

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Erste Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten
Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-
schutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahr-
zeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)****A. Problem und Ziel**

Mit der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 24. Mai 2007 sind Regelungen zur Nachrüstung von Nutzfahrzeugen und Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 1 mit Partikelminderungssystemen in die StVZO eingefügt worden. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem erlangen Fahrzeughalter die Möglichkeit, ihr Fahrzeug in eine bessere Schadstoffgruppe der 35. BImSchV einstuft zu lassen. Mit Plaketten gekennzeichnete Kraftfahrzeuge können eine Befreiung von Fahrverboten in Umweltzonen erhalten.

Weiterhin sollen auf Wunsch der Länder zusätzlich Regelungen zur Begünstigung älterer G-Kat Fahrzeuge nach Anlage XXIII, die vor Euro 1 zugelassen worden sind, aufgenommen werden. Diese Fahrzeuge sollen zukünftig auch mit einer Plakette gekennzeichnet werden, die zur Befreiung von Fahrverboten in Umweltzonen führen kann.

B. Lösung

Erlass einer Verordnung zur Änderung der 35. BImSchV.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand:

Für die Haushalte von Bund und Ländern entstehen keine Kosten, die für Kommunen anfallenden Kosten sind vernachlässigbar.

E. Sonstige Kosten

Für die Ausgabe der Plaketten entstehen sowohl den privaten Kraftfahrzeughaltern als auch der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, allenfalls geringfügige zusätzliche Kosten, wenn diese die Ausgabe von Plaketten wünschen.

Nennenswerte Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Die vorliegende Verordnung ergänzt die Kennzeichnungsverordnung vom 16.10.2006 und erweitert den Kreis der plakettenberechtigten Kraftfahrzeuge (Kfz). Die Plakette befreit von ggf. durch Umweltzonen eingeführten Fahrverboten.

Durch die vorliegende Verordnung werden zwei Informationspflichten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung geändert. Hierbei handelt es sich um die Möglichkeit für plakettenberechtigte inländische Kfz nach § 6 der Kennzeichnungsverordnung und für plakettenberechtigte ausländische Kfz nach den §§ 3 und 4 der Kennzeichnungsverordnung eine Plakette zu erhalten.

Durch den einmaligen Erwerb einer Plakette im Lebenszyklus eines Kfz ergibt sich eine geschätzte Grundbelastung der Wirtschaft in Höhe von ca. 1.030.000 € für die Kennzeichnung von inländischen Kfz und in Höhe von ca. 515.000 € für die Kennzeichnung von ausländischen Kfz.

Wie in der Begründung zur vorliegenden Verordnung erläutert, fallen für die Wirtschaft in der ersten Phase der Umsetzung der vorliegenden Verordnung für die Beschaffung von Plaketten eine geschätzte Grundbelastung für die inländischen Kfz in Höhe von ca. 412.000 € und für die ausländischen Kfz in Höhe von ca. 206.000 € an. In der 2. Beschaffungsphase werden die Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von ca. 618.000 € und für die ausländische Wirtschaft in Höhe von ca. 209.000 € veranschlagt. In den darauf folgenden Jahren (ab 2009) betragen diese für die deutsche Wirtschaft ca. 129.000 € und für die ausländische Wirtschaft ca. 65.000 €.

05.07.07

U - In - Vk

**Verordnung
der Bundesregierung**

Erste Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 5. Juli 2007

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Harald Ringstorff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Erste Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)

mit Begründung und Vorblatt.

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

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Erste Verordnung
zur Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit
geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)

Vom ...

Es verordnen auf Grund

– des § 40 Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180) die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise sowie

– des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d und Nr. 5a jeweils in Verbindung mit Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Die Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung) vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) wird wie folgt geändert:

I. § 1 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die zuständige Behörde, in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei, kann den Verkehr mit von Verkehrsverboten im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betroffenen Fahrzeugen von und zu bestimmten Einrichtungen zulassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern,

insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können.“

II. § 6 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird nach Buchstabe b) folgender Buchstabe c) angefügt:

„c) wenn sie nach dem 1. Januar 1993 erstmalig zugelassen worden sind und die im Anhang 2, Absatz 1 Nr. 2, Buchstabe g) und h) genannten Anforderungen erfüllen oder ihnen gleichwertig sind und dies durch einen Beleg nachgewiesen wird,“

b) In Nummer 3 wird nach Buchstabe b) folgender Buchstabe c) angefügt:

„c) wenn sie nach dem 1. Oktober 1996 erstmalig zugelassen worden sind und die im Anhang 2, Absatz 1 Nr. 3, Buchstabe j) bis l) genannten Anforderungen erfüllen oder ihnen gleichwertig sind und dies durch einen Beleg nachgewiesen wird,“

c) In Nummer 4 wird nach Buchstabe c) der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben d) und e) angefügt:

„d) wenn sie nach dem 1. Oktober 2000 erstmalig zugelassen worden sind und die im Anhang 2 Absatz 1 Nr. 4, Buchstabe q) und r) genannten Anforderungen erfüllen oder ihnen gleichwertig sind und dies durch einen Beleg nachgewiesen wird,

e) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen.“

2. Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 4 an, wenn sie

1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1992,
2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe 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 und zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates (ABl. EG vom 16. Februar 2000 Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1. des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Emissionen durch einen Beleg nachweisen oder
3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 zur Anpassung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe 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 an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1. des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen

Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG vom 16. Februar 2000 Nr. L 44 S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Emissionen durch einen Beleg nachgewiesen wird.“

3. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 4 an, wenn

1. durch einen Beleg nachgewiesen wird, dass das Fahrzeug über eine Emissionsminderung verfügt, die den Anforderungen der Anlage XXIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), entspricht oder ihr gleichwertig ist oder
2. durch einen Beleg nachgewiesen wird, dass das Fahrzeug durch Nachrüstung mit einem Abgasreinigungssystem über eine Emissionsminderung verfügt, die den Bestimmungen der 52. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. August 1996 (BGBl. I S. 1319), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Februar 1998 (BGBl. I S. 390) geändert worden ist, entspricht oder ihr gleichwertig ist oder
3. sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen.“

III. Anhang 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 Buchstabe f) wird der Punkt durch ein „oder“ ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:

„g) die durch die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2.1.1 und der Nr. 2.1.2 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten oder

- h) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 3.4.1 und Nr. 3.4.2 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten.“
2. In Nummer 3 Buchstabe i) wird der Punkt durch ein „oder“ ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:
- „j) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2.1.2 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M mit nicht mehr als sechs Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes oder mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 2 500 Kilogramm oder
- k) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2 der Nr. 3.4.2 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse N₁ mit einer Bezugsmasse von nicht mehr als 1 250 Kilogramm (Gruppe I) oder
- l) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 3.4.3 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten.“
3. In Nummer 4 Buchstabe p) wird der Punkt durch ein „oder“ ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:
- „q) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2 der Nr. 3.4.3 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt

geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse N₁ mit einer Bezugsmasse von nicht mehr als 1 250 Kilogramm (Gruppe I) oder

- r) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 3.4.4, Nr. 3.4.5 oder Nr. 3.4.6 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten oder
- s) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen.“

IV. Anhang 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

1. Der Eingangssatz wird wie folgt gefasst:

„Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N nach Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates werden den Schadstoffgruppen 1 und 4 wie folgt zugeordnet:

1. Schadstoffgruppe 1

Kraftfahrzeuge, die nicht unter die Schadstoffgruppe 4 fallen

2. Schadstoffgruppe 4

Kraftfahrzeuge, die“

2. Nach Buchstabe k) wird der Punkt durch ein „oder“ ersetzt und folgende Buchstaben angefügt:
 - o „l) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG vom 16. Februar 2000 Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C

(EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

- m) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG vom 16. Februar 2000 Nr. L 44 S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- n) die Anforderungen der Anlage XXIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten oder
- o) nach den Bestimmungen der 52. Ausnahmereverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. August 1996 (BGBl. I S. 1319), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Februar 1998 (BGBl. I S. 390) geändert worden ist, nachgerüstet wurden oder
- p) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen.“

V. Anhang 3 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt Notfalleinsatz“ (gemäß § 52 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung),“

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am (einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung) in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeines

Mit dieser Verordnung werden die im Regierungsentwurf der 35. BImSchV enthaltenen vorläufigen Regelungen zur Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern, die aufgrund des Votums des Bundesrates vom 04.04.2006 (Drs. 162/06) wegen der noch fehlenden Änderungen der StVZO gestrichen worden sind, wieder eingefügt. Auf Wunsch der Länder wird gleichzeitig die Schadstoffgruppe 4 der 35. BImSchV durch die Aufnahme von G-Kat-Fahrzeugen nach Anlage XXIII StVZO sowie der nach der 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO mit einem G-Kat nachgerüsteten Fahrzeuge erweitert.

Aufgrund der Änderung kann nach § 1 Abs. 2 der Kenzeichnungsverordnung in Umweltzonen der Verkehr auch für von Verkehrsverboten im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betroffene Fahrzeuge, unter bestimmten Voraussetzungen, gestattet werden. Die zuständige Behörde, in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei, kann den Verkehr mit solchen Fahrzeugen zulassen, sofern dies nach den örtlichen Verhältnissen, insbesondere nach Art und Maß der lokalen Schadstoffbelastung vertretbar ist.

Neben öffentlichen Interessen können überwiegende und unaufschiebbare Individualinteressen eine Befreiung von Fahrverboten rechtfertigen. Diese Regelung des geltenden Rechts soll besondere Härten, die mit einem Fahrverbot verbunden sein können, vermeiden, ohne die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der EU zu gefährden. Individuelle und öffentliche Interessen sind gegeneinander abzuwägen.

Über die Frage, ob und inwieweit Befreiungen von Fahrverboten vor dem Hintergrund der vorgegebenen Immissionsgrenzwerte vertretbar bzw. aufgrund der andernfalls entstehenden Härten für die Betroffenen geboten sind, ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Hierbei sind sowohl Art und Maß der lokalen Schadstoffbelastung der Luft als auch meteorologische Aspekte zu berücksichtigen.

Entscheidungen durch die zuständigen Behörden sind ohne übermäßigen Verwaltungsaufwand möglich. Nach § 1 Abs. 2 können von der zuständigen Behörde alle Handlungsformen des allgemeinen Verwaltungsrechts genutzt werden. Geht es um bestimmte Gruppen, z.B. Anlieger, Schausteller, Handwerker oder die Halter von Oldtimern bietet es sich an, an Stelle von individuellen Verwaltungsakten eine Allgemeinverfügung zu erlassen, durch die der je-

weilige Personenkreis generell von Fahrverboten befreit wird. Allgemeinverfügungen im vorgenannten Sinne beruhen auf § 1 Abs. 2 – also auf Immissionsschutzrecht i.V.m. § 35 Satz 2 VwVfG. Die immissionsschutzrechtliche Allgemeinverfügung muss also nicht durch ein Verkehrszeichen umgesetzt werden, da der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ des Straßenverkehrsrechts im Immissionsschutzrecht nicht gilt.

Für die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die Verordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugsaufwand aus. Für die Ausgabe der Plaketten entstehen sowohl den privaten Kraftfahrzeughaltern als auch der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, allenfalls geringfügige zusätzliche Kosten, da die Ausgabe der Plakette nur auf Antrag erfolgt.

Nennenswerte Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Zur Abschätzung der Bürokratiekosten nach dem Standardkosten-Modell (SKM) ist folgendes festzustellen:

Die Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) vom 16.10.2006, geltend ab dem 01.03.2007, führt die Möglichkeit ein, durch Plaketten Kraftfahrzeuge (Kfz) nach ihrem Schadstoffausstoß zu klassifizieren. Zugleich schafft eine Änderung der StVO die Möglichkeit, durch neue Verkehrszeichen 270.1 und 270.2 nach § 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO Fahrverbotszonen einzurichten. Die Freistellung vom Fahrverbot in einer entsprechend gekennzeichneten Fahrverbotszone nach § 40 Abs. 1 BImSchG kann durch Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 erlaubt werden. Dieses Zusatzzeichen weist bestimmte Plaketten aus, die Kfz, die mit einer entsprechenden Plakette ausgestattet sind, von dem Fahrverbot befreien. Der Kfz-Halter muss eine Plakette also nur dann an seinem Fahrzeug anbringen, wenn er eine Ausnahme von dem Fahrverbot in einer Umweltzone erhalten will.

Durch die Kennzeichnungsverordnung vom 16.10.2006 sind etwa 42 Mio. Kfz, der etwa 50 Mio. in Deutschland zugelassen Kfz, betroffen, soweit sich die Kfz-Halter dafür entscheiden eine Plakette zu erwerben. Über die Anzahl der betroffenen ausländischen Kfz liegen keine Daten vor. Durch die anstehende Änderung der Kennzeichnungsverordnung kommen zusätz-

lich etwa 2 Mio. inländische Kfz und eine unbekannte Zahl ausländischer Kfz hinzu. Die Kosten für den Erwerb der Plakette liegen in der Größenordnung von 5 – 10 Euro.

Durch die jetzige Erweiterung des Kreises der plakettenberechtigten Kfz werden auch zwei Informationspflichten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung erweitert. Die erweiterten Informationspflichten resultieren aus § 6 der Kennzeichnungsverordnung für ausländische Kfz und aus den §§ 3 und 4 der Kennzeichnungsverordnung für inländische Kfz.

Von der erweiterten Informationspflicht aufgrund der Änderung der Kennzeichnungsverordnung werden insgesamt schätzungsweise ca. 1,6 Mio. Kfz der inländischen Kfz-Halter sowie insgesamt schätzungsweise ca. 160.000 ausländische Kfz-Halter eine Plakette beschaffen. Es ist davon auszugehen, dass in der ersten Zeit nach Inkrafttreten der Verordnung (1. Phase der Beschaffung), schätzungsweise 40 % der in- und ausländischen Kfz-Halter Plaketten erwerben werden, da noch nicht bekannt ist, wo überhaupt Verkehrsverbotszonen eingerichtet werden; d.h. schätzungsweise ca. 640.000 inländische und ca. 64.000 ausländische Kfz-Halter erwerben eine Plakette. In der 2. Phase (nach Einrichtung der Verkehrsverbotszonen) wird die Beschaffung von Plaketten zunehmen, so dass schätzungsweise ca. 960.000 inländische und ca. 96.000 ausländische Kfz-Halter eine Plakette erwerben werden. In den darauf folgenden Jahren ab 2009, werden schätzungsweise für 80 % aller neu zugelassenen inländischen Kfz (pro Jahr ca. 3 – 3,5 Mio.) Plaketten beschafft. Hinzu kommt noch die Ersatzbeschaffung für beschädigte Plaketten (z.B. bei einer gebrochenen Windschutzscheibe). Aufgrund der erweiterten Informationspflicht durch die Änderung der Kennzeichnungsverordnung werden für schätzungsweise ca. 200.000 Kfz der inländischen Kfz und für schätzungsweise ca. 20.000 der ausländischen Kfz Plaketten beschafft werden.

Die Aufteilung der von der Kennzeichnungsverordnung betroffenen inländischen Kfz auf gewerbliche, private und öffentliche Kfz-Halter basiert auf den Daten der neu zugelassenen Kfz in Deutschland, die entsprechend hochgerechnet wurden. Da diese Zahlen für ausländische Zulassungen nicht vorliegen, wurden sie schätzungsweise analog übertragen. Von den ca. 2 Mio. zugelassenen inländischen Kfz, die jetzt von der Erweiterung der Kennzeichnungsverordnung betroffen sind, fallen demnach etwa 1 Mio. Kfz auf die gewerbliche Wirtschaft. Bei den ausländischen Kfz-Zulassungen sind es schätzungsweise ca. 100.000 Kfz gewerbliche Fahrzeuge. Schätzungsweise werden ca. 800.000 inländische Kfz-Halter und schätzungsweise ca. 80.000 ausländische Kfz-Halter von dem Erwerb einer Plakette Gebrauch machen. In der 1. Phase

werden geschätzte 320.000 inländische Kfz-Halter und geschätzte 32.000 ausländische Kfz-Halter Plaketten erwerben. In der 2. Phase werden es geschätzte 480.000 inländische und geschätzte 48.000 ausländische Kfz-Halter sein. Jeweils in den darauf folgenden Jahren werden für Neufahrzeuge und für Ersatzbeschaffungen von beschädigten Plaketten von der inländischen Wirtschaft schätzungsweise 100.000 Plaketten und von der ausländischen Wirtschaft schätzungsweise 10.000 Plaketten beschafft.

Die Kennzeichnungsverordnung sieht für beide Informationspflichten einen geringst möglichen Aufwand vor. Es können vorhandene Einrichtungen genutzt werden und auf eine formelmäßige Abwicklung (z.B. Antragsbearbeitung) wird gänzlich verzichtet. Für die Ausgabe der Plaketten sieht die Kennzeichnungsverordnung nach § 4 eine möglichst einfache Lösung vor. Ausgabestellen sind alle Zulassungsstellen sowie Kfz-Werkstätten, die nach § 47a Abs. 2 StVZO anerkannt sind, Abgasuntersuchungen durchzuführen. Der inländische Kfz-Halter erhält die Plakette gegen Vorlage des Kfz-Scheins. Weitere Unterlagen sind nicht erforderlich. Bei ausländischen Kfz erfolgt nach § 6 der Kennzeichnungsverordnung die Zuordnung zu einer Schadstoffgruppe über das Zulassungsdatum des Kfz oder durch Nachweis nach §§ 8 und 9 der LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003. Der ausländische Kfz-Halter muss auch hier lediglich seine Kfz-Papiere vorlegen, wenn er eine Plakette erwerben möchte.

Der zeitliche Aufwand für den Erwerb einer Plakette ist möglichst gering ausgestaltet, da die Plakette auch bei einem anstehenden Werkstattbesuch erworben werden kann. Für inländische Kfz-Halter werden daher schätzungsweise 2 Minuten (1 Minute für das Vorlegen des Kfz-Schein und 1 Minute für das Anbringen der Plakette) und für ausländische Kfz-Halter werden schätzungsweise 10 Minuten für die Beschaffung einer Plakette veranschlagt.

Da alle Wirtschaftszweige gleichermaßen von dieser Regelung betroffen sind und das Qualifikationsniveau zur Beschaffung der Plaketten als niedrig zu betrachten ist, wird aufgrund der Tariftabelle des Statistischen Bundesamtes zur Exante-Abschätzung, Ausgabe 2003 (WZ 2003) der Betrag von 19,30 Euro/Stunde für den finanziellen Beschaffungsaufwand als Mittelwert zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich insgesamt Bürokratiekosten für

- a) die deutsche Wirtschaft in Höhe von insgesamt ca. 1.030.000 Euro
[2 min. x 19,30 €/60 min. x 1.600.000 Plaketten] und
- b) die ausländische Wirtschaft in Höhe von insgesamt ca. 515.000 Euro
[10 min. x 19,30 €/60 min. x 160.000 Plaketten].

Aufgrund dieser Berechnungsgrundlage entfallen auf die 1. Phase der Beschaffung der Plaketen Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von ca. 412.000 Euro und für die ausländische Wirtschaft in Höhe von ca. 206.000 Euro. In der 2. Beschaffungsphase werden die Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von ca. 618.000 Euro und für die ausländische Wirtschaft in Höhe von ca. 209.000 Euro veranschlagt. In den darauf folgenden Jahren (ab 2009) betragen diese für die deutsche Wirtschaft ca. 129.000 Euro und für die ausländische Wirtschaft ca. 65.000 Euro.

Zu der vorliegenden Verordnung gibt es keine zweckmäßigeren wirtschaftlicheren Regelungsalternativen. Als mögliche Alternativen wären die Einrichtung von behördlichen Ausgabestellen und/oder ein formales Antragswesen in Frage gekommen. Diese Alternative ist augenfällig mit einem höheren Bürokratie- und Kostenaufwand verbunden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es ohne die jetzige Erweiterung des Kreises der plakettenberechtigten Kfz, für den betroffenen Personenkreis keine Freistellung vom Fahrverbot in einer entsprechend gekennzeichneten Fahrverbotszone nach § 40 Abs. 1 BImSchG gäbe.

Eine gleichstellungspolitische Relevanz liegt nicht vor, da von der Verordnung keine unterschiedlichen unmittelbaren bzw. mittelbaren Auswirkungen auf Frauen und Männer zu erwarten sind.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Die vorgesehenen Änderungen dienen dazu, die Verbesserungen, die sich aus der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bei Nachrüstung der Nutzfahrzeuge sowie der Euro 1-Diesel-Pkw mit Partikelminderungssystemen ergeben, in die 35. BImSchV zu übernehmen und den Schadstoffgruppen im Anhang 2 der Verordnung zuzuordnen. Damit wird vor allem auch die Nachrüstung von Lkw und Bussen attraktiv, wo die größten Partikelminderungspotentiale liegen. Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes gehen über 60 % der Partikelemissionen aus dem Auspuff in den Städten auf Lkw und Busse zurück.

Darüber hinaus werden bestimmte Fahrzeuge mit Fremdzündmotor, die bisher keine Plakette erhalten konnten, den Euro 1-Fahrzeugen gleichgestellt. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die von der Anlage XXIII der StVZO erfasst werden und in den Fahrzeugpapieren mit den emissionsorientierten Schlüsselnummern „01“ und „02“ gekennzeichnet sind. Ebenso werden Fahrzeuge, die nach den Bestimmungen der 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 13.08.1996 mit einem G-Kat nachgerüstet und die als „SCHADSTOFFARM E2/NACHG:“ mit der emissionsorientierten Schlüsselnummer „77“ in den Fahrzeugpapieren gekennzeichnet sind, in diese Schadstoffgruppe eingestuft. Diese Einstufung ist gerechtfertigt, da das Emissionsverhalten (insbesondere Stickstoffoxid) der bisher nicht erfassten Fahrzeuge mit dem von Euro 1 –Fahrzeugen im Wesentlichen gleichwertig ist. Andere ältere G-Kat-Fahrzeuge, die nicht die Anforderungen der Anlage XXIII oder der 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO erfüllen, werden bei der Plakettenkennzeichnung nicht berücksichtigt. So haben z. B. die Anlagen XXIV und XXV der StVZO schwächere Grenzwertanforderungen und es fehlen Dauerhaltbarkeitsvorschriften wie sie die Anlage XXIII zur StVZO vorschreibt. Darüber hinaus fordert die Anlage XXIII den Einbau eines Verdunstungsfilters für die Kohlenwasserstoffemissionen.

Der Anhang 2, Absatz 2 „Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor ...“, in dem nur Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG aufgeführt sind, wird ergänzt durch die Aufnahme von Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie

88/77/EWG fallen (Nutzfahrzeuge) und deren Fremdzündungsmotoren mit Erdgas oder Flüssiggas betrieben werden.

Zu Artikel 1, I.

Die Änderung im §1 Absatz 2 bewirkt, dass Ausnahmeregelungen auch für bereits plaketiierte Fahrzeuge nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, die mit einer Plakette unterhalb der geforderten Stufe gekennzeichnet sind.

Zu Artikel 1, II. Nr. 1 bis Nr. 3

Mit der Aufnahme von Regelungen in die 35. BImSchV für die Nachrüstung der Nutzfahrzeuge und der Euro 1 Diesel-Pkw mit Partikelminderungssystemen sowie die Zuordnung von G-Kat-Fahrzeugen nach Anlage XXIII und der 52. Ausnahmereverordnung zur StVZO in eine Schadstoffgruppe mit Plakettenkennzeichnung und der Einbeziehung von Nutzfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren, die mit Erdgas oder Flüssiggas betrieben werden, ist es zur Gleichbehandlung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge notwendig, auch für sie eine gleichwertige Anpassung vorzusehen. Mit den aufgeführten Regelungen kann dies erreicht werden. Der Nachweis kann dabei durch einen schriftlichen Beleg in Form z.B. einer Herstellerbescheinigung, einer Einbaubescheinigung oder eines entsprechenden Nachtrags in den Fahrzeugpapieren erfolgen.

Zu Artikel 1, III.

Mit diesen Vorschriften werden Regelungen für die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen und Euro1 Diesel-Pkw aus der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der StVZO übernommen und den Schadstoffgruppen des Anhangs 2 der 35. BImSchV zugeordnet. Damit können bei einer nachträglichen Verbesserung des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge auch die vorgesehenen Benutzervorteile aus einer besseren Einstufung in eine Schadstoffgruppe der 35. BImSchV gewährt werden.

Zu Artikel 1, IV. Nr. 1 und Nr. 2

Mit dieser Regelung wird erreicht, dass neben den Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor nach der Richtlinie 70/220/EWG künftig auch Fahrzeuge nach der Richtlinie 88/77/EWG, die mit einem Fremdzündungsmotor, der mit Erdgas oder Flüssiggas betrieben wird, in die Plakettenkennzeichnung einbezogen werden.

Zu Artikel 1, V.

Die Änderung im Anhang 3 dient der Klarstellung und um mögliche Missbräuche zu vermeiden.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der
Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem vorliegenden Entwurf werden keine Informationspflichten für die Verwaltung eingeführt, geändert oder abgeschafft.

Für Bürger und Unternehmen werden zwei bestehende Informationspflichten erweitert.

Für Unternehmen, die in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge kennzeichnen müssen, um vom Fahrverbot in Umweltzonen ausgenommen zu werden, entstehen für die Beschaffung von Plaketten bis Ende des Jahres 2008 einmalige Bürokratiekosten in Höhe von etwa 515.000 Euro. Ab dem Jahr 2009 sowie in den darauf folgenden Jahren ist mit jährlichen Kosten in Höhe von 64.000 Euro zu rechnen.

Daneben entstehen einmalige Gebühren in Höhe von mindestens 4 Mio. Euro und ab dem Jahr 2009 jährliche Gebühren in Höhe von 500.000 Euro.

Für Unternehmen von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen entstehen durch die Erweiterung der Kennzeichnungspflicht in der Zeit bis Ende des Jahres 2008 einmalige Beschaffungskosten in Höhe von 257.500 Euro und danach jährliche Kosten in Höhe von 32.500 Euro. Zudem fallen einmalige Gebühren in Höhe von mindestens 400.000 Euro und jährliche Gebühren in Höhe von mindestens 50.000 Euro an.

Diese Ausgaben sind notwendig, um die bestehenden Freistellungsmöglichkeiten von Fahrverboten für Kraftfahrzeuge in Umweltzonen nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erweitern.

Vor dem Hintergrund, dass die vorliegende Verordnung lediglich eine Ergänzung des bereits implementierten Freistellungsverfahrens in Umweltzonen darstellt und somit der Raum für Regelungsalternativen eingeschränkt ist, hat der Nationale Normenkontrollrat im

Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Gleichwohl hält er es für geboten, das Freistellungsverfahren auf Alternativen hin zu überprüfen. Das zuständige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit geht davon aus, dass durch die Erweiterung der Freistellungsmöglichkeiten ab dem Jahr 2009 etwa 80 Prozent aller neu zugelassenen Fahrzeuge eine Umweltplakette erwerben werden. Das sind deutschlandweit durchschnittlich mindestens 2,4 Mio. Fahrzeuge. Allein die Gebühren für den Erwerb der Plaketten, die pro Stück zwischen 5 -10 Euro kosten, belaufen sich damit auf insgesamt etwa 12 – 24 Mio. Euro. Hinzu kommt der Beschaffungsaufwand mit rund 1,5 Mio. Euro.

Angesichts der Vielzahl an Befreiungsmöglichkeiten und den zu erwartenden Bürokratiekosten von bis zu 25,5 Mio. Euro für Bürger und Unternehmen, sollten kostengünstigere - und mit Rücksicht auf die Vielfalt an bereits bestehenden Kennzeichnungspflichten für Kraftfahrzeuge - koordinierte Alternativen in Erwägung gezogen werden. Als Anlass dazu könnte insbesondere die Bestandsmessung oder das Festlegen von Abbauzielen genommen werden. Abgesehen von der vollständigen Abschaffung der Plakettenpflicht wäre denkbar, für die Kennzeichnung der Fahrzeuge nach Schadstoffgruppen an bestehende Kennzeichnungsmerkmale anzuknüpfen (z.B. durch farbige Kennzeichnung der ASU- oder TÜV- Plaketten).

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Wittmann
Berichterstatter