

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

Bundesministerium für Verkehr,  
und digitale Infrastruktur  
Referats StV 23

████████████████████  
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

████████████████████  
Datum 19.12.2019

Ihr Aktenzeichen: per Mail Datenblatt-Nr.: 19/12057

Datum: Bonn, 22.11.2019

### **Stellungnahme zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Einzelgenehmigung)**

Sehr geehrter ██████████

wir bedanken uns für die Übersendung des Referentenentwurfes und für die eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend übersenden wir Ihnen unsere Anmerkungen und Hinweise sowie Verbesserungsvorschläge

Wir begrüßen die Umsetzung aktueller Abgasvorschriften in die StVZO. Der vorliegende Entwurf würde aber für die Einzelgenehmigung deutlich über die Anforderungen der EG Rahmen-VO(EU)2018/858 für diese Fahrzeuge hinausgehen. Die beabsichtigten Änderungen berücksichtigen nicht die neuen Vorgaben an Fahrzeugeinzelgenehmigungen gem. neuer Rahmen-VO(EU)2018/858. So sieht diese neue Rahmen-VO deutlich niedrigere Anforderungen selbst für die EU-weit geltende Einzelgenehmigungen gem. Art.44 vor (hier z. B. nur Nachweis Typ I und OBD-Funktion erforderlich). Unklar ist auch, ob die Vorgaben des Entwurfsstandes im Falle von CO2-relevanten technischen Änderungen zwangsläufig stets zu einer Neubewertung der CO2-Angabe in Feld V.7 führen sollen. Dies ist - sofern beabsichtigt - praktisch nicht umsetzbar

Die Einbindung in die bestehenden Absätze des § 47 StVZO ist aus unserer Sicht problembehaftet und unübersichtlich. Ein zielführender Überarbeitungsvorschlag ist sehr aufwendig. Wenn gewünscht können wir eine solche Überarbeitung bis KW 5 2020 nachliefern. Die Bundesimmissionsschutzverordnung ist im Entwurf nicht erwähnt, sollten aber in diesem Zusammenhang auch eine Rolle spielen.

Zu Artikel 1 Nummer 1 a, 2. Anstrich

Bei einer „und“ - Verbindung würden die neuen Bestimmungen auch für alte Fahrzeuge zum Tragen kommen, das ist sicher nicht gewollt.

Vorschlag:

- „der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) ~~und~~ bzw.
- der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.....“

Zu Artikel 1 Nummer 1 c,

Bei einer „und“ - Verbindung würden die neuen Bestimmungen auch für alte Fahrzeuge zum Tragen kommen, das ist sicher nicht gewollt.

Vorschlag:

- „(3a) Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor gelten als besonders partikelreduziert, wenn sie den Anforderungen einer der in Anlage XXVI Nummer 2 festgelegten Minderungsstufen oder den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ) ~~und~~ bzw. der Verordnung (EU) 2017/1151 entsprechen.“

Zu Artikel 1 Nummer 1 d,

Die ursprüngliche Fassung des § 47 (8b) StVZO muss Bestand haben. Die bestehende Struktur sollte ebenfalls weiter beibehalten werden (Ausnahmesachverhalte). Neue Vorgaben für VO(EU)2016/1628 sollten hier nur ergänzt werden (siehe im Entwurf unter laufender Nr. f (Abs. 8d). Die - Übergangsbestimmungen für VO(EU)2016/1628 fehlen bzw. sind nicht vorgesehen;

Alternativvorschlag:

VO(EU)2016/1628 über neuen Absatz 10 § 47 fassen.

Zu Artikel 1 Nummer 1 e

Die Vorschriften für „ältere“ Fahrzeuge werden jetzt nur mit Übergangsbestimmungen geregelt. Das weicht in diesem Fall von der bestehenden Systematik des § 47 ab. Die Vorschriften für „Altfahrzeuge“ sollten im Abs. 8c erhalten bleiben. Die neuen Vorgaben der VO(EU)2018/985 sollten hier nur ergänzt werden;

## Alternativvorschlag

VO(EU)2018/985 über neuen Absatz 11 § 47 fassen.

Zu Artikel 1 Nummer 1 f

Siehe Kommentar zu „d“

Zu Artikel 1 Nummer 2

Zur Beibehaltung der bisherigen Systematik des § 47 d StVZO sollten die bisherigen Absätze des § 47 d erhalten bleiben. Eine Ergänzung der neuen Anforderungen ist sachdienlicher, besser nachvollziehbar und lesbarer.

Zu Artikel 1 Nummer 3

Bei vollumfänglicher Anwendung der europäischen Typpenehmigungsvorgaben (EU-Verordnungen) für die Prüfung der Geräuschemissionen auf das Einzelgenehmigungsverfahren werden Randbedingungen vorausgesetzt, die derzeit und auch absehbar nicht zur Verfügung stehen. Insbesondere die Anforderung, die Geräuschprüfungen für die entsprechenden Fahrzeugarten nur auf einer nach ISO10844:2014 zertifizierten Prüfstrecke durchführen zu dürfen, würde das Einzelgenehmigungsverfahren sehr viel aufwendiger machen.

Mit der UNECE-R51.03 wurde eine alternative Prüfmöglichkeit - die sogenannten „Indoor-Prüfung“ eingebracht. Bei der Indoor-Messung wird das Fahrzeug auf einem Rollenprüfstand in einer akustisch reflexionsarmen Halle betrieben und die Vorbeifahrt simuliert. Diese Prüfstände wurden bei den Fahrzeugherstellern bisher nur für Entwicklungsmessungen genutzt und können jetzt nach den Vorgaben der UNECE-R51.03 auch für Typpenehmigungsprüfungen eingesetzt werden. Bestandteil der Verifizierung eines solchen Indoor-Prüfstandes ist u.a. eine Vergleichsmessung mit einer realen Vorbeifahrt auf einer Geräuschmessstrecke nach ISO 10844:2014.

Um Geräuschprüfungen auch im Rahmen von Einzelgenehmigungsverfahren sowie insbesondere auch bei der Abnahme technischer Änderungen nach § 19 Absatz 2 StVZO für das neue Messverfahren nach UNECE-R51.03 bzw. UNECE-R41.04 auf alternativen Prüfstrecken zu ermöglichen, sollten Randbedingungen für die Verifizierung solcher Prüfstrecken definiert werden.

Artikel 44 der VO (EU) 2018/858 regelt die europäische Einzelgenehmigung der Klassen M1 und N1. Im Anhang II Teil I Anlage 2 der genannten Verordnung hat die EU Kommission die Möglichkeit einer Korrelationsmessung für Vergleichsmessstrecken beschrieben. Es sollten aus unserer Sicht national keine höherer Anforderungen an die Begutachtung von Kraftfahrzeugen gem. Artikel 45 (nationale Einzelgenehmigung) der VO(EU) 2018/858 gestellt werden. Dies würde die innovativen Mittelstandsbetriebe in Deutschland im Wettbewerb mit anderen europäischen Betrieben benachteiligen.

Auch mit der VO (EU) 183/2011 zur Änderung der Anhänge IV und VI der Richtlinie 2007/46/EG wurden in der Vergangenheit Anforderungen für in Drittländern hergestellte Fahrzeuge definiert, die per Einzelgenehmigung in

der EU in den Verkehr kommen. Speziell für die Durchführung der Prüfung des zulässigen Geräuschpegels nach Richtlinie 70/157/EWG in Verbindung mit dem „alten“ Messverfahren A gemäß UNECE-R51.02 Anhang 3 wurden unter der Voraussetzung einer durchzuführenden Korrelationsmessung auch Möglichkeiten geschaffen, Messungen auf Prüfstrecken durchzuführen, die nicht nach ISO 10844 zertifiziert sind. Diese Möglichkeit sollte in Anbetracht der oben genannten Ausführungen auch weiterhin für Fahrzeuge, die im Einzelgenehmigungsverfahren behandelt werden, aufrechterhalten bleiben.

Für eine europaweit gültige Einzelgenehmigung eines M1 und N1 Fahrzeuges gemäß VO(EU) 2018/858 gilt weiterhin die 70/157/EWG mit einer Korrelationsstrecke

vgl. dazu

**Teil I:  
Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>**

| Nr. | Nummer des Rechtsakts   | Alternative Anforderungen   |
|-----|---|---|
| 1   | Richtlinie 70/157/EWG des Rates <sup>1)</sup><br>(Zulässiger Geräuschpegel) | Vorbeifahrtmessung<br>a) Es ist eine Prüfung gemäß dem „Messverfahren A“ nach Anhang 3 der UN-Regelung Nr. 51 durchzuführen.<br>Es gelten die Grenzwerte nach Anhang I Nummer 2.1 der Richtlinie 70/157/EWG. Die Überschreitung der Grenzwerte um 1 Dezibel ist zulässig. |

| Nr. | Nummer des Rechtsakts | Alternative Anforderungen  |
|-----|-----------------------|--|
|     |                       | b) Die Prüfstrecke muss Anhang 8 der UN-Regelung Nr. 51 entsprechen. Eine Prüfstrecke mit anderen Spezifikationen darf unter der Voraussetzung verwendet werden, dass der Technische Dienst Korrelationsprüfungen durchgeführt hat. Gegebenenfalls ist ein Berichtigungskoeffizient anzuwenden.<br>c) Auspuffanlagen mit Faserstoffen müssen nicht gemäß Anhang 5 der UN-Regelung Nr. 51 konditioniert werden.<br>Prüfung im Stillstand<br>Es ist eine Prüfung gemäß Anhang 3 Absatz 3.2 der UN-Regelung Nr. 51 durchzuführen. |

Die Anforderungen an eine Korrelationsmessung zur Verifizierung der Eigenschaften alternativer Prüfstrecken sind für das neue Messverfahren (UNECE-R51.03 und UNECER41.04) natürlich an die neuen Bedingungen anzupassen. Die Verifizierung der akustischen Eigenschaften der Prüfstrecken kann dabei wie bisher über eine Korrelationsmessung erfolgen.

Vorschlag:

Es wird am Ende des Absatzes 2 hinzugefügt:

„Bei der Durchführung von Geräuschprüfungen gemäß Punkt 1. und Punkt 3. dürfen auch Prüfstrecken mit anderen Spezifikationen unter der Voraussetzung verwendet werden, dass eine Korrelationsprüfung in Bezug auf die akustischen Eigenschaften und die Längsneigung der Prüfstrecke mit einer nach ISO 10844:2014 zertifizierten Prüfstrecke durchgeführt wurde.“

#### Zu Artikel 1 Nummer 4 a

Der Verweis auf Anhang I müsste redaktionell angepasst werden – hier: Tabelle 1 Spalte 8 („Letztes Zulassungsdatum“);

| Buchstabe | Emissionsnorm | OBD-Norm | Fahrzeugklasse und -gruppe  | Motor  | Einführungszeitpunkt: neue Typen | Einführungszeitpunkt: Neufahrzeuge | letztes Zulassungsdatum |
|-----------|---------------|----------|---|--------|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| A         | Euro 5a       | Euro 5   | M, N <sub>1</sub> Gruppe I  | PI, CI | 1.9.2009                         | 1.1.2011                           | 31.12.2012              |
| B         | Euro 5a       | Euro 5   | M <sub>1</sub> – Fahrzeuge für bestimmte soziale Erfordernisse (außer M <sub>1</sub> G) | CI     | 1.9.2009                         | 1.1.2012                           | 31.12.2012              |
| C         | Euro 5a       | Euro 5   | M <sub>1</sub> G-Fahrzeuge für bestimmte  | CI     | 1.9.2009                         | 1.1.2012                           | 31.8.2012               |

#### Vorschlag:

4. § 72 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„(Nr. 2) § 47 Absatz 1a (Abgasemissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6)) ist hinsichtlich der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] entsprechend der in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Anhang I, Anlage 6, Tabelle 1, Spalte 8 („Letztes Zulassungsdatum“) Spalte 7 („Einführungszeitpunkt Neufahrzeuge“) genannten Termine, jeweils mit einer Übergangsfrist von 18 Monaten, anzuwenden.“

Die Übergangsbestimmungen der VO(EU)2017/1151 fehlen noch oder sind nicht vorgesehen.

#### Zu Artikel 1 Nummer 4 b

Die im Entwurf vorgesehenen Übergangsbestimmungen zu VO(EU)168/2013 müssten im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Kommentaren zu Nr. 1 d (§47 Abs. 8b) redaktionell angepasst werden. An dieser Stelle müssten die fehlenden Übergangsbestimmungen für VO(EU)2016/1628 eingefügt werden.

#### Zu Artikel 1 Nummer 4 c

Hier ist ggf. eine redaktionelle Anpassung des [Datums des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] entsprechend Kommentar zu Nr. 1 e (§47 Abs. 8c) erforderlich.

Zu Artikel 1 Nummer 4 d

Der Verweis auf Anhang I müsste redaktionell angepasst werden – hier: Tabelle 1 Spalte 8 („Letztes Zulassungsdatum“);

Vorschlag:

4. § 72 wird wie folgt geändert:

„d) Absatz 2 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) § 47d Absatz 1 ist für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzel-genehmigung ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] entsprechend der in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Anhang I, Anlage 6, Tabelle 1, , Spalte 8 („Letztes Zulassungsdatum“) Spalte 7 („Einführungszeitpunkt Neufahrzeuge“) genannten Termine, jeweils mit einer Übergangsfrist von 18 Monaten, anzuwenden.

Siehe auch unser Kommentar zu Nr. 2: ggf. ist hier eine Anpassung in Bezug auf Absatz 1 erforderlich

Die Anforderungen des § 47 d Absatz 2 können für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung nur für Fahrzeuge mit einer Basis-EG-Typgenehmigung umgesetzt werden. Ohne Basis EG- Typgenehmigung ist das nicht möglich. Das kann nicht gewollt sein, da damit die Einzelgenehmigung ohne Basis-Typen unmöglich wird.

Mit dem vorliegenden Referentenentwurf werden die Anforderungen an die nationale Einzelgenehmigung in einem Masse erhöht, mit dem sich die Rahmenbedingungen für den innovativen Mittelstand in Deutschland gegenüber den europäischen Wettbewerbern verschlechtern. Wir bitten deshalb darum, unsere Vorschläge zu berücksichtigen und gleiche Bedingungen aufrecht zu erhalten.-

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

