

TP beim DEKRA e.V. Dresden  
D-01998 Klettwitz, Senftenberger Str. 30

Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur  
Referat StV 23  
Herrn [REDACTED]  
Postfach 20 01 00  
**53170 Bonn**

**Technische Prüfstelle  
für den Kraftfahrzeugverkehr  
beim DEKRA e.V. Dresden**  
AP8, Grundlagen und Prozesse  
Senftenberger Str. 30  
D-01998 Klettwitz  
Telefon (03 57 54) 73 44-200  
Telefax (03 57 54) 73 45-200

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
Datum 05.06.2020

Ihr Aktenzeichen: StV 23

Datum: Bonn, 18.05.2020 per Mail

**Stellungnahme zum Referentenentwurf  
einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung  
(NOxMS - Schaffung vier neuen Anlagen)**

Sehr geehrter [REDACTED],

wir bedanken uns für die Übersendung o.g. Referentenentwurfes und die eingeräumte Möglichkeit dazu Stellung zu nehmen.

Nachfolgend erhalten Sie unsere Stellungnahme zum o.g. Entwurf. In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf unsere Stellungnahme zum Entwurf einer diesbezüglichen Verordnung für PKW vom 6.02.2019 aufmerksam machen.

In dem vorliegenden Entwurf werden auch wieder die Begrifflichkeiten "Schadstoffklasse" und "Grenzwertstufe" im Zusammenhang mit Angaben zu EURO-Normen mehrfach unterschiedlich belegt. Die Begrifflichkeit Schadstoffklasse in Verbindung mit der EURO-Norm ist falsch, da Schadstoffklassen in Anlage XIV zu §48 StVZO exakt definiert sind. Die Verwendung dieses Begriffes ist demnach (im Entwurf) zwingend zu vermeiden, da kein Bezug zur o.g. Anlage XIV besteht. Die Begriffe „Grenzwertstufe“ und „Schadstoffstufe“ bedürfen, soweit diese erforderlich sind, einer eigenen präzisen Definition.

### Zu Absatz 3e

Die Formulierung „Schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg“ ist aus unserer Sicht unpräzise, da es nach Definition keine Fahrzeuge der Klasse N1 über 3,5t zGG gibt.

#### Vorschlag:

„N1“ streichen

Auch ist unklar wie Handwerker- und Lieferfahrzeuge von anderen (welchen?) abgegrenzt werden sollen. Was sind in dem Zusammenhang (**schwere**) gegenüber (**leichten**) Fahrzeugen? Die Abgrenzung "schwerer" Kfz gegenüber "leichten" Kfz findet sich in emissionsrelevanten Vorschriften regelmäßig im Zusammenhang mit der Bezugsmasse eines Kfz. Es besteht hier jedoch kein Zusammenhang mit dem zGG eines Kfz. Daher sollte auf diese Wörter mit dem hier verwendeten Bezug auf das zGG verzichtet werden, da missverständlich.

Die Begriffe "Stufen" und "Zeilen" sind entgegen der geübten Praxis vertauscht. Vergleiche hierzu:

#### Vorschlag:

jeweils entsprechend den Zeilen A und B (Euro I und II) gemäß der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung 91/542/EWG bzw. den Zeilen A, B1, B2 oder C der Richtlinie 2005/55/EG (Euro III, IV, V und EEV) 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 genehmigt sind

oder

jeweils entsprechend Stufe A oder Stufe B der Grenzwerttabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 98/69/EG (Euro 3 und Euro 4) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung

### Zu Absatz 3e (Wdh.)

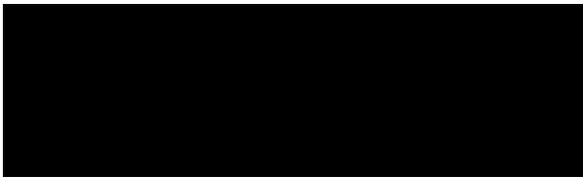
Absatz (3e) wird zweimal verwendet, es müsste auf Seite 8 Mitte **(3f)** heißen:

„**(3f)** Schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg bis zu 7.500 kg nach Anhang II, Teil A der Richtlinien 70/156/EWG vom 06.02.1970 bzw. 2007/46/EG vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, .....

Die Zuordnung der NOx-Minderungssysteme zu den nachrüstfähigen Kraftfahrzeugen sollte in Bezug zu § 47 StVZO gestellt werden. Damit wäre die Verordnung deutlich kürzer und eindeutiger zu fassen.

Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass bisher nicht geregelt ist, wie und wann ein Vermerk in der Zulassungsbescheinigung Teil I erfolgt. Kann dies zum Beispiel auch auf Basis eines Software-Updates erfolgen oder wenn die Erfüllung der genannten Anforderungen bereits ab Werk erfolgte und erst jetzt durch die genannten Prüfungen nachgewiesen wurde? Kann der Nachweis der Anforderungen an Anlage XXII auch ohne Technische Änderung erbracht und im Rahmen der Abnahme dokumentiert werden?

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.



stv. Leiter der Technischen Prüfstelle  
Leiter Grundlagen und Prozesse