

07.06.93

VP - Fz - In - R - U

22 Seiten

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Zwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulas-
sungs-Ordnung

Punkt der 658. Sitzung des Bundesrates am 18. Juni 1993

A

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Rechtsausschuß (R)** und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2
des Grundgesetzes nach Maßgabe nachstehender Änderungen zuzu-
stimmen:

VP 1. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a (§ 22a Abs. 1 Nr. 22 StVZO)

Sachzu-
sammen-
hang
mit
Ziff. 15

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe ee
folgender Doppelbuchstabe ff anzufügen:

'ff) In Nummer 22 werden nach dem Wort "Reifen"
die Wörter
"oder in den Speichen"
eingefügt.'

Ausgeliefert am 07. JUNI 1993

(noch Ziff. 1)

325/1/93

Begründung:

Die in Artikel 1 Nr. 21a (§ 67 Abs. 7 Nr. 2 StVZO) neu zugelassenen retroreflektierenden ringförmigen Streifen in den Speichen sollten im Interesse einer ausreichenden Wirkung ebenso wie die Streifen an den Reifen einer Bauartgenehmigungspflicht unterliegen.

VP 2. Zu Artikel 1 nach Nummer 3 (§ 23 Abs. 5 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

"3a. § 23 Abs. 5 wird aufgehoben."

Begründung:

Durch die 4. Straßen-Gefahrgutänderungsverordnung vom 13. April 1993 (BGBl. I S. 448) sind die Baumusterzulassungen und Prüfbescheinigungen nach § 6 Gefahrgutverordnung Straße entfallen. Die Regelung in § 23 Abs. 5, die eine Vorlage der Prüfbescheinigung verlangt, ist damit zu streichen.

Es entsteht kein Sicherheitsverlust, weil die einschlägigen ADR-Vorschriften nunmehr national gelten.

VP

Sachzu-
sammen-
hang
mit
Ziff. 18

3. Zu Artikel 1 nach Nummer 3a (§ 29 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3a - neu - folgende Nummer 3b einzufügen:

'3b. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

"1. bei den im üblichen Zulassungsverfahren behandelten Fahrzeugen im Fahrzeugschein und im Untersuchungsbericht,

2. bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 18 Abs. 5 mitzuführenden Nachweis und im Untersuchungsbericht."

b) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Als weiteren Nachweis über die durchgeführte Hauptuntersuchung hat der für die Untersuchung Verantwortliche einen Untersuchungsbericht zu erstellen und dem Fahrzeughalter oder dessen Beauftragten auszuhändigen. Bei Fahrzeugen, für die Prüfbücher geführt werden (Anlage VIII, Abschnitt 5), ist der Untersuchungsbericht mit dem Prüfbuch zu verbinden oder sind die Angaben, die der Untersuchungsbericht ausweisen muß, in das Prüfbuch einzutragen.

In den Untersuchungsbericht sind mindestens aufzunehmen

- das amtliche Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs,
- das Jahr der Erstzulassung,
- der Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer,
- der Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummer,
- die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- das Datum der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
- der Stand des Wegstreckenzählers,

(noch Ziff. 3)

- die Angaben über die anlässlich der Hauptuntersuchung festgestellten Mängel nach den im Verkehrsblatt dazu bekanntgegebenen Richtlinien,
- das Datum der Hauptuntersuchung,
- der Name und die Anschrift oder die Kontrollnummer der prüfenden Stelle,
- der Ort der Durchführung der Hauptuntersuchung und
- die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Untersuchung Verantwortlichen."

Begründung:

Es erscheint zweckmäßig, das Datum der nächsten Hauptuntersuchung auch im Untersuchungsbericht zu vermerken.

Der Untersuchungsbericht soll darüber hinaus so ausgeführt werden, daß Fälschungen zumindest erschwert werden. Dies kann durch Vordrucke mit eingearbeitetem Wasserzeichen oder sonstigen, nur schwer reproduzierbaren Zeichen oder Mustern erreicht werden. Die im Untersuchungsbericht aufzunehmenden Angaben orientieren sich weitgehend an den Daten, die bei der Abgasuntersuchung in der Prüfbescheinigung aufzunehmen sind. Es erscheint jedoch ausreichend, lediglich die letzten sieben Ziffern der Fahrzeug-Identifizierungsnummer aufzunehmen.

vp

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 31a Abs. 3 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 ist in § 31a der Absatz 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Der Fahrzeughalter hat

- a) der das Fahrtenbuch anordnenden oder der von ihr bestimmten Stelle oder
- b) sonst zuständigen Personen

das Fahrtenbuch auf Verlangen jederzeit an dem von der anordnenden Stelle festgelegten Ort zur Prüfung auszuhändigen und es sechs Monate nach Ablauf der Zeit, für die es geführt werden muß, aufzubewahren."

Begründung:

Nach der gegenwärtigen Rechtslage ist es nur möglich, die Führung eines Fahrtenbuches dadurch zu überwachen, daß sich ein Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörde oder in deren Auftrag die Polizei zu dem jeweiligen Fahrzeughalter begibt und sich dort das Fahrtenbuch vorweisen läßt. Sie ermächtigt die Straßenverkehrsbehörde jedoch nicht, die Vorlage eines zu führenden Fahrtenbuches zu bestimmten Zeiten an dem von der anordnenden Stelle bestimmten Ort zu fordern. Die Kontrollierbarkeit der Maßnahme nach § 31a StVZO ist somit erheblich erschwert, wodurch der zu erreichende Zweck im Rahmen effizienten Verwaltungshandelns nicht hinreichend erreicht wird.

VP

5. Zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b (§ 34 Abs. 5 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd sind in
§ 34 Abs. 5 Nr. 3 Buchstabe b

a) die Wörter

"mit einer Antriebsachse oder Antriebsachsen"

durch die Wörter

"mit einer Doppelachslast"

zu ersetzen

und

b) nach den Wörtern

"Buchstabe d"

die Wörter

"und deren höchstzulässige Belastung, bezogen auf den
Abstand zwischen den Mitten der vordersten und der
hintersten Achse, 5,00 t je Meter nicht übersteigen
darf, nicht mehr als"

einzufügen.

Begründung zu a:

Klarstellung des Gewollten und Anpassung an
Doppelbuchstabe bb, der eine entsprechende
Regelung enthält.

Begründung zu b:

Berichtigung eines redaktionellen Versehens.

VP 6. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe a (Überschrift zu § 35d StVZO)

In Artikel 1 Nr. 8 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"§ 35d Einrichtungen zum Auf- und Absteigen und ihre
Absicherung, Fußboden, Übergänge.""

Als Folge

ist in Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht) der Buchstabe c
wie folgt zu fassen:

'c) Der Hinweis auf § 35d wird wie folgt gefaßt:

"§ 35d Einrichtungen zum Auf- und Absteigen und ihre
Absicherung, Fußboden, Übergänge.""

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

VP

7. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b (§ 35d Abs. 3 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b sind in § 35d Abs. 3 in Satz 1 nach den Wörtern

"(ABl. EG Nr. L 109 S. 25)"

die Wörter

"oder nach der in Anhang IV, Teil II Nr. 23 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 (ABl. EG Nr. L 225 S. 1), als gleichwertig geltenden ECE-Regelung Nr. 6"

einzufügen.

Begründung:

Durch die Ergänzung soll sichergestellt werden, daß auch nach der ECE-Regelung Nummer 6 genehmigte Blinkleuchten zur Absicherung der Einstieghilfen von Kraftomnibussen verwendet werden können.

VP 8. Zu Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe a (§ 41 Abs. 9 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 9 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 4 werden nach den Wörtern

"20 vom Hundert"

die Wörter

"und in einem Gefälle von 20 vom Hundert"
eingefügt.

bb) Satz 5 wird wie folgt gefaßt:

"Die Betriebsbremsanlagen von Kraftfahrzeug und Anhänger müssen vom Führersitz aus mit einer einzigen Betätigungseinrichtung abstufbar bedient werden können oder die Betriebsbremsanlage des Anhängers muß selbsttätig wirken; die Bremsanlage des Anhängers muß diesen, wenn dieser sich vom ziehenden Fahrzeug trennt, auch bei einer Steigung von 20 vom Hundert und in einem Gefälle von 20 vom Hundert selbsttätig zum Stehen bringen."

Begründung zu aa:

Klarstellung, daß die Bremswirkung nicht nur in einer Steigung, sondern auch in einem Gefälle vorhanden sein muß.

Begründung zu bb:

Klarstellung, daß das Kraftfahrzeug und der Anhänger jeweils eine eigene Betriebsbremsanlage haben, daß diese Betriebsbremsanlagen jedoch gemeinsam betätigt werden sollen. Außerdem muß die selbsttätige Wirkung der Anhängerbremse (Auflaufbremse) weiterhin erlaubt sein.

VP 9. Zu Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c (§ 41 Abs. 11 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c sind in § 41 Abs. 11 Satz 2 die Wörter

"so darf die Achslast nicht mehr als 3,0 t"

durch die Wörter

"so darf unter den in Satz 1 festgelegten Bedingungen die Achslast mehr als 0,75 t, aber nicht mehr als 3,0 t"

zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung im Interesse der Verkehrssicherheit solcher Züge.

VP 10. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe b (§ 52 Abs. 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 13 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b) In Absatz 4 wird in Nummer 3 am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:

"4. Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Ausrüstung als Schwer- oder Großraumtransport-Begleitfahrzeuge ausgerüstet und nach dem Fahrzeugschein anerkannt sind. Andere Begleitfahrzeuge dürfen mit abnehmbaren Kennleuchten ausgerüstet sein, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat."

Begründung:

Anerkannte und entsprechend ausgerüstete Begleitfahrzeuge für Schwer- oder Großraumtransporte benötigen üblicherweise gelbe Rundumkennleuchten. Für diese Fahrzeuge sollte eine Regelung geschaffen werden, so daß eine Ausnahme genehmigung im Einzelfall entbehrlich wird.

Andere Begleitfahrzeuge müssen nicht in jedem Fall gelbe Rundumkennleuchten führen. Um Mißbrauch zu verhindern, sollten diese Leuchten daher abnehmbar sein und nur geführt werden, wenn die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat.

VP 11. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe c (§ 52 Abs. 10 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe c sind in § 52 Abs. 10 die Wörter

"Notarzt-Einsatzfahrzeuge nach DIN 75079, Ausgabe Oktober 1982 Rettungswagen und Krankentransportwagen des Rettungsdienstes nach DIN 75080, Teil 2 oder Teil 3, Ausgabe Januar 1989,"

durch die Wörter

"Kraftfahrzeuge nach Absatz 3 Nr. 4"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Einschränkung auf bestimmte genormte Fahrzeuge ist nicht sinnvoll. Horizontal umlaufende leuchtrote Streifen sollten vielmehr bei allen als Krankenkraftwagen anerkannten Fahrzeugen des Rettungsdienstes erlaubt sein.

VP 12. Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 53 Abs. 10 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 14 ist in § 53 Abs. 10 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Die Anforderungen an die Tafeln sind in der ECE-Regelung Nr. 69 und 70 detailliert beschrieben. Der Verweis auf ECE-Regelung Nr. 69 bzw. 70 genügt daher. Die Aussage des Satzes 2 ist verwirrend.

VP 13. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 53b Abs. 5 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 16 ist in § 53b Abs. 5 der Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Blinkleuchten und die Warnmarkierungen müssen - bezogen auf die Arbeitsstellung der Einrichtung - möglichst am hinteren Ende und soweit außen wie möglich angebracht sein."

Begründung:

Klarstellung, daß diese Leuchten fest - und nicht nur in Arbeitsstellung - angebracht sein müssen.

VP 14. Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 57d Abs. 7 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 20 sind in § 57d Abs. 7
die Wörter
"Absatz 4"
durch die Wörter
"Absatz 5"
zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Korrektur.

VP
Sachzu-
sammen-
hang
mit
Ziff. 1

15. Zu Artikel 1 nach Nummer 21 (§ 67 Abs. 7 Nr. 2 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 21 folgende Nummer 21a einzufügen:

'21a. In § 67 Abs. 7 Nr. 2 werden nach dem Wort
"Reifen"
die Wörter
"oder in den Speichen"
eingefügt.'

Begründung:

Der von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegebene Forschungsbericht des Bundesministers für Verkehr "Kenntlichmachung von Fahrrädern im nächtlichen Straßenverkehr - Systemvergleich -" kommt zu dem Ergebnis, daß sich für die seitliche Kenntlichmachung von Fahrrädern nicht nur die weißen retroreflektierenden ringförmigen Streifen an den Reifen, sondern auch entsprechende Einsätze in den Speichen am besten eignen. Die retroreflektierenden Reifen haben sich wegen der bei jeder Neuanschaffung erforderlichen höheren Investitionskosten in der Praxis nicht durchgesetzt. Deshalb sollten die retroreflektierenden ringförmigen Einsätze in den Speichen zugelassen werden, für die - wie auch bei den Speichenrückstrahlern - die Anschaffungskosten nur einmal im Rahmen des Neukaufs der Fahrräder oder der Nachrüstung anfallen. Es ist deshalb damit zu rechnen, daß sich diese optimale seitliche Kenntlichmachung in den Speichen besser durchsetzen wird als die vergleichbaren Reifen.

VP

16. Zu Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa (§ 69a Abs. 5 Nr. 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa ist in § 69a Abs. 5 die Nummer 4 wie folgt zu fassen:

"4. entgegen § 31a Abs. 2 als Halter oder dessen Beauftragter im Fahrtenbuch nicht vor Beginn der betreffenden Fahrt die erforderlichen Angaben einträgt oder nicht unverzüglich nach Beendigung der betreffenden Fahrt Datum und Uhrzeit der Beendigung mit seiner Unterschrift einträgt,"

Begründung:

Die Änderung in der Vorschrift über die Ordnungswidrigkeit ergibt sich aus der Änderung der StVZO.

R

17. Zu Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (§ 69a Abs. 5 Nr. 6d StVZO)

In Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist § 69a Abs. 5 Nr. 6d wie folgt zu fassen:

"6d. als Halter entgegen § 57d Abs. 2 Satz 1 den Geschwindigkeitsbegrenzer nicht prüfen läßt,"

Begründung:

Anpassung an die üblich gewordene Formulierung von Bußgeldtatbeständen.

VP
Sachzu-
sammen-
hang
mit
Ziff. 3

18. Zu Artikel 1 Nr. 24 nach Buchstabe a (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Nach der Übergangsvorschrift zu § 26 Abs. 4 Satz 2 (Angaben des Geburtsortes in der Kartei) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 29 Abs. 4 (Angabe der Frist bis zur nächsten Hauptuntersuchung im Untersuchungsbericht) und § 29 Abs. 7 (Nachweis über die durchgeführte Hauptuntersuchung)

tritt in Kraft für alle Hauptuntersuchungen, die nach dem 1. Januar 1995 durchgeführt werden."

Begründung:

Um den technischen Prüfstellen für den Kfz-Verkehr und den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen genügend Zeit zu lassen, die Vordrucke für alle Untersuchungsberichte umzustellen, ist eine Übergangsfrist notwendig.

VP 19. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe b (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe b sind in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 34 Abs. 4 Nr. 1 Buchstabe c, Nr. 2 Buchstabe d und Nr. 3 Buchstabe e, Abs. 5 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 2 Buchstabe d, Abs. 6 Nr. 2 Buchstabe b und Nr. 3 Buchstabe c nach den Wörtern

"mit nicht mehr als zwei Achsen,"

die Wörter

"des Gesamtgewichts bei Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen,"

einzufügen.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

R 20. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe c
(Übergangsvorschrift zu § 35d Abs. 3 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe c ist in der Übergangsvorschrift zu § 35d Abs. 3
die Angabe "1. Juli 1993"
durch die Angabe "... (drei Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung"
zu ersetzen.

Begründung:

Sicherstellung einer angemessenen Übergangsfrist.

VP 21. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe e (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe e ist in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 41 Abs. 11 Satz 2 in Satz 2 die Geschwindigkeitsangabe
"25 km/h"
durch die Geschwindigkeitsangabe
"30 km/h"
zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an die Geschwindigkeitsangabe in § 41 Abs. 11 Satz 2 StVZO.

VP 22. Zu Artikel 1 Nr. 24 nach Buchstabe e (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 ist nach Buchstabe e folgender Buchstabe e₁ einzufügen:

'e₁) In der Übergangsvorschrift zu § 49a Abs. 1 Satz 4 (geometrische Sichtbarkeit) wird das Datum

"1. Januar 1988"

durch das Datum

"1. Oktober 1994"

ersetzt;

und folgender Satz 2 angefügt:

"Fahrzeuge, die vor diesem Termin erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen § 49a Abs. 1 Satz 4 einschließlich der Übergangsvorschrift in § 72 Abs. 2 in der vor dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung geltenden Fassung entsprechen."

Begründung:

Die Übergangsvorschrift ist erforderlich, da die EG-Richtlinie 91/663/EWG erst ab 1. Oktober 1994 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden ist.

U 23. Zu Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe
(§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe i ist in § 72 Abs. 2 in der Übergangsvorschrift zu § 57c Abs. 2 die Nummer 3 zu streichen.

(noch Ziff. 23)

Begründung:

Von Geschwindigkeitsbegrenzern sind positive Effekte im Hinblick auf Schadstoff- und Lärmemissionen, den Energieverbrauch, die Langzeitstabilität kraftfahrzeugrelevanter Bauteile (Motor, Reifen) sowie die Straßenverkehrssicherheit zu erwarten. Es ist deshalb notwendig, neuere Fahrzeuge (ab 1988 gemäß EG-Richtlinie) in angemessener Frist umzurüsten. Auch Fahrzeuge im innerstaatlichen Verkehr sollten deshalb mit Geschwindigkeitsbegrenzern ab 1. Januar 1995 ausgerüstet sein. Dies ist nach Artikel 4 Abs. 2 der EG-Richtlinie möglich, da diese Vorschrift nur den spätesten Zeitpunkt der Umrüstung vorschreibt.

VP 24. Zu Artikel 1 Nr. 25 nach Buchstabe a (Anlage VIII StVZO)

Sachzusammenhang mit
Ziff. 26 In Artikel 1 Nr. 25 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Nach Abschnitt 7.3.6. werden folgende Wörter und folgende Nummer 7.3.7. angefügt:

" und wenn
7.3.7. die nach 7.1. zuständige Behörde zugestimmt hat."

Als Folge

ist in Abschnitt 7.3.6. am Ende der Punkt zu streichen.

Begründung:

Insbesondere im Hinblick auf Nr. 7.2.6. der Anlage VIII StVZO wird die Betrauung als Prüfsingenieur von der Zustimmung der Anerkennungsbehörde abhängig gemacht. Die Länder haben diese bisher durch Auflage im Anerkennungsbescheid gefordert. Hiergegen sind vereinzelt rechtliche Bedenken vorgebracht worden. Es ist deshalb geboten, das Zustimmungserfordernis in der Verordnung selbst zu regeln. Die Regelung ist auch Voraussetzung für die Festsetzung einer Gebühr (Artikel 2a - neu -), um den zum Teil erheblichen Verwaltungsaufwand zu decken.

VP

25. Zu Artikel 1 Nr. 25 nach Buchstabe b (Anlage VIII StVZO)

In Artikel 1 Nr. 25 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe b₁ anzufügen:

'b₁) Abschnitt 7.7 erhält folgende Fassung:

"7.7 Dem Träger einer Technischen Prüfstelle oder einer anderen Stelle, an der der Träger der Technischen Prüfstelle maßgeblich beteiligt ist, kann für den Bereich der Technischen Prüfstelle die Anerkennung erteilt werden; dies gilt für die andere Stelle jedoch nur, wenn der Träger der Technischen Prüfstelle auf eine Anerkennung verzichtet oder, sofern er bereits als Überwachungsorganisation anerkannt ist, die Anerkennung zurückgibt. Die Vorschriften in 7.2.2 bis 7.2.6, 7.3 und 7.5 sowie bei der Anerkennung einer anderen Stelle auch in 7.6 Satz 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden."

Als Folge

ist in Artikel 1 Nr. 25 der Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b) Abschnitt 7.6 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

".... wie Vorlage ..."

bb) In Satz 4 werden die Wörter

"des Trägers der betreffenden Technischen Prüfstelle als Überwachungsorganisation" gestrichen.'

(noch Ziff. 25)

Begründung:

Die geplante Maßnahme dient nicht dazu, den Kreis der Prüfberechtigten zu erweitern, sondern soll es den Trägern der Technischen Prüfstelle ermöglichen, angemessen wirtschaftlich reagieren zu können.

Die Träger der Technischen Prüfstellen gehen vermehrt dazu über, zumindest die freiwirtschaftlichen Tätigkeiten in anderen Rechtsformen zu organisieren, d.h. aus den Vereinen auszugliedern, damit sie flexibler arbeiten können. Um auch eine bessere Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Überwachungsorganisationen zu erreichen, soll es möglich sein, den Träger der Technischen Prüfstelle auch mittelbar als Überwachungsorganisation anzuerkennen, in der Weise, daß eine Einrichtung, an der der Träger der Technischen Prüfstelle maßgeblich beteiligt ist, für den Bereich der Technischen Prüfstelle als Überwachungsorganisation anerkannt werden kann, wobei gegebenenfalls der Besitzstand am 01.06.1989 erhalten bleiben soll.

VP 26. Nach Artikel 2

Sachzu-
sammen-
hang
mit

Ziff. 24

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2a einzufügen:

'Artikel 2a

Änderung der Gebührenordnung
für Maßnahmen im Straßenverkehr

In der Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 1. April 1993 (BGBl. I S. 412) geändert worden ist, wird im 2. Abschnitt nach der Gebührennummer 261.5 folgende Gebührennummer 261.6 eingefügt:

"261.6 Zustimmung zur Betrauung von Kraft-
fahrzeugsachverständigen mit der
Durchführung von Untersuchungen nach
Nummer 7.3.7 der Anlage VIII zur
StVZO

50,- bis 200,-".

(noch Ziff. 26)

Als Folge

-ist der Titel der Verordnung wie folgt zu fassen:

"Fünfzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften";

- sind in der Ermächtigungsgrundlage im ersten Spiegelstrich nach den Wörtern

"26. November 1986 (BGBl. I S. 2089),"

die Wörter

"und des § 6a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), in Verbindung mit dem zweiten Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821)"

einzufügen.

Begründung:

Durch die Gebühr soll der durch die Zustimmung einschließlich der Überprüfung der Voraussetzungen entstehende Verwaltungsaufwand gedeckt werden (siehe auch Begründung des Antrags zu Artikel 1 Nr. 25 nach Buchstabe a).

B

27. Der Finanzausschuß und

der Ausschuß für Innere Angelegenheiten

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post

empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender Entschlüsse:

32571/93

- VP 28. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Vorschriften über die Sicherung von Kraftfahrzeugen gegen unbefugte Benutzung verschärft werden müssen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, auf nationaler, internationaler und EG-Ebene alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, damit die notwendigen Änderungen der StVZO unverzüglich vorgenommen werden können, um zu erreichen, daß nur noch Kraftfahrzeuge mit diebstahlsicherer Codierung oder vergleichbaren technischen Sicherungen hergestellt und verkauft werden dürfen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Kriminalstatistik zeigt ein drastisches Ansteigen der Diebstähle von Kraftfahrzeugen und Einbrüchen in Kraftfahrzeuge. Der hierdurch entstehende Schaden ist weder volkswirtschaftlich noch kriminalpolitisch vertretbar. Ein Nachlassen dieser Entwicklung kann in Anbetracht der Lukrativität des Schmuggels und Handels mit gestohlenen Kraftfahrzeugen nicht erwartet werden.

Offensichtlich erfüllen die §§ 38a und 38b StVZO nicht ihren Regelungszweck, da sie keine konkreten Vorgaben zur technischen Gestaltung der Sicherungssysteme enthalten. Soweit internationale Regelungen (Richtlinie 7461/EWG bzw. ECE-Regelung Nr. 18) den notwendigen Änderungen der StVZO entgegenstehen, muß die Bundesregierung auf eine schnellstmögliche Verschärfung dieser Vorschriften hinwirken, damit im nationalen Recht die zu einer wirksamen Diebstahlsicherung erforderlichen technischen und rechtlichen Vorgaben eingefügt werden können.

- VP 29. Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 57c StVZO)

Der Bundesrat begrüßt die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzern für schwere Nutzfahrzeuge, hält dies jedoch nicht für ausreichend.

Er fordert daher die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, daß - als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und aus Gründen des Umweltschutzes - so schnell wie möglich die Ausrüstungspflicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern gemäß der EG-Richtlinie 92/6/EWG für alle Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t ausgedehnt wird.