

**10.02.17****Beschluss**  
des Bundesrates

---

**Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften****A**

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

Zu Artikel 3 Nummer 4 (§ 29a StVZO)

In Artikel 3 Nummer 4 ist § 29a wie folgt zu fassen:

"Die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen nach § 29 berechtigten Personen sind verpflichtet, nach Abschluss einer Hauptuntersuchung oder einer Sicherheitsprüfung die in § 34 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung genannten Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister zu übermitteln. Darüber hinaus dürfen die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 berechtigten Personen nach Abschluss einer Hauptuntersuchung die in § 34 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung genannten Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister übermitteln. Die jeweilige Übermittlung hat

1. bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen nach Anlage VIII Nummer 3.1.4.4 oder 3.2.3.3 am selben Tag,
2. sonst unverzüglich, spätestens aber innerhalb von zwei Wochen nach Abschluss der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung zu erfolgen."

Begründung:

Die Übermittlung der HU- bzw. SP-Daten bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen an die Zulassungsbehörden hat bereits nach bisherigem Recht unverzüglich zu erfolgen. Da die Zulassungsbehörden bei Kenntnis der Verkehrsunsicherheit Maßnahmen nach § 5 Absatz 1 und 2 FZV zu veranlassen haben, wäre eine nach der Verordnung vorgesehene einheitliche Meldefrist an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) von maximal zwei Wochen nicht zielführend. Es ist daher eine differenzierte Frist vorzusehen. Dabei sind auch die HU- und SP-Daten - sofern sie keine verkehrsunsicheren Fahrzeuge betreffen- ohne schuldhaftes Zögern zu übermitteln. Die Zwei-Wochenfrist gibt insoweit nur einen maximal zulässigen Rahmen bei besonderen Umständen vor. Im Übrigen entspricht die im neuen Satz 3 aufgeführte Regelung weitestgehend einer entsprechenden Regelung in Nummer 8.3.1 der Anlage 3 des Entwurfs einer Verordnung über die regelmäßige technische Untersuchung von Fahrzeugen und bestimmter Fahrzeugeinrichtungen und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

**B**

Ferner hat der Bundesrat folgende **E n t s c h l i e ß u n g** gefasst:

1. a) Der Bundesrat hält es angesichts der weiterhin in vielen Ballungsräumen zu hohen Stickstoffdioxid-Belastungen, des diesbezüglich eingeleiteten EU-Vertragsverletzungsverfahrens und der im Zusammenhang mit der Abgas-thematik aufgedeckten Überwachungsdefizite für erforderlich, eine umfassende und dauerhafte Überprüfung der Emissionen von Kraftfahrzeugen sicherzustellen. Der Bundesrat bedauert, dass seine Forderung, die in der Vergangenheit durch Felduntersuchungen des Umweltbundesamtes praktizierten Emissionstests im Kfz-Bestand wieder einzuführen, bisher nicht umgesetzt wurde. Er sieht die dringende Notwendigkeit einer herstellerunabhängigen, verbindlichen, regelmäßigen Nachkontrolle des Emissionsverhaltens im Verkehr befindlicher Fahrzeuge. Er begrüßt insofern, dass mit der vorgelegten Verordnung die rechtliche Grundlage für eine verursacher-gerechte und kostendeckende Finanzierung von regelmäßigen Feldunter-suchungen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (Emissionsmessungen und Prüfungen auf übrige Regelkonformität) geschaffen werden soll.

- b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der vorgesehenen Untersuchungen nicht nur die Vorschriftenkonformität der Fahrzeuge zu überprüfen, sondern auch sicherzustellen, dass die Fahrzeuge dauerhaft niedrige Emissionen haben.
  - c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Ergebnisse der KBA-Untersuchungen auch der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.
- 2.
- a) Der Bundesrat nimmt mit Sorge die aktuellen Meldungen in den Medien zur Kenntnis, die nahelegen, dass mit einem sehr preiswert erhältlichen und leicht einbaubaren Bauteil die On-Board-Diagnose-Systeme moderner Euro V und VI - Lkw manipuliert und damit die Stickoxidfiltersysteme abgeschaltet werden können, um das für das Funktionieren der Filtersysteme erforderlich AdBlue (Harnstofflösung) einzusparen. Durch diese nicht nur in Einzelfällen vor allem bei ausländischen Lkw vorgenommenen rechtswidrigen Eingriffe fallen die Fahrzeuge emissionsseitig auf den mehr als 20 Jahre alten Euro I - Standard zurück, wodurch nicht nur die Umwelt, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit des Fuhrgewerbes gefährdet und Mauteinnahmen verloren gehen.
  - b) Weiterhin stellt der Bundesrat mit Bedauern fest, dass der in Deutschland praktizierte und in der "Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße" festgelegte Umfang der Unterwegskontrollen nicht ausreicht, um die vorgenannten Mängel und Manipulationen am Stickoxidfiltersystem eines modernen Lkw feststellen zu können. Der Bundesrat weist daraufhin, dass die EU-Richtlinie über Unterwegskontrollen bei Nutzfahrzeugen, die Mindestanforderungen für die Überprüfung von Lkw festlegt, bereits 2014 neugefasst und bisher noch nicht in deutsches Recht umgesetzt ist. Auch wenn sie bislang noch keine Funktionsprüfung von NOx-Abgasfiltersystemen auf der Basis von Abgasmessungen enthält, sieht sie doch verstärkte Sichtprüfungen auch der Stickoxidfiltersysteme bei Lkw vor.
  - c) Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, schnellstmöglich einen Vorschlag für eine Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU in deutsches Recht vorzulegen und in dem Zusammenhang wirksame Methoden für die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Abgasminderungssysteme von

schweren LKW im Rahmen von Unterwegskontrollen zu entwickeln, diese in Kombination mit wirksamen Sanktionen in die nationale Rechtssetzung aufzunehmen und die diesbezüglichen Unterwegskontrollen alsbald entsprechend zu intensivieren.