drei Emissionsgruppen und ihre Kennzeichnung mit Plaketten in drei Formen und zwei Farben erleichtert die Überwachung. Fahrzeuge der Schadstoffklassen 4 und 5 entsprechen dem aktuellen Stand der Motortechnik bezüglich der Schadstoffemissionen. Sie lassen sich durch die andere Farbgebung der Plaketten (leuchtend grün) auf einen Blick von Kraftfahrzeugen mit Motoren der älteren Schadstoffklassen (weiße Plaketten) unterschei-

den. Die unterschiedlichen Plakettenformen erlauben eine einfache Unterscheidung von Kraftfahrzeugen mit Ottomotor sowie Fahrzeugen mit Dieselmotor mit oder ohne partikelmindernder Nachrüstung. Die Bildung weiterer Emissionsgruppen und deren Kennzeichnung mit zusätzlichen Plaketten in anderen Formen oder Farben würde die Anwendung dieser Rechtsverordnung unnötig komplizieren. Die erforderliche Flexibilität für emissionsabhängige Maßnahmen wird durch den Aufdruck der Schadstoffklasse auf den Plaketten erzielt.

Die Unterscheidung nach Schadstoffklassen, die aus den europäischen Richtlinien zur Begrenzung der Emissionen von gas- und partikelförmigen Schadstoffen durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (EURO-Klassen) abgeleitet und aus Anlage XIV zu § 48 STVZO übernommen werden, ist im Hinblick auf das In-Kraft-Treten bereits beschlossener Grenzwerte für die Stickstoffdioxid-Belastung im Jahr 2010 erforderlich. Da sich bereits heute abzeichnet, dass auch diese Grenzwerte nicht überall eingehalten werden können, sind zur Umsetzung der schon vorliegenden oder künftiger Luftreinhaltepläne auch bezüglich dieses Luftschadstoffes Maßnahmen erforderlich. Diese setzen eine differenzierte Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge voraus. Die Nummer der jeweiligen Schadstoffklasse, der ein Kraftfahrzeug zuzurechnen ist, ist in der Plakette eingetragen. Die Differenzierung nach Schadstoffklassen ermöglicht den zuständigen Behörden lokal und regional angepasste Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung zu ergreifen. Die Orientierung an den Grenzwertstufen der EU gestattet die Differenzierung ohne komplizierte Erweiterung der Schadstoffklassen-Einteilung der StVZO.

Die vorliegende Kennzeichnungsverordnung bietet den Vorteil, dass sie eine flexible, mehrstufige Selektion der Kraftfahrzeuge erlaubt, so dass auf aktuelle und künftige Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte flexibel reagiert werden kann. Sie definiert eine Fahrzeugkennzeichnung nach den originären Emissionen des jeweiligen Kraftfahrzeugs. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind in ergänzenden Vorschriften zu treffen, die auf die Kennzeichnungsverordnung aufbauen. So

entsteht ein modulares, zukunftsfähiges System, das durch Fortschreibung sowohl der Fahrzeugkennzeichnung (z.B. zukünftige Schadstoffklasse 6) als auch der verkehrsrechtlichen Maßnahmen zukunftsfähig und anpassungsfähig ist.

B Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Die Vorschrift bestimmt den Anwendungsbereich der Verordnung. Die Verordnung regelt nur die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu bestimmten Schadstoffklassen und Emissionsgruppen sowie die entsprechende Kennzeichnung.

Nicht erfasst werden zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge. Sie leisten auf Grund ihres geringen Anteils an der Jahresfahrleistung am Straßenverkehr nur einen vergleichsweise geringen Beitrag zu den Partikelemissionen. Es gibt zwar ca. 5.500 Krafträder mit Dieselmotor, angesichts der Geringfügigkeit dieser Zahl im Hinblick auf die insgesamt ca. 5,5 Mio. Krafträder wäre der Aufwand für eine Kennzeichnung nicht gerechtfertigt. Hinzu kommt, dass die deutlich sichtbare Anbringung von Plaketten an Zweirädern nur schwer möglich ist. Nicht erfasst sind außerdem mobile Maschinen (land- und forstwirtschaftliche Maschinen, sowie Baumaschinen), da deren Emissionsbeitrag auf innerstädtischen Straßen gering ist.

Die Anwendung dieser Verordnung bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten zur Senkung der Feinstaubbelastung regeln die Bundesländer im Rahmen von Einzelmaßnahmen nach der StVO.

Zu § 2 (Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Emissionsgruppen und Schadstoffklassen)

Die Vorschrift regelt die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Emissionsgruppen und Schadstoffklassen.

Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor werden unterschieden in Fahrzeuge, die gegenüber dem Zustand zum Zeitpunkt der Erstzulassung nicht mit einer besonderen Technik zur Partikelreduzierung nachgerüstet sind (Gruppe A) und Fahrzeuge, die mit einer solchen Technik nachgerüstet sind (Gruppe B). Der durch die Nachrüstung erzielbare Wirkungsgrad der Partikelminderung muss mindestens 30 vom Hundert und bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Bussen mit mehr als 5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ab der Schadstoffklasse 3 und besser mindestens 50 vom Hundert betragen.

Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die im Vergleich zu Dieselmotoren kaum zu den Partikelemissionen beitragen, bilden zusammen mit den Kraftfahrzeugen ohne Verbrennungsmotor eine dritte Gruppe (C). Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor ohne geregelten Katalysator weisen eine drastisch höhere Stickstoffoxidemission als Kraftfahrzeuge mit geregeltem Katalysator oder als Dieselmotorkraftfahrzeuge auf. Außerdem enthält ihr Abgas auch noch unverbrannte Kohlenwasserstoffe in nicht unbeträchtlicher Menge. Mit der Unterscheidung der Kraftfahrzeuge nach Schadstoffklassen, die aus den europäischen Richtlinien zur Begrenzung der Emissionen von gas- und partikelförmigen Schadstoffen durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren abgeleitet werden, wird bereits Vorsorge im Hinblick auf das In-Kraft-Treten bereits beschlossener Grenzwerte für die Stickoxidbelastung ab 2010 getroffen.

Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 4 und besser entsprechen dem derzeit modernsten Stand der Abgasminderungstechnik bei Kraftfahrzeugen. Sie werden unabhängig von der Plakettenform durch eine besondere Plakettenfarbe (grün) gekennzeichnet und können dadurch deutlich von Kraftfahrzeugen der Schadstoffklassen 0 bis 3 unterschieden werden. Das dient einer erleichterten Überwachung möglicher Verkehrsbeschränkungen.

Zu Nr. 1

Anhand der einschlägigen EG-Abgasrichtlinien und den Zuordnungen in der StVZO werden die Eingruppierungen für die einzelnen Schadstoffklassen vorgenommen.

Zu 1.1

Die Anforderungen an Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 1 orientieren sich an den Grenzwertstufen Euro 1 (Schadstoffklasse S 1 Ziffern 1 bis 4 für Nutzfahrzeuge nach Anlage XIV zu § 48 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I Seite 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.03.2005 (BGBl. I Seite 859) - im Folgenden mit StVZO bezeichnet - beziehungsweise Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge der Klasse M (Pkw) gemäß Anhang I Nummer 5.3.1.4 der Richtlinien 91/44/EWG zuletzt geändert durch Richtlinie 93/59/EWG).

Zu 1.2

Die Anforderungen an Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 2 orientieren sich an den Grenzwertstufen Euro 2 (Schadstoffklassen S 1 und S 2 für Nutzfahrzeuge nach Anlage XIV zu § 48 StVZO beziehungsweise Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge der Klasse M (Pkw) gemäß Anhang I Nummer 5.3.1.4 der Richtlinie 94/12/EG zuletzt geändert durch Richtlinie 96/69/EG).

Zu 1.3

Die Anforderungen an Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 3 orientieren sich an den Grenzwertstufen Euro 3 (Schadstoffklassen S 2 und S 3 für Nutzfahrzeuge nach Anlage XIV zu § 48 StVZO beziehungsweise Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge der Klasse M (Pkw) gemäß Anhang I Nummer 5.3.1.4 Buchstabe A der Richtlinie 98/69/EG).

Zu 1.4

Die Anforderungen an Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 4 orientieren sich an den Grenzwertstufen Euro 4 (Schadstoffklassen S 3 und S 4 für Nutzfahrzeuge nach Anlage XIV zu § 48 StVZO beziehungsweise Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge der Klasse M (Pkw) gemäß Anhang I Nummer 5.3.1.4 Buchstabe B der Richtlinie 98/69/EG).

Zu Nr. 1.5

Die Anforderungen an Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse 5 orientieren sich an den Grenzwertstufen Euro 5 (Schadstoffklasse S 5 sowie EEV-Klasse 1 für schwere Nutzfahrzeuge nach Anlage XIV zu § 48 StVZO).

zu Nr. 1.6

In der Schadstoffklasse 0 sind alle Kraftfahrzeuge (ausgenommen zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge, mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen) zusammengefasst, die nicht unter die Schadstoffklassen 1 bis 5 fallen.

zu Nr. 1.7

Alle Kraftfahrzeuge mit Antriebsarten ohne Verbrennungsmotor werden aufgrund fehlender oder nur sehr geringer Schadstoffemissionen in die Schadstoffklasse mit den geringsten Emissionen eingestuft.

Zu Nr. 2

Die Vorschrift erfasst Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor zum Zeitpunkt der Erstzulassung und später, sofern sie nicht mit einer besonderen Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen nachgerüstet worden sind (Emissionsgruppe A), Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die nach ihrer Erstzulassung mit einer besonderen Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen nachgerüstet wurden (Gruppe B) sowie Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und Kraftfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (Gruppe C). Kraftfahrzeuge der Schadstoffklassen 4 und besser, die dem derzeit modernsten Stand der Technik bezüglich

der Schadstoffemissionen entsprechen, werden durch eine andere Plakettenfarbe besonders gekennzeichnet.

Zu § 3 (Kennzeichnung)

Die Vorschrift regelt die Zuordnung zu den Schadstoffklassen und Emissionsgruppen und die Beschaffenheit der Plaketten.

Zur leichten Unterscheidbarkeit und deutlichen Erkennbarkeit der Emissionsgruppen erhalten die Plaketten unterschiedliche Formen und Farben. Sie müssen so beschaffen sein, dass sie nicht wiederverwendet und gefälscht werden können.

Zu § 4 (Ausgabe der Plaketten)

Die Vorschrift regelt die Ausgabe der Plaketten. Neben den Zulassungsstellen sollen auch die für die Durchführung der Abgas-Sonderuntersuchung zugelassenen Stellen (z.B. technische Überwachungsvereine und Werkstätten) die Plaketten ausgeben können. Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffklassen und Emissionsgruppen erfolgt nach den emissionsbezogenen Schlüsselnummern in den Fahrzeugpapieren. Für Fahrzeuge, die unter die Mautregelung fallen, kann anhand der dort vorgenommenen Einstufung die Eingruppierung vorgenommen werden. Ggf. sind zum Nachweis Herstellerbescheinigungen erforderlich.

Um die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffklassen und Emissionsgruppen und damit die Ausgabe der Plaketten zu erleichtern, wird der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Übersicht über die emissionsbezogenen Schlüsselnummern für die Emissionsgruppen bekannt geben.

Da es bei den Fahrbeschränkungen im Rahmen der Umsetzung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen im Gegensatz zum früheren Ozongesetz, wonach die gesamte Fläche eines Bundeslandes unter die Verkehrsbeschränkungen fallen

konnte, um erheblich kleinräumigere Begrenzungen geht (z. B. einzelne Straßenzüge), sind besondere Regelungen für die Erteilung der Plaketten an ausländische Kraftfahrzeughalter nicht vorgesehen.

Zu § 5 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.