

14.10.94

VP - Fz - In - U

Verordnung**des Bundesministeriums für
Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

**Zwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften****A. Zielsetzung**

Einführung des EG-Typgenehmigungsverfahrens für Personenkraftfahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten aufgrund der Betriebserlaubnisrichtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992. Durch die Einführung des EG-Typgenehmigungsverfahrens wird ein wesentlicher Beitrag zur Harmonisierung der Zulassung von Kraftfahrzeugen geleistet, da ein Hersteller zukünftig nur noch eine EG-Typgenehmigung für die serienweise Fertigung von Kraftfahrzeugen innerhalb der Europäischen Union benötigt.

Außerdem erfolgt eine Vereinfachung des Prüfverfahrens durch eine EU-weit gültige Prüfung aufgrund vereinheitlichter technischer Standards. Eingeführt werden hierzu auch die Anerkennung und Akkreditierung von Technischen Diensten für die Prüfung bzw. Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen auf der Grundlage der Europäischen Normen EN 45001 und 45002. Weiter werden die rechtlichen Grundlagen für die Qualitätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie für die Kontrolle und Zertifizierung entsprechender Qualitätssicherungssysteme unter Anwendung der Europäischen Normen EN 29002 sowie EN 45012 und EN 45002 geschaffen.

Schließlich muß die Einführung der neuen Verfahren in das System der deutschen Fahrzeugzulassung vorgenommen werden.

B. Lösung

Die Umsetzung der Betriebserlaubnisrichtlinie 92/53/EWG in das nationale Recht erfolgt durch die Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile (EG-TypVO).

Das EG-Typgenehmigungsverfahren nach der Richtlinie 92/53/EWG wird an das deutsche Verwaltungsverfahren angepaßt. Darüber hinaus werden Regelungen über die Akkreditierung/Zertifizierung von Technischen Diensten und Regelungen für Kontrolle und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen der Hersteller festgelegt.

Außerdem müssen durch Änderung der StVZO die notwendigen Schnittstellen zum nationalen Zulassungsverfahren geregelt werden. Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr wird um Gebührentatbestände für die Akkreditierung und Anerkennung von Technischen Diensten sowie für die Kontrolle und Zertifizierung der Herstellerbetriebe ergänzt.

C. Alternativen

Keine.

Die Bundesregierung ist zur Umsetzung der Richtlinie verpflichtet.

D. Kosten

Die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt sind in der Begründung (Allgemeiner Teil Nr. 8) dargestellt. In geringem Umfang können sich Auswirkungen auf die Kosten der Länder und Gemeinden ergeben, da bei den Zulassungsstellen Mehrbedarf durch Ausfüllung einzelner Fahrzeugbriefe entstehen kann. Im Regelfall werden den Zulassungsstellen - wie bereits heute - vom Kraftfahrt-Bundesamt Datensätze zur maschinellen Ausfertigung der Fahrzeugbriefe zur Verfügung gestellt.

Die kostenmäßigen Auswirkungen werden jedoch vollständig durch Gebühren gedeckt, die von den Betroffenen (Fahrzeughalter, Fahrzeughersteller, Technische Dienste) für die ihnen erbrachten staatlichen Leistungen entrichtet werden müssen.

Meßbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Nicht auszuschließen ist, daß die von den Technischen Diensten und Herstellern zu leistenden Gebühren sich mittelbar und in geringer Höhe auf den Kaufpreis für Kraftfahrzeuge auswirken können.

Bundesrat

Drucksache 947/94

14.10.94

VP - Fz - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums für
Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

Zwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 920 01 - Str 184/94

Bonn, den 13. Oktober 1994

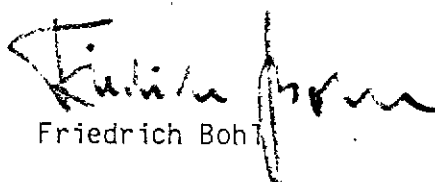
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr und dem
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Zwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohm

Zwanzigste Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom 1994

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 3 Buchstabe a und b, Nr. 4 und Nr. 7, des § 6a Abs. 2 und des § 47 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungs-Nr. 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, § 6 Abs. 1 Nr. 1 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), die Eingangsworte in Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), Nummer 4 eingefügt durch Artikel 4 Nr. 3 des Gesetzes vom 26. November 1964 (BGBl. I S. 921), Nummer 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), § 6a Abs. 1 neugefaßt durch Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), verordnet das Bundesministerium für Verkehr und
- des § 6 Abs. 1 Nr. 5a, Nr. 7 und Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 5a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), Absatz 1 Nr. 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und Absatz 2a eingefügt gemäß Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und
- des § 6a Abs. 2, Abs. 3, Abs. 4 und Abs. 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) neu ge-
faßt worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), verordnet das Bundesministerium für Verkehr und

- des § 38 Abs. 2 und des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), die zuletzt gemäß Artikel 5 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) geändert worden sind, verordnen - hinsichtlich des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Anhörung der beteiligten Kreise - , das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Verordnung über die EG-Typgenehmigung für
Fahrzeuge und Fahrzeugteile (EG-TypV) ¹

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt 1:

EG-Typgenehmigung

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Genehmigungsbehörde und Genehmigungsverfahren
- § 3 Erteilung der EG-Typgenehmigung
- § 4 Änderung der EG-Typgenehmigung
- § 5 Nebenbestimmungen, Erlöschen der EG-Typgenehmigung
Folgebmaßnahmen
- § 6 Widerspruch
- § 7 Besondere Verfahren
- § 8 EG-Typgenehmigungen aus anderen Mitgliedstaaten
- § 9 Zulassung und Veräußerung
- § 10 Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedstaaten der
Europäische Union und mit der Kommission der Euro-
päischen Gemeinschaft

¹ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 70/156/EWG in der Fassung der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 225 S. 1), geändert durch die Richtlinie 93/81/EWG der Kommission vom 29. September 1993 zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 264 S. 49)

Abschnitt 2:

**Anerkennung und Akkreditierung von Stellen zur
Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen
und Fahrzeugteilen**

- § 11 Anerkennung und Anerkennungsstelle
- § 12 Erteilung der Anerkennung
- § 13 Änderung der Anerkennung
- § 14 Erlöschen, Widerruf und Rücknahme der Anerkennung
- § 15 Widerspruchsverfahren
- § 16 Überwachung der anerkannten Stellen
- § 17 Vorläufige Anerkennungen
- § 18 Akkreditierung und Akkreditierungsstelle

Abschnitt 3:

**Akkreditierung von Stellen zur Kontrolle der
Qualitätssicherung**

- § 19 Akkreditierung und Akkreditierungsstelle
- § 20 Erteilung, Änderung, Beendigung und Überwachung
der Akkreditierung

Abschnitt 4:
Allgemeine Vorschriften

- § 21 Harmonisierte Normen
- § 22 Freistellungsklausel
- § 23 Übergangsvorschriften

Abschnitt 1
EG-Typgenehmigung

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für die EG-Typgenehmigung von

1. Kraftfahrzeugen mit mindestens vier Rädern und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und ihren Anhängern (Fahrzeuge), die in einer oder in mehreren Stufen gefertigt werden, sowie
2. Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten

nach der Richtlinie 70/156/EWG (Betriebserlaubnisrichtlinie) in der Fassung der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 (ABl. EG Nr. L 225 S. 1), angepaßt durch die Richtlinie 93/81/EWG der Kommission vom 29. Sept. 1993 (ABl. EG Nr. L 264 S. 49).

(2) Ausgenommen sind

1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und ihre Anhänger,
2. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen sowie

3. vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einer Leermasse von weniger als 350 kg (ohne Masse der Batterien bei Elektrofahrzeugen), mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und - bei Fremdzündungsmotoren - mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³, oder - bei anderen Antriebsarten - mit einer maximalen Nennleistung von nicht mehr als 4 kW, und
vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leermasse von nicht mehr als 400 kg (550 kg bei Fahrzeugen zur Güterbeförderung) - ohne Masse der Batterien bei Elektrofahrzeugen - und mit einer Motornennleistung von nicht mehr als 15 kW nach Artikel 1 Abs. 3 Buchstaben a und b der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 225 S. 72).
- (3) Für die Begriffsbestimmungen gilt Artikel 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie.

§ 2

Genehmigungsbehörde und Genehmigungsverfahren

- (1) Genehmigungsbehörde für die Bundesrepublik Deutschland ist das Kraftfahrt-Bundesamt.
- (2) Die EG-Typgenehmigung wird dem Hersteller auf Antrag erteilt. Für das Antragsverfahren gilt Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 9 Abs. 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie.
Ist der Hersteller in dem Gebiet, in welchem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, nicht ansässig, so hat er einen Zustellungsbevollmächtigten zu bestellen, der in der Bundesrepublik Deutschland ansässig ist.

(3) Die mit dem Antrag für einen Fahrzeugtyp vorgeschriebene Vorlage der Genehmigungsbögen für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten entfällt, wenn die betreffenden Genehmigungen bereits vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt wurden.

(4) Der Antragsteller kann über den zu genehmigenden Fahrzeugtyp und über die zum Fahrzeugtyp vorzunehmende Zuordnung

1. der Genehmigungsanträge,
 2. der Beschreibungsmappe und Genehmigungsbögen nach Artikel 3 Abs. 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie,
 3. der Angaben in der Beschreibungsmappe nach Artikel 3 Abs. 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie
oder
 4. der gleichwertigen Genehmigungen, die der Rat der Kommission der Europäischen Gemeinschaft nach Artikel 9 Abs. 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie anerkannt hat sowie der in Anhang IV Teil 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie aufgeführten internationalen Regelungen
- einen Prüfbericht eines Technischen Dienstes vorlegen, der Angaben nach Maßgabe des Artikels 4 Abs. 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie enthält. Dieser Prüfbericht muß von einem Technischen Dienst nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde erstellt worden sein.

Die Genehmigungsbehörde kann anordnen, daß für den Fahrzeugtyp, für den eine EG-Typgenehmigung beantragt wird, ein entsprechendes Fahrzeug bei ihr oder beim Hersteller vorzuführen ist.

(5) Der Antragsteller hat das Vorhandensein eines Qualitätssicherungssystems (§ 3 Abs. 1) gegenüber der Genehmigungsbehörde nach deren näherer Bestimmung nachzuweisen. Die hierfür notwendige Überprüfung kann durch die Genehmigungsbehörde erfolgen; sie kann auch durch eine nach § 19 akkreditierte Zertifizierungsstelle oder durch die Behörde eines anderen Mitgliedstaates vorgenommen werden, wenn sie vom Kraftfahrt-

Bundesamt als Genehmigungsbehörde hierzu beauftragt wurden. Abweichend von Satz 1 kann der Antragsteller den Nachweis durch Vorlage eines Zertifikats erbringen, das

1. vom Kraftfahrt-Bundesamt als Zertifizierungsstelle,
2. von einer durch das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 19 akkreditierten Zertifizierungsstelle,
oder
3. von einer durch die zuständige Stelle eines anderen Mitgliedstaates akkreditierten Zertifizierungsstelle ausgestellt ist. Die Zertifizierung nach Satz 3 Nr. 3 wird nur unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit anerkannt.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann die Überprüfung nach Anhang X Abschnitt 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie durchführen oder durch eine Zertifizierungsstelle (§ 2 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2) oder einen Technischen Dienst nach Artikel 14 der Betriebserlaubnisrichtlinie durchführen lassen.

(7) Der Antragsteller hat der Genehmigungsbehörde nach Artikel 3 Abs. 5 der Betriebserlaubnisrichtlinie zu erklären, daß für denselben Typ in einem anderen Mitgliedstaat eine EG-Typgenehmigung nicht beantragt worden ist.

§ 3

Erteilung der EG-Typgenehmigung

(1) Die EG-Typgenehmigung darf nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 4 Abs. 1 bis 4 der Betriebserlaubnisrichtlinie vorliegen, und der Antragsteller über ein Qualitätssicherungssystem gemäß Anhang X der Betriebserlaubnisrichtlinie verfügt, das entweder der Norm EN 29002 (Ausgabe Dezember 1987) oder einem gleichwertigen Standard entspricht, um zu gewährleisten, daß die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

(2) Die Genehmigung ist mit Nebenbestimmungen zu versehen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der sich aus der Genehmigung ergebenden Pflichten durch deren Inhaber sicherzustellen.

(3) Der Inhaber der Genehmigung hat die Übereinstimmungsbescheinigungen nach Anhang IX der Betriebserlaubnisrichtlinie auszustellen und jedem dem genehmigten Typ entsprechenden Fahrzeug beizufügen oder vorzuhalten. Er ist ermächtigt, außer der Übereinstimmungsbescheinigung für das betreffende Fahrzeug auch einen Fahrzeugbrief nach näherer Bestimmung durch das Kraftfahrt-Bundesamt auszufüllen. Auf der Übereinstimmungsbescheinigung hat er zu vermerken, daß durch ihn ein Fahrzeugbrief ausgefüllt worden ist. Die Ausfüllung des Fahrzeugbriefes und der Vermerk auf der Übereinstimmungsbescheinigung können auch von einem hierfür durch den Genehmigungsinhaber bevollmächtigten Vertreter vorgenommen werden. Ist der Genehmigungsinhaber in dem Gebiet, in welchem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, nicht ansässig, ist die Ausfüllung des Fahrzeugbriefes und die entsprechende Vornahme des Vermerks auf der Übereinstimmungsbescheinigung nur durch einen bevollmächtigten Vertreter zulässig, der in der Bundesrepublik Deutschland ansässig ist.

(4) Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit hat alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile bzw. selbstständigen technischen Einheiten nach Artikel 6 Abs. 3 der Betriebserlaubnisrichtlinie zu kennzeichnen.

(5) Der Inhaber eines Genehmigungsbogens, der für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit Verwendungsbeschränkungen gemäß Artikel 4 Abs. 4 der Betriebserlaubnisrichtlinie enthält, hat nach Art. 6 Abs. 4 mit jedem hergestellten Bauteil oder jeder selbstständigen technischen Ein-

heit ausführliche Angaben über die Beschränkungen mitzuliefern und Vorschriften über den Einbau anzugeben.

§ 4

Änderung der EG-Typgenehmigung

Der Inhaber der EG-Typgenehmigung hat die Genehmigungsbehörde über jede Änderung zu den Angaben, die in den Beschreibungsunterlagen enthalten sind, zu unterrichten. Hat der Inhaber der Genehmigung einen Technischen Dienst beauftragt, kann dieser im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde darüber entscheiden, ob die Änderung Auswirkungen auf die Beschreibungsunterlagen hat. Hat die Änderung Auswirkungen auf die Beschreibungsunterlagen, so bedarf es für die notwendige Änderung oder Erweiterung der EG-Typgenehmigung eines Antrages an die Genehmigungsbehörde, die die ursprüngliche EG-Typgenehmigung erteilt hat. Die Genehmigungsbehörde nimmt die Änderungen der Beschreibungsunterlagen und des Genehmigungsbogens nach Artikel 5 Abs. 3 und 4 der Betriebserlaubnisrichtlinie vor.

§ 5

Nachträgliche Nebenbestimmungen, Aufhebung und Erlöschen der EG-Typgenehmigung, Folgemaßnahmen

(1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge, Bauteile oder selbständiger technischer Einheiten je nach den Umständen nachträglich Nebenbestimmungen anordnen.

(2) Die EG-Typgenehmigung erlischt, wenn eine oder mehrere der Genehmigungen nach Einzelrichtlinien ungültig werden, die Bestandteil der betreffenden Beschreibungsunterlagen sind.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann die EG-Typgenehmigung ganz oder teilweise widerrufen oder zurücknehmen, insbesondere wenn festgestellt wird, daß

1. Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit einer vorgeschriebenen Kennzeichnung nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen (Artikel 11 Abs. 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie)
oder
2. Fahrzeuge, Bauteile oder selbständige technische Einheiten die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden, obwohl sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung beziehungsweise einer vorgeschriebenen Kennzeichnung versehen sind,
oder
3. der Hersteller nicht über ein vorgeschriebenes Qualitätssicherungssystem nach Anhang X der Betriebserlaubnisrichtlinie verfügt oder dieses System nicht mehr in der vorgeschriebenen Weise anwendet.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Abs. 5 und Artikel 5 Abs. 4 der Betriebserlaubnisrichtlinie innerhalb eines Monats die erforderlichen Unterlagen für jeden Fahrzeugtyp, dem es die Genehmigung erteilt, verweigert, geändert, widerrufen oder zurückgenommen hat. Im Falle der Erlöschens nach Absatz 2 gilt Artikel 5 Abs. 5 der Betriebserlaubnisrichtlinie.

(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Abs. 6 der Betriebserlaubnisrichtlinie monatlich eine Liste der Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten, die es während dieses Monats erteilt, verweigert, widerrufen oder zurückgenommen hat.

§ 6

Widerspruch

Gegen die Entscheidung der Genehmigungsbehörde ist der Widerspruch zulässig. Über den Widerspruch entscheidet das Kraftfahrt-Bundesamt als Widerspruchsbehörde.

§ 7

Besondere Verfahren

(1) Die den Mitgliedstaaten nach Artikel 8 Abs. 2 und 3 der Betriebserlaubnisrichtlinie obliegenden Aufgaben werden für die Bundesrepublik Deutschland vom Kraftfahrt-Bundesamt wahrgenommen.

(2) Für Fahrzeuge, die in Kleinserien im Sinne von Artikel 8 Abs. 2 Buchst. a der Betriebserlaubnisrichtlinie hergestellt werden, können Betriebserlaubnisse entsprechend § 20 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt kann für Fahrzeuge aus Kleinserien, für die in einem anderen Mitgliedstaat eine Typgenehmigung erteilt ist, auf Antrag diese Typgenehmigung für die Zulassung im Inland anerkennen. Im übrigen gilt Artikel 8 Abs. 2 Buchst. a der Betriebserlaubnisrichtlinie.

(3) Auf Antrag kann das Kraftfahrt-Bundesamt für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien im Sinne von Artikel 8 Abs. 2 Buchst. b der Betriebserlaubnisrichtlinie, für die es eine EG-Typgenehmigung erteilt hat, die Weitergeltung dieser Genehmigung gemäß Artikel 8 Abs. 2 Buchst. b der Betriebserlaubnisrichtlinie bewilligen.

(4) Für Fahrzeuge, Bauteile oder selbständige technische Einheiten im Sinne von Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe c der Betriebserlaubnisrichtlinie kann eine EG-Typgenehmigung erteilt wer-

den. Die Vorschriften der §§ 1 bis 6 dieser Verordnung sind entsprechend anzuwenden. Im übrigen gilt Artikel 8 Abs. 2 Buchst. c der Betriebserlaubnisrichtlinie.

§ 8

EG-Typgenehmigungen aus anderen Mitgliedstaaten

(1) In den anderen Mitgliedstaaten auf Grund der Betriebserlaubnisrichtlinie erteilte EG-Typgenehmigungen gelten nach Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie auch im Inland.

(2) Stellt das Kraftfahrt-Bundesamt fest, daß Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit einer vorgeschriebenen Kennzeichnung nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, kann das Kraftfahrt-Bundesamt von den zuständigen Stellen des Mitgliedstaates, in dem die Genehmigung erteilt wurde, eine Überprüfung gemäß Artikel 11 Abs. 3 bis 6 der Betriebserlaubnisrichtlinie verlangen. Das Kraftfahrt-Bundesamt kann die für die Zulassung und Überwachung der Fahrzeuge im Inland zuständigen Stellen über das Ergebnis unterrichten.

(3) Stellt das Kraftfahrt-Bundesamt fest, daß Fahrzeuge, Bauteile oder selbständige technische Einheiten die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden, obwohl sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung beziehungsweise einer vorgeschriebenen Kennzeichnung versehen sind, kann das Amt die Veräußerung der betreffenden Fahrzeuge oder Fahrzeugteile zur Verwendung im Straßenverkehr im Inland für die Dauer von höchstens sechs Monaten untersagen. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Zulassungsstelle kann die Zulassung solcher Fahrzeuge oder das Inverkehrbringen solcher Fahrzeugteile, die unter Absatz 3 fallen, versagen. Sind die betreffenden Fahrzeuge oder Fahrzeugteile zugelassen oder in den Verkehr gekommen, kann die Zulassungsstelle nach § 17 der Straßenverkehrs-

Zulassungs-Ordnung verfahren. Verbote oder Beschränkungen dürfen die Dauer von sechs Monaten nicht überschreiten.

§ 9

Zulassung und Veräußerung

(1) Neue Fahrzeuge, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung vorgeschrieben ist, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung (Anhang IX der Betriebserlaubnisrichtlinie) versehen sind. Bauteile und selbständige technische Einheiten, die unter die Betriebserlaubnisrichtlinie fallen, dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr im Inland nur veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit den entsprechenden Einzelrichtlinien übereinstimmen und nach Artikel 6 Abs. 3 der Betriebserlaubnisrichtlinie gekennzeichnet sind.

(2) Abs. 1 Satz 1 gilt nicht für Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 Abs. 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie.

§ 10

Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und mit der Kommission der Europäischen Gemeinschaft

Das Kraftfahrt-Bundesamt leistet Amtshilfe, wenn die zuständigen Stellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder die Kommission der Europäischen Gemeinschaft unter Berufung auf die Betriebserlaubnisrichtlinie oder auf eine Einzelrichtlinie hierum ersuchen.

Abschnitt 2

**Anerkennung und Akkreditierung von Stellen zur
Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen
und Fahrzeugteilen**

§ 11

Anerkennung und Anerkennungsstelle

(1) Stellen, die die Aufgaben von Technischen Diensten nach der Betriebserlaubnisrichtlinie, nach den in Anhang IV der Betriebserlaubnisrichtlinie aufgeführten Einzelrichtlinien oder nach den gemäß Artikel 9 der Betriebserlaubnisrichtlinie anerkannten gleichwertigen internationalen Regelungen wahrnehmen, müssen nach Artikel 14 der Betriebserlaubnisrichtlinie anerkannt sein.

(2) Die Aufgaben nach Absatz 1 dürfen auch von amtlich anerkannten Sachverständigen wahrgenommen werden, wenn die Technische Prüfstelle, der sie angehören, hierfür anerkannt ist.

(3) Die Aufgaben der Anerkennung nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt als Anerkennungsstelle in Anlehnung an die Norm EN 45 003 (Ausgabe September 1989) wahr.

§ 12

Erteilung der Anerkennung

(1) Der Antrag auf Anerkennung mit den erforderlichen Unterlagen ist schriftlich an die Anerkennungsstelle zu richten. Es sind die Formblätter und Muster zu verwenden, die von der Anerkennungsstelle vorgesehen sind und die von ihr auf Anforderung zur Verfügung gestellt werden.

(2) Die Anerkennung ist zu erteilen, wenn der Antragssteller die Gewähr dafür bietet, daß für die beantragte Prüfungszuständigkeit die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Prüfungsaufgaben nach den allgemeinen Kriterien gemäß der Norm EN 45001 (Ausgabe Mai 1990) und nach den erforderlichen kraftfahrzeugspezifischen Kriterien an Personal- und Sachausstattung erfolgen wird. Die Anerkennungsstelle kann näher bestimmen, auf welche Weise der Antragsteller den Nachweis, daß die Voraussetzungen des Satz 1 erfüllt sind, zu erbringen hat.

(3) Über die Erteilung der Anerkennung entscheidet die Anerkennungsstelle unter Beteiligung eines bei ihr errichteten Anerkennungsausschusses, dem auch zwei Vertreter der zuständigen obersten Landesbehörden angehören. Die Anerkennungsstelle trifft keine Entscheidung gegen die übereinstimmenden Voten dieser Vertreter.

(4) Die Anerkennung wird durch einen schriftlichen Bescheid mitgeteilt, aus dem sich Art und Umfang der Prüfungszuständigkeiten der anerkannten Stelle ergeben. Der Bescheid kann mit Nebenbestimmungen versehen sein, um die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Prüfungsaufgaben durch die Stelle zu gewährleisten.

(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt der Kommission der Europäischen Gemeinschaft und den zuständigen Stellen der anderen Mitgliedstaaten Namen und Anschriften der anerkannten Technischen Dienste (§ 11 Abs. 1) unter Angabe von Art und Umfang der Prüfungszuständigkeiten sowie gegebenenfalls der Dauer der Anerkennung.

§ 13

Änderung der Anerkennung

(1) Die anerkannte Stelle hat der Anerkennungsstelle jede Änderung der Angaben, die in den Antragsunterlagen nach § 12 Abs. 1 enthalten sind, unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Anerkennung kann durch Nachtrag geändert werden. Für das Nachtragsverfahren gilt § 12.

§ 14

**Erlöschen, Widerruf und Rücknahme
der Anerkennung**

(1) Die Anerkennung erlischt mit Ablauf einer etwa festgesetzten Frist oder bei Einstellung des Betriebs der anerkannten Stelle.

(2) Die Anerkennung kann insbesondere widerrufen werden, wenn die nach § 12 Abs. 2 zu fordernden Kriterien nicht erfüllt sind, wenn Nebenbestimmungen nicht eingehalten werden oder wenn die Prüfaufgaben nicht ordnungsgemäß wahrgenommen werden. § 12 Abs. 3 und 4 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Die Anerkennung kann insbesondere zurückgenommen werden, wenn die nach § 12 Abs. 2 zu fordernden Kriterien zum Zeitpunkt des Erlasses des Anerkennungsbescheides nicht erfüllt waren. § 12 Abs. 3 und 4 ist entsprechend anzuwenden.

(4) § 12 Abs. 5 ist anzuwenden.

§ 15

Widerspruchsverfahren

Gegen die Entscheidung der Anerkennungsstelle ist der Widerspruch zulässig. Über den Widerspruch entscheidet das Kraftfahrt-Bundesamt als Widerspruchsbehörde. Beteiligt ist ein bei ihr errichteter Widerspruchsausschuß, dem auch zwei Vertreter der zuständigen obersten Landesbehörden angehören. § 12 Abs. 3 Satz 2 ist anzuwenden.

§ 16

Überwachung der anerkannten Stellen

Die Anerkennungsstelle kann jederzeit die Erfüllung der Anerkennungskriterien, die Einhaltung der Nebenbestimmungen und die Beachtung der mit der Anerkennung verbundenen Pflichten überprüfen oder überprüfen lassen. Die mit der Überprüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume der anerkannten Stelle während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen. Der Inhaber der Anerkennung hat die Maßnahmen zu ermöglichen.

§ 17

Vorläufige Anerkennungen

(1) Soweit Technische Dienste vom Kraftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage der Norm EN 45 001 (Ausgabe Mai 1990) bereits vorläufig und befristet anerkannt sind, bleiben diese Anerkennungen bis zum Ablauf der im Anerkennungsbescheid benannten Frist wirksam.

(2) Für die Anerkennung nach Absatz 1 gelten § 12 Abs. 5 und §§ 13 bis 16 entsprechend.

§ 18

Akkreditierung und Akkreditierungsstelle

(1) Stellen im Sinne von § 11 Abs. 1 können sich auf der Grundlage der Normen EN 45 001 und EN 45 002 (jeweils Ausgabe Mai 1990) akkreditieren lassen. Nach Satz 1 akkreditierte Technische Dienste sind zur Erfüllung der in § 11 Abs. 1 beschriebenen Aufgaben befugt und bedürfen keiner gesonderten Anerkennung.

(2) Stellen, die Prüfungen und Begutachtungen von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen sowie von hierzu verwendeten Meß- oder Prüfeinrichtungen für Zwecke der Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen oder der Ausstellung von Bescheinigungen über durchgeführte Prüfungen oder Begutachtungen nach dem Straßenverkehrsrecht vornehmen, können sich ebenfalls nach Absatz 1 Satz 1 akkreditieren lassen. Die Akkreditierung enthält die Befugnis zur Erfüllung der in Satz 1 beschriebenen Aufgaben.

(3) Die Aufgaben der Akkreditierung nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt als Akkreditierungsstelle nach der Norm EN 45 003 (Ausgabe September 1989) wahr.

(4) Die Akkreditierung ist zu erteilen, wenn der Antragssteller die Gewähr bietet, daß für die beantragte Prüf- und Begutachtungszuständigkeit die ordnungsgemäße Wahrnehmung dieser Aufgaben nach den allgemeinen Kriterien gemäß der Norm EN 45 001 (Ausgabe Mai 1990) und nach den erforderlichen kraftfahrzeugspezifischen Kriterien an Personal- und Sachausstattung erfolgen wird und wenn durch die Begutachtung nach

der Norm EN 45 002 (Ausgabe Mai 1990) die Erfüllung dieser Kriterien nachgewiesen wird.

(5) Für die Akkreditierung und das Akkreditierungsverfahren sind die Vorschriften von § 11 Abs. 2, § 12 Abs. 1, 3 bis 5 und §§ 13 bis 16 entsprechend anzuwenden. An die Stelle des Anerkennungsausschusses (§ 12 Abs. 3) tritt der Akkreditierungsausschuß.

Abschnitt 3

**Akkreditierung von Stellen zur Kontrolle der
Qualitätssicherung**

§ 19

Akkreditierung und Akkreditierungsstelle

(1) Stellen, die die Vorhaltung und die Anwendung von Qualitätssicherungssystemen nach Anhang X Abschnitt 1.3 der Betriebserlaubnisrichtlinie kontrollieren (Zertifizierungsstelle für Qualitätssicherungssysteme), müssen gemäß den Normen EN 45 012 (Ausgabe September 1989) und EN 45 002 (Ausgabe Mai 1990) akkreditiert sein.

(2) Die Aufgaben der Akkreditierung nimmt das Kraftfahrt-Bundesamt als Akkreditierungsstelle nach der Norm EN 45 003 (Ausgabe September 1989) wahr.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann auch selbst die Aufgaben der Zertifizierungsstelle für Qualitätssicherungssysteme wahrnehmen.

(4) Die Akkreditierung von Zertifizierungsstellen, die durch die zuständige Stelle eines anderen Mitgliedstaates erteilt ist (§ 2 Abs. 5 Satz 3 Nr. 3), bleibt unberührt.

§ 20

**Erteilung, Änderung, Beendigung und
Überwachung der Akkreditierung**

(1) Die Akkreditierung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller die Gewähr bietet, daß für die beantragte Kontrollzuständigkeit die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Kontrollaufgaben nach den Kriterien gemäß der Norm EN 45 012 (Ausgabe Septem-

ber 1989) erfolgen wird, und wenn durch die Begutachtung gemäß der Norm EN 45 002 (Ausgabe Mai 1990) die Erfüllung dieser Kriterien nachgewiesen wird.

(2) Die Vorschriften von § 12 Abs. 1, 4 und 5, §§ 13, 14, 15 Satz 1 und 2 sowie § 16 sind entsprechend anzuwenden.

Abschnitt 4

Allgemeine Vorschriften

§ 21

Harmonisierte Normen

Soweit in dieser Verordnung auf EN Normen Bezug genommen wird, sind diese im Beuth Verlag GmbH, Berlin, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.

§ 22

Freistellungsklausel

Die anerkannte oder akkreditierte Stelle hat die Bundesrepublik Deutschland von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freizustellen, die durch die Ausübung der mit der Anerkennung oder Akkreditierung nach dem zweiten und dritten Abschnitt übertragenen Befugnisse verursacht werden.

§ 23

Übergangsvorschriften

(1) Artikel 2 Abs. 2 bis 5 der Richtlinie 92/53/EWG vom 18. Juni 1992 (ABl. EG Nr. L 225 S. 9) ist anzuwenden.

(2) § 9 ist für vollständige Fahrzeuge der Klasse M1 im Sinne der Betriebserlaubnisrichtlinie ab 1. Januar 1996 und für nach dem Verfahren der Mehrstufen-Typgenehmigung vervollständigte Fahrzeuge dieser Klasse ab 1. Januar 1998 anzuwenden.

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

(1) Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Sept. 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch ... der Verordnung vom ... 1994 (BGBl. ...) wird wie folgt geändert:

1. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern "Erteilung einer Betriebserlaubnis" die Wörter "oder einer EG-Typgenehmigung" eingefügt.
- b) In Absatz 3 werden die Wörter "wenn die zuständige Behörde für sie eine Betriebserlaubnis erteilt hat" durch die Wörter "wenn für die Fahrzeuge eine Betriebserlaubnis oder eine EG-Typgenehmigung erteilt ist." ersetzt.
- c) In Absatz 5 Satz 1 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:
"1a. die vorgeschriebene Übereinstimmungsbescheinigung für eine EG-Typgenehmigung oder".

2. In § 19 wird nach Absatz 6 folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Die Absätze 2 bis 6 gelten entsprechend für die EG-Typgenehmigung."

3. § 20 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach den Wörtern "ein Fahrzeugbrief (§ 25)" die Wörter "einschließlich der von der Zulassungsstelle herauszutrennenden Blätter" gestrichen.
- b) In Satz 4 werden nach den Wörtern "des Briefs" die Wörter "unter Angabe des Datums" eingefügt.

4. In § 21 Satz 3 werden nach den Wörtern "wenn ein amtlich anerkannter Sachverständiger" die Wörter "oder die Verwaltungsbehörde (Zulassungsstelle)" eingefügt.

5. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens für ein Kraftfahrzeug oder einen Kraftfahrzeuganhänger hat der Verfügungsberechtigte bei der Verwaltungsbehörde (Zulassungsbehörde) zu beantragen, in deren Bezirk das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort haben soll. Der Antrag muß die nach § 34 Abs. 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes und nach § 1 Abs. 1 der Fahrzeugregisterverordnung vorgesehenen Daten enthalten. Mit dem Antrag ist für zulassungspflichtige Fahrzeuge zum Nachweis der Verfügungsberechtigung und der Betriebserlaubnis der Fahrzeugbrief vorzulegen oder, falls ein solcher nicht vorhanden ist, die Ausfertigung eines Briefes zu beantragen. Als Fahrzeugbrief dürfen nur die amtlich hergestellten Vordrucke mit einem für die Bundesdruckerei geschützten wasserzeichenähnlichen Sicherheitsmerkmal verwendet werden.

Der Nachweis für eine EG-Typgenehmigung ist bei erstmaliger Zuteilung eines Kennzeichens durch Vorlage der nach Artikel 6 der Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 (ABl. EG L 225 S. 1) vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigung zu führen, soweit dieser Nachweis nicht bereits durch die Vorlage des Fahrzeugbriefs erfolgt. Enthält die Übereinstimmungsbescheinigung den Vermerk, daß für dasselbe Fahrzeug ein Fahrzeugbrief ausgefüllt ist, muß auch dieser Brief vorgelegt werden. Fertigt die Zulassungsstelle für ein Fahrzeug mit einer EG-Typgenehmigung einen Brief aus, hat sie auf der Übereinstimmungsbescheinigung diese Ausfertigung unter Angabe der betreffenden Briefnummer zu vermerken. Für Fahrzeuge, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, ist zum Nachweis der Betriebserlaubnis die vorgeschriebene Bescheinigung (§ 18 Abs. 5 Nr. 1 oder 2) oder zum Nachweis der

EG-Typgenehmigung die vorgeschriebene Übereinstimmungsbescheinigung (§ 18 Abs. 5 Nr. 1 a) vorzulegen."

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

"(5) Fahrzeuge mit einer EG-Typgenehmigung, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem Staat, in welchem das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, im Verkehr waren, müssen vor Zuteilung des amtlichen Kennzeichens einer Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 unterzogen werden, wenn bei Anwendung der Anlage VIII Abschnitt 2 inzwischen eine Hauptuntersuchung fällig gewesen wäre. Wäre die Hauptuntersuchung erst nach Zuteilung des amtlichen Kennzeichens fällig, so ist von der Zulassungsstelle eine Prüfplakette zuzuteilen, die diesen Zeitpunkt angibt.

Die Sätze 1 und 2 gelten auch für eine Abgasuntersuchung nach § 47a Anlage VIIIa Abschnitt 2.

Der Antragsteller hat nachzuweisen, wann das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem Staat, in dem das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, erstmals in den Verkehr gekommen ist; er hat außerdem die Voraussetzungen für die Anwendung der Anlage VIII Abschnitt 2 und der Anlage VIIIa Abschnitt 2 nachzuweisen. Anderenfalls ist die Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 und die Abgasuntersuchung nach § 47a vor Zuteilung des amtlichen Kennzeichens vorzunehmen.

Für Fahrzeuge mit einer EG-Typgenehmigung, die in einem Staat außerhalb der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums im Verkehr waren, ist vor der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens in jedem Fall eine Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach § 29 und eine Abgasuntersuchung nach § 47a vorzunehmen."

c) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6 a eingefügt.

"(6a) Als Personenkraftwagen sind auch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 t zu bezeichnen, die nach ihrer Bauart und Einrichtung geeignet und bestimmt sind, wahlweise vorwiegend der Beförderung von Personen oder vorwiegend der Beförderung von Gütern zu dienen, und die außer dem Führersitz Plätze für nicht mehr als acht Personen haben."

6. § 24 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Halbsatz 1 werden nach dem Wort "Betriebserlaubnis" die Wörter "oder der EG-Typgenehmigung" eingefügt.

b) In Satz 1 Halbsatz 2 wird nach den Wörtern "fehlt noch die" der Wort "erforderliche" eingefügt.

7. § 25 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

"Sie hat außerdem, falls noch nicht geschehen, die vorgesehenen Angaben über die Beschreibung des Fahrzeugs in den Brief einzutragen. Hierfür werden der Zulassungsstelle, soweit es für die Zulassung erforderlich und angemessen ist, vom Kraftfahrt-Bundesamt Datenblätter zur Verfügung gestellt, um die Eintragungen maschinell vornehmen zu können. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat diese Datenblätter zu erstellen, soweit es über die hierzu erforderlichen Angaben verfügt. Die Zulassungsstelle hat demjenigen, für den das Fahrzeug zugelassen ist, oder der von diesem bestimmten Stelle oder Person den Fahrzeugbrief unverzüglich auszuhändigen."

b) Im bisherigen Satz 3 wird das Wort "Dieser" durch die Wörter "Der Empfänger" ersetzt.

8. § 26 wird aufgehoben.
9. § 27 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter "in der Kartei oder Datei (§ 26 Abs. 4 oder 4a)" durch die Wörter "im Fahrzeugregister" ersetzt.
 - b) In Absatz 3 Satz 2 Nr. 2 werden die Wörter "so genügt eine Anzeige des Erwerbers, für die § 23 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 und 5 entsprechend gilt" durch die Wörter "so genügt eine Anzeige des Erwerbers unter Angabe der Halterdaten nach § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Straßenverkehrsgesetzes und Vorlage des Versicherungsnachweises nach § 29a" ersetzt.
 - c) In Absatz 4 wird die Angabe "§ 23 Abs. 1 Satz 4" durch die Angabe "§ 23 Abs. 1 Satz 2" ersetzt.
10. In § 28 Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort "Betriebserlaubnis" die Wörter "oder EG-Typgenehmigung" eingefügt.
11. In § 29 a wird nach Absatz 3 folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Halter, die nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes der Versicherungspflicht nicht unterliegen, haben den Nachweis nach Muster 1 d zu führen."
12. § 29 f und § 29 g Satz 3 werden aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

Die Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Okt. 1987 (BGBl. I S.2305), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2310) wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 1 wird die Nummer 5 wie folgt gefaßt:
"5. Art der Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung,".
2. § 12 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe d werden nach den Wörtern "Farbe (§ 1 Abs. 1 Nr. 4) des Fahrzeugs," die Wörter "das Datum der ersten Zulassung, die Fahrzeugbriefnummer, das Datum und die Bezeichnung des Arbeitsganges der letzten Veränderung und Hinweise auf den Diebstahl eines Fahrzeuges oder des amtlichen Kennzeichens," eingefügt.
 - b) In Absatz 2 wird der Buchstabe p wie folgt gefaßt:
"p) Art der Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung,".

Artikel 4

Änderung der Gebührenordnung

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, ber. S. 1298), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 16. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2106) wird wie folgt geändert:

1. Im 1. Abschnitt der Anlage zu § 1 werden in der Überschrift zu A nach dem Wort "Straßenverkehrs-Ordnung, " die Wörter "Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile," eingefügt.
2. Im 1. Abschnitt der Anlage zu § 1 wird in A nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

**"1a. Anerkennung und Akkreditierung von Stellen zur Prüfung
und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen
Akkreditierung von Stellen zur Kontrolle der Quali-
tätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeugen und
Fahrzeugteilen
Anfangsbewertung und Überprüfung der Übereinstimmung
der Produktion
Zertifizierung von Qualitätsmanagement-Systemen**

115	Anerkennung von Stellen zur Prüfung/Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen	
115.1	Anerkennung (ohne Begehung)	10 000 - 33 000 DM
115.2	Nachtrag zur Anerkennung (ohne Begehung)	5 000 - 16 000 DM
115.3	Begehung	4 000 - 10 000 DM
115.4	Überwachung (mit Begehung)	4 000 - 15 000 DM
116	Akkreditierung von Stellen zur Prüfung/Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen	
116.1	Akkreditierung (ohne Begutachtung)	15 000 - 58 000 DM
116.2	Nachtrag zur Akkreditierung (ohne Begutachtung)	8 000 - 29 000 DM
116.3	Begutachtung	5 000 - 22 000 DM
116.4	Überwachung (mit Begutachtung)	8 000 - 30 000 DM
117	Akkreditierung von Stellen zur Kontrolle der Qualitätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen	
117.1	Akkreditierung (ohne Begutachtung)	14 000 - 30 000 DM
117.2	Nachtrag zur Akkreditierung (ohne Begutachtung)	7 000 - 15 000 DM
117.3	Begutachtung	5 000 - 10 000 DM

- 117.4 Überwachung
(mit Begutachtung) 4 000 - 8 000 DM.
- 118 Stundensatz für Leistungen, 150 DM
die außerhalb der von Nr. 115
bis 117 erfaßten Pflichtauf-
gaben erbracht werden
- 119 Anfangsbewertung von qualitäts-
sichernden Maßnahmen in Ferti-
gungsstätten im Rahmen des Ver-
fahrens für eine EG-Typgenehmi-
gung nach Anhang X, Abschnitt 1.1
der Betriebserlaubnisrichtlinie
92/53/EWG (Verifizierung)
- 119.1 Erstmalige Verifizierung
(ohne Audit) 4 000 - 16 000 DM
- 119.2 Verifizierung im Wiederholungs-
fall (ohne Audit) 1 000 - 3 000 DM
- 119.3 Stundensatz für Audit 140 DM
- 120 Überprüfung der Überein-
stimmung der Produktion
- 120.1 Überprüfung des Systems
nach Anhang X, Abschnitt
2.1 bis 2.3 der Betriebs-
erlaubnisrichtlinie
92/53/EWG (ohne Audit) 2 000 - 4 000 DM
- 120.2 Überprüfung des Systems und
des Produkts nach Anhang X,
Abschnitt 2.1 bis 2.4 der Be-
triebserlaubnisrichtlinie
92/53/EWG (Stundensatz) 140 DM

121	Zertifizierung von Qualitätsmanagement-Systemen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (mit gleichzeitiger Anfangsbewertung nach Nr. 119)	
121.1	Zertifizierung (ohne Audit)	8 000 - 17 000 DM
121.2	Überwachung (ohne Audit)	3 000 - 6 000 DM
121.3	Re-Zertifizierung (ohne Audit)	5 000 - 10 000 DM
121.4	Stundensatz für Audit	140 DM
122	Stundensatz für Leistungen, die außerhalb der von Nr. 119 bis 121 erfaßten Pflichtaufgaben erbracht werden	140 DM"

Artikel 5
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 15. Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1994

Das Bundesministerium für Verkehr

Das Bundesministerium für
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

B E G R Ü N D U N G

Allgemeiner Teil

1. Mit der vorliegenden Verordnung wird die Richtlinie des Rates 92/53/EWG vom 18. Juni 1992 (ABl. EG Nr. L 225 vom 10. August 1992 S. 1) in das nationale Recht der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt.

Die Richtlinie 92/53/EWG enthält eine Neufassung der Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG vom 23. Februar 1970 (ABl. EG Nr. L 42 S. 1). Diese neugefaßte EG-Richtlinie ist für die Zulassung von Fahrzeugen von erheblicher Bedeutung: Bislang mußte ein Fahrzeughersteller für die von ihm produzierten Fahrzeuge in den zwölf EG-Mitgliedstaaten bei der Genehmigungsbehörde eines jeden Mitgliedstaates die jeweilige nationale Typgenehmigung für das Fahrzeug einholen. In Deutschland ist dies die Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 20 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), die vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt wird. Künftig reicht eine einzige EG-Typgenehmigung - erteilt von der Genehmigungsbehörde eines einzigen Mitgliedstaates nach den harmonisierten EG-Bestimmungen - völlig aus. Diese in einem EG-Mitgliedstaat erteilte EG-Typgenehmigung muß in allen übrigen Mitgliedstaaten anerkannt werden (Artikel 7 der Richtlinie 70/156/EWG).

Nicht nur bei der Typgenehmigung selbst, sondern auch in deren Vorfeld bei den hierzu notwendigen Prüfungen gibt es bedeutende Vereinfachungen. Für den Fahrzeugtyp bzw. für die dazugehörenden Fahrzeugteile (Bremsen, Lenkung, Beleuchtung etc.) werden nicht mehr zwölf nationale Prüfungen, sondern nur noch eine EG-weit gültige Prüfung und Genehmigung nach den kraftfahrzeugtechnischen EG-Einzelrichtlinien benötigt. Hierbei - und dies ist eine weitere Vereinfachung - ist nicht einmal erforderlich, daß diese Genehmigungen in dem Mitgliedstaat vorgenommen werden müssen, dessen Genehmigungsbehörde die EG-Typgenehmigung für das Fahrzeug erteilt. Vielmehr können die Genehmigungen gemäß den kraftfahrzeugtechnischen EG-Einzelrichtlinien auch in anderen Mitgliedstaaten erteilt worden sein.

Die technischen Standards für die einzelnen Fahrzeugteile werden ebenfalls EG-weit vereinheitlicht. Für den Personenkraftwagen gibt es 45 kraftfahrzeugtechnische EG-Einzelrichtlinien, die als Voraussetzung für die Erteilung der EG-Typgenehmigung erfüllt sein müssen.

Diese Richtlinien wurden allerdings nach und nach bereits seit 1970 erlassen. Für die bereits erlassenen Einzelrichtlinien wurde das Prinzip der EG-weiten Anerkennung von sogenannten EG-Teilbetriebserlaubnissen bereits in der Vergangenheit praktiziert. So mußten schon bislang, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt eine nationale Typgenehmigung nach § 20 StVZO erteilte, EG-Teilbetriebserlaubnisse für einzelne Fahrzeugteile auch aus anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden, ohne daß eine erneute Prüfung erforderlich war (vgl. Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG i.d.F. 87/403/EWG).

2. Die Betriebserlaubnis nach der Richtlinie 70/156/EWG in der Neufassung der Richtlinie 92/53/EWG erstreckt sich nicht nur auf das gesamte Fahrzeug, sondern auch auf einzelne Fahrzeugteile. Die EG-Typgenehmigung kann also nicht nur für ein Fahrzeug, sondern auch für einzelne Teile des Fahrzeugs beantragt und erteilt werden. Die Betriebserlaubnisrichtlinie sieht hier in ihren Artikeln 3 und 4 die EG-Typgenehmigung für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten vor. Hierbei kann ein System nur als Bestandteil des gesamten Fahrzeugtyps genehmigt werden, während Bauteile und selbständige technische Einheiten selbständig genehmigungsfähig sind. Die "selbständige technische Einrichtung" ist eigenständig genehmigungsfähig, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen, während für das "Bauteil" unabhängig von einem Fahrzeugtyp eine Genehmigung erworben werden kann (vgl. Artikel 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie).
3. Einführung und Umsetzung der Europäischen Betriebserlaubnis (EG-Typgenehmigung) erfolgen stufenweise.

Zunächst gilt die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge nur für Personenkraftwagen. Denn bislang sind nur für Personenkraftwagen (Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, also Klasse M 1 der EG-Klasseneinteilung) sämtliche der notwendigen 45 kraftfahrzeugtechnischen Einzelrichtlinien erlassen (aufgelistet in Anhang IV der Betriebserlaubnisrichtlinie). Für die weiteren Fahrzeugarten (namentlich Busse, Nutzfahrzeuge zur Güterbeförderung, ihre Anhänger, siehe im einzelnen Anhang II Abschnitt A der Betriebserlaubnisrichtlinie) sind noch nicht alle Einzelrichtlinien erlassen. Deshalb kann für diese Fahrzeugklassen die EG-Typgenehmigung bezüglich des ganzen Fahrzeugs noch nicht erteilt werden. Im Interesse der Rechtssicherheit für alle Beteiligten ist deshalb in der Übergangsvorschrift (Artikel 1, § 23 Abs. 1 der Verordnung) der Geltungsbereich auf M 1-Kfz beschränkt. Bei der Erweiterung auf andere Fahrzeugklassen wird jeweils diese Übergangsvorschrift entsprechend angepaßt.

4. Außerdem ist für einen mehrjährigen Übergangszeitraum die neue EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge wahlweise (nach Wahl des Antragstellers bzw. Herstellers) neben der nationalen Typgenehmigung zulässig. Dies ist geregelt in Artikel 2 Abs. 2 bis 5 der Richtlinie 92/53/EWG (umgesetzt durch § 23 Abs. 1 der Verordnung). Dieses Nebeneinander von nationaler Typgenehmigung und EG-Typgenehmigung besteht für vollständige Fahrzeuge bis 31. Dezember 1995 und für unvollständige oder vervollständigte Fahrzeuge (Fahrzeuge mit einer Mehrstufen-Genehmigung) bis 31. Dezember 1997. Erst nach diesen Zeitpunkten wird diese Wahlmöglichkeit aufgehoben und steht allein nur noch die EG-Typgenehmigung zur Verfügung.
5. Mit der EG-Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger ist zwar ein wichtiges Element europäisch harmonisiert, jedoch noch nicht das gesamte Zulassungsverfahren. Auch hier vollzieht sich die Vereinheitlichung auf europäischer Ebene in Stufen. Die eigentliche Zulassung (Kennzeichen, Fahrzeugpapiere, Zulassungsverfahren, Fahrzeugregi-

ster) ist noch nicht harmonisiert und läuft deshalb nach den jeweiligen nationalen Vorschriften weiter. Daher muß die EG-Typgenehmigung für eine Übergangszeit noch in das deutsche Zulassungsverfahren integriert werden; die entsprechenden Schnittstellen sind durch Änderung der StVZO geregelt (vgl. Artikel 2 und Artikel 3 der Verordnung, mit den entsprechenden StVZO- und FRV-Ergänzungen).

6. Die Umsetzung der durch die Richtlinie 92/53/EWG neugefaßten Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG erfolgt in der Weise, daß in den Einzelvorschriften der Rechtsverordnung auf die entsprechenden Vorschriften der Richtlinie Bezug genommen wird. Nur soweit notwendig sind die Regelungen der Betriebserlaubnisrichtlinie in der Verordnung inhaltlich wiedergegeben. Dadurch wird die Übernahme bzw. das Abschreiben der sehr ins einzelne gehenden Vorschriften sowie der umfangreichen Anhänge der Betriebserlaubnisrichtlinie weitestgehend vermieden. Dieses Verfahren ist auch vertretbar, da die Richtlinie grundsätzlich für die unmittelbare Anwendung durch Hersteller, Technische Dienste und Behörden konzipiert und formuliert ist.

Darüber hinaus enthält die Verordnung in ihrem ersten Abschnitt Verfahrensvorschriften, die notwendig sind, weil die Betriebserlaubnisrichtlinie insoweit eine Konkretisierung und Ausfüllung des EG-Typgenehmigungsverfahrens den Mitgliedstaaten überläßt (z. B. Artikel 5 Abs. 1: Der Mitgliedstaat muß "alle erforderlichen Maßnahmen treffen ...", Artikel 10 Abs. 1 und 2: Der Mitgliedstaat ... trifft "die notwendigen Maßnahmen"). Außerdem bestimmt die Verordnung die Zuständigkeit von Behörden (z. B. Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes als Genehmigungsbehörde, Widerspruchsbehörde, Akkreditierungsstelle etc.).

Schließlich mußten in die Verordnung bestimmte Begriffe und Rechtsinstitute des deutschen Verwaltungsverfahrens (z. B. das Widerspruchsverfahren) eingefügt werden.

7. Außer der Einführung der EG-Typgenehmigung und den ergänzenden Bestimmungen im ersten Abschnitt enthält die Verordnung in Artikel 1 folgende weitere Regelungen:

- Die Anerkennung von Technischen Diensten für die Vornahme von Prüfungen und Begutachtungen im Rahmen der EG-Typgenehmigung sowie die Akkreditierung hierfür und für diese Tätigkeiten im Rahmen der nationalen Typgenehmigungen (Allgemeine Betriebserlaubnisse und Allgemeine Bauartgenehmigungen nach der StVZO) ist im zweiten Abschnitt der Verordnung enthalten. Die Anerkennung und Akkreditierung von Technischen Diensten und Prüfstellen für diese Prüftätigkeiten werden auf die europäische Grundlage der Norm EN 45001 und für die Akkreditierung zusätzlich auch auf die Grundlage der EN 45002 gestellt.
- Im dritten Abschnitt werden ebenfalls auf europäischer Basis die Grundlagen für die Akkreditierung von Stellen geschaffen, die Qualitätssicherungssysteme bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zertifizieren. Anzuwenden sind hier die Normen EN 45012 und 45002.
- Der vierte Abschnitt enthält allgemeine Vorschriften: Hinweis auf die Bekanntmachung und Archivierung von technischen Normen, Freistellungsklausel, Übergangsrecht.
- Es folgen die notwendigen Änderungen der bisherigen nationalen Vorschriften der StVZO (Artikel 2), der Fahrzeugregisterverordnung (Artikel 3) und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (Artikel 4). Durch die Änderung in der StVZO werden insbesondere die Schnittstellen zwischen der EG-Typgenehmigung und dem nationalen deutschen Zulassungsverfahren geregelt.
- Artikel 5 bestimmt das Inkrafttreten.

8. Kosten

Mit der vorliegenden Verordnung werden für das Kraftfahrt-Bundesamt folgende neue Aufgaben eingeführt:

- die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile (Artikel 1 §§ 1 bis 10)
- die Anerkennung (Artikel 1 § 11) und Akkreditierung (Artikel 1 § 18) von Technischen Diensten für die Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen
- die Akkreditierung von Zertifizierungsstellen für die Zertifizierung und Kontrolle der Qualitätssicherung bei Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen (Artikel 1 § 19)
- die Verifizierung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich Kontrolle der Konformität der Produkte mit den jeweils genehmigten Typen (Artikel 1 § 2 Abs. 5 Satz 1 und Abs. 6, § 19 Abs. 3).
Diese Aufgaben beruhen zum überwiegenden Teil auf EG-rechtlichen Grundlagen (Richtlinie 92/53/EWG und EN-Normen), zum Teil erfolgt im Interesse der Einheitlichkeit der Verfahren auch eine Anpassung von nationalen Bestimmungen an die EG-rechtliche Grundlage (Artikel 1 § 18 Abs. 2).
- Erstellen von Datensätzen (Datenblätter), für die Ausfüllung der Fahrzeugpapiere durch die Zulassungsstellen (Artikel 2 § 25 StVZO)

Die Einführung der neuen Verfahren wird längerfristig auch eine Reduzierung der bisherigen nationalen Typgenehmigungsverfahren zur Folge haben (z. B. Verminderung der Anzahl der Allgemeinen Betriebserlaubnisse nach § 20 StVZO je mehr sich die EG-Typgenehmigung durchsetzt). Eine Quantifizierung ist jedoch derzeit noch nicht möglich.

Für den Bund entstehen folgende Kosten:

1. Für die EG-Typgenehmigung entstehen durch diese Verordnung keine zusätzlichen Kosten. Die Zahl der EG-Typgenehmigungen nimmt allmählich zu und löst die nationale Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO allmählich ab.

2. Für die Anerkennung/Akkreditierung entstehen folgende Kosten:

Aufschlüsselung der Kosten auf Anerkennung/
Akkreditierung

	Personalkosten		Sachkosten		SUMME	
	einmalig	jährlich	einmalig	jährlich	einmalig	jährlich
Leitung d. Anerk.-/Akkredit.-Stelle						
a) Anerkennung	0 DM	14.360 DM	0 DM	0 DM	0 DM	14.360 DM
b) Akkreditierung	0 DM	43.080 DM	0 DM	0 DM	0 DM	43.080 DM
GESAMT	0 DM	57.440 DM	0 DM	0 DM	0 DM	57.440 DM
Administration d. Anerk.-/Akkredit.-Stelle						
a) Anerkennung	0 DM	18.439 DM	20.000	2.000	20.000 DM	20.439 DM
b) Akkreditierung	0 DM	55.316 DM	60.000	6.000	60.000 DM	61.316 DM
GESAMT	0 DM	73.755 DM	80.000	8.000	80.000 DM	81.755 DM
Qualitätssicherung d. Anerk.-/Akkredit.-Stelle						
a) Anerkennung	0 DM	8.507 DM	0 DM	0 DM	0 DM	8.507 DM
b) Akkreditierung	0 DM	25.522 DM	0 DM	0 DM	0 DM	25.522 DM
GESAMT	0 DM	34.029 DM	0 DM	0 DM	0 DM	34.029 DM
Anerkennungs-/Akkreditierungsverfahren						
a) Anerkennung	0 DM	81.747 DM	5.000 DM	750 DM	5.000 DM	82.497 DM
b) Akkreditierung	0 DM	245.241 DM	15.000 DM	2.250 DM	15.000 DM	247.491 DM
GESAMT	0 DM	326.988 DM	20.000 DM	3.000 DM	20.000 DM	329.988 DM
SUMME	0 DM	492.212 DM	100.000 DM	11.000 DM	100.000 DM	503.212 DM

Personalkosten einschl. SachkostenPausch in Höhe von 12360 DM/Stelle gemäß BMI-Modell (Stand:15.9.1993)
Sachkosten Administration: einmalig Anschaffung IT-Ausstattung; jährliche Wartung Hard- und Software
Sachkosten Anerk-/Akkred-Verfahren: einmalig Ausbildung der Begutachter; jährlich notwendige Weiterbildung

bei vermutlichem Anteil der Anerkennungsverfahren am Gesamtaufwand von 25 %

Gesamtkosten (jährlich) Anerkennung	125.803 DM
Gesamtkosten (jährlich) Akkreditierung	377.409 DM

3. Für die Verifizierung/Zertifizierung entstehen beim Kraftfahrt-Bundesamt folgende Kosten:

	Personalkosten		Sachkosten		SUMME	
	einmalig	jährlich	einmalig	jährlich	einmalig	jährlich
Leitung d. Verifiz.-/Zertifiz.Stelle						
a) Verifizierung	0 DM	37.317 DM	0 DM	0 DM	0 DM	37.317 DM
b) Zertifizierung	0 DM	33.093 DM	0 DM	0 DM	0 DM	33.093 DM
GESAMT	0 DM	70.410 DM	0 DM	0 DM	0 DM	70.410 DM
Administration d. Verifiz.-/Zertifiz.Stelle						
a) Verifizierung	0 DM	70.184 DM	87.450 DM	8.745 DM	87.450 DM	78.929 DM
b) Zertifizierung	0 DM	62.239 DM	77.550 DM	7.755 DM	77.550 DM	69.994 DM
GESAMT	0 DM	132.423 DM	165.000 DM	16.500 DM	165.000 DM	148.923 DM
Qualitätssicherung d. Verifiz.-/Zertifiz.Stelle						
a) Verifizierung	0 DM	26.399 DM	0 DM	0 DM	0 DM	26.399 DM
b) Zertifizierung	0 DM	23.410 DM	0 DM	0 DM	0 DM	23.410 DM
GESAMT	0 DM	49.809 DM	0 DM	0 DM	0 DM	49.809 DM
Verifiz.-/Zertifiz.Verfahren						
a) Anerkennung	0 DM	442.115 DM	21.200 DM	3.180 DM	21.200 DM	445.295 DM
b) Akkreditierung	0 DM	392.064 DM	18.800 DM	2.820 DM	18.800 DM	394.884 DM
GESAMT	0 DM	834.179 DM	40.000 DM	6.000 DM	40.000 DM	840.179 DM
SUMME	0 DM	1.086.281 DM	205.000 DM	22.500 DM	205.000 DM	1.109.321 DM

Personalkosten einschl. SachkostenPausch in Höhe von 12360 DM/Stelle gemäß BMI-Modell (Stand:15.9.1993)
 Sachkosten Administration: einmalig Anschaffung IT-Ausstattung; jährliche Wartung Hard- und Software
 Sachkosten Anerk-/Akkred-Verfahren: einmalig Ausbildung der Begutachter; jährlich notwendige Weiterbildung

bei vermutlichem Anteil der Anerkennungsverfahren am Gesamtaufwand von 53 %

Gesamtkosten (jährlich) Verifizierung	587.940 DM
Gesamtkosten (jährlich) Zertifizierung	521.381 DM

Die entstehenden Kosten werden vollständig durch entsprechende Gebühren gedeckt. Für die Anerkennung/Akkreditierung und für die Verifizierung/Zertifizierung werden deshalb entsprechende Gebührentatbestände eingeführt (Artikel 4 der Verordnung).

**Stellenübersicht
Anerkennung/Akkreditierung
und
Verifizierung/Zertifizierung**

ArbGrp Funktion	Bes./Verg. Gruppe	Anerkennung Anteil	Akkreditierung Anteil	Verifizierung Anteil	Zertifizierung Anteil	PersAnteil gesamt
Leitung						
Leiter	A 15	8 %	23 %	19 %	19 %	0,69
Administration						
Schreibkraft	VII BAT	18 %	53 %	57 %	58 %	1,86
Registratur	VII BAT	4 %	12 %	22 %	21 %	0,59
Anerk./Akkredit.						
Koord/Begutachter	A 14	25 %	75 %			1,00
Begutachter	A 13h	8 %	19 %			0,27
Begutachter	A 12	8 %	19 %			0,27
BSb	A 9g	23 %	72 %			0,95
Verifiz./Zertif.						
Koord/Auditor	A 14			10 %	90 %	1,00
Auditor	A 13h			10 %	63 %	0,73
Auditor	A 12			10 %	63 %	0,73
Co-Auditor	A 11			170 %	30 %	2,00
Co-Auditor	A 11			100 %		1,00
BSb	Vc BAT			46 %	52 %	0,98
Qualitätssiche- rung						
Leiter	A 15	1 %	3 %	3 %	3 %	0,10
QS-Beauftragter	A 14	4 %	13 %	9 %	8 %	0,34
Schreibkraft	VII BAT	1 %	2 %	3 %	2 %	0,08
	Gesamt	1,00	2,91	5,59	4,09	12,59

Gesamtansatz Personal		
Funktion	Bes./Verg.	Anzahl
Leiter	A 15	0,79
Sb Begutachter/Auditor/QS	A 14	2,34
Sb Begutachter/Auditor	A 13h	1,00
Sb Begutachter/Auditor	A 12	1,00
Sb Co-Auditor	A 11	2,00
Sb Co-Auditor	A 10	1,00
BSb	A 9g	0,95
BSb	Vc BAT	0,98
Schreibkraft	VII BAT	1,94
Registraturkraft	VII BAT	0,59

4. Für die Erstellung von Datensätzen (Datenblättern) § 25 StVZO zur Ausfüllung der Fahrzeugpapiere bei den Zulassungsstellen entstehen die folgenden Kosten:

P E R S O N A L K O S T E N

FUNKTIONSTRÄGER	Anzahl der Stellen	Wertigkeit nach BAT	K O S T E N - jährlich -	
			je Stelle	Summe
Leiter der Arbeitsgruppe	1	IVb	112.808 DM	112.808 DM
Datenblattaufsteller	8	Vb	104.593 DM	836.744 DM
Bürosachbearbeiter	1	VII	84.789 DM	84.789 DM
S u m m e	10			1.034.341 DM

S A C H K O S T E N für IT-Unterstützung

		Summe -jährlich
- Wartung	- für Terminals und Drucker - für den Großrechnerbereich unerheblich. Die Aufwände sind in lfd. Verträgen enthalten.	2.500 DM 0 DM
- Betreuung	0,70 Mannmonate - Anwendungen	10.851 DM
	0,50 Mannmonate - Systemtechnik	7.751 DM
		21.102 DM

P E R S O N A L - und S A C H K O S T E N - j ä h r l i c h -	1.055.443 DM
---	--------------

Personalkosten einschl. Sachkostenpauschale in Höhe von 12.910 DM/Stelle

Darin sind 2.060 DM/Stelle jährlich für Investitionskosten enthalten.

Gemäß BMI-Modell (Stand : 08.12.1993).

Auf der Grundlage der bisher im Durchschnitt für zulassungspflichtige Fahrzeuge erteilten 1690 Typgenehmigungen (Allgemeinen Betriebserlaubnisse) wird davon ausgegangen, daß pro Jahr für 650 Typgenehmigungen Datenblätter mit Typ- und Ausführungsschlüssel sowie für ca. 1040 Typgenehmigungen Datenblätter nur mit Typschlüssel zu erstellen sein werden (einschließlich der Mehraufwendungen für die Emissionsschlüsselung).

Es ist damit zu rechnen, daß diese Menge von Typgenehmigungen, für die Datenblätter zu erstellen sind, bis Januar 1996, dem Datum der obligatorischen Einführung der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse M₁, weiterhin konstant bleibt.

Zukünftige Veränderungen der Anzahl der Typgenehmigungen sind z. Z. nicht quantifizierbar.

Die entstehenden Kosten werden vollständig durch Gebühreneinnahmen nach der Gebührennummer 121 der Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gedeckt. Eine Erhöhung dieser Gebühr ist nicht erforderlich, weil sich die Gestehungskosten des Fahrzeugbriefs wegen verringertem Druckaufwand gleichzeitig im selben Umfang vermindern.

Die Kosten der Länder und Gemeinden

Bei den Zulassungsstellen kann Mehrbedarf dadurch entstehen, daß der Halter bei der Zulassung eines Fahrzeugs zum Nachweis der EG-Typgenehmigung nur die Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Betriebserlaubnisrichtlinie vorlegt und die Zulassungsstelle die technischen Daten des Fahrzeugs von der Übereinstimmungsbescheinigung in den auszufertigenden Brief im einzelnen übertragen muß, weil noch keine Datensätze des Kraftfahrt-Bundesamtes vorliegen. Derartige Situationen kommen jedoch nur in der Anfangsphase vor, nämlich wenn Fahrzeuge eines in einem anderen Mitgliedstaat genehmigten Fahrzeugtyps relativ schnell erworben und in Deutschland zugelassen werden, bevor das Kraftfahrt-Bundesamt aufgrund entsprechender Informationen der betreffenden Genehmigungsbehörde dieses Mitgliedstaates einen Datensatz erstellt und den Zulassungsstellen zur Verfügung gestellt hat.

Meßbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten. Nicht auszuschließen ist, daß sich die von den Technischen Diensten und Herstellern zu entrichtenden Gebühren mittelbar und geringfügig auf die Preise für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile auswirken können.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Verordnung über die EG-Typgenehmigung

Zu § 1 (EG-Typgenehmigung, Anwendungsbereich):

Absatz 1 Satz 1 beschreibt unter Hinweis auf die neugefaßte Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG den Anwendungsbereich der Verordnung und führt den Begriff "EG-Typgenehmigung" ein. Die Betriebserlaubnisrichtlinie spricht nur von Typgenehmigung. Da es jedoch über einen längeren Zeitraum noch ein Nebeneinander von Typgenehmigungen nach EG-Recht und Typgenehmi-

gungen gemäß StVZO geben wird, erscheint es notwendig, beide Begriffe und Bereiche deutlich voneinander abzugrenzen.

§ 1 Abs. 2 enthält im Interesse der Übersichtlichkeit und Rechtsklarheit die Zusammenstellung der Ausnahmen von der Betriebserlaubnisrichtlinie. Die Ausnahmen in Nr. 3 stammen aus Artikel 1 Abs. 3 der Betriebserlaubnisrichtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (Abl. EG Nr. L 225 vom 10. August 1992 S. 72).

§ 1 Abs. 3 führt die Begriffsbestimmungen des Artikel 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie in nationales Recht ein.

Zu § 2:

Nach § 2 Abs. 1 wird bestimmt, daß Genehmigungsbehörde für die Bundesrepublik Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist schon bislang (seit 1951) Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Allgemeinen Betriebserlaubnissen und Allgemeinen Bauartgenehmigungen gemäß §§ 20, 22 und 22a der StVZO. Grundlage ist das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 4. August 1951 (BGBl. I S. 488), vgl. § 2 Nr. 1 dieses Gesetzes. Danach hat das Kraftfahrt-Bundesamt die Aufgabe der Erteilung von Typgenehmigungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile wahrzunehmen. Diese Aufgabe erstreckt sich schon seit längerer Zeit nicht mehr nur auf den reinen nationalen Bereich, sondern umfaßt inzwischen auch die Genehmigungen nach internationalem Recht. So ist das Kraftfahrt-Bundesamt seit 1965 auch zuständig für die Erteilung von Genehmigungen für Fahrzeugteile nach dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und -teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung (BGBl. II 1965 S. 858). Es handelt sich hierbei um die Erteilung von sogenannten ECE-Genehmigungen für Fahrzeugteile.

§ 2 Abs. 2 führt das Antragsverfahren auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung unter Bezugnahme auf Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 9 Abs. 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie ein. § 2 Abs. 2 Satz 2 enthält die ergänzende Regelung, daß der Antragsteller, der seinen Sitz nicht in der EU oder im Europäischen Wirtschaftsraum hat, einen Zustellungsbevollmächtigten zu bestellen hat, der in der Bundesrepublik Deutschland ansässig ist. Diese Bestellung ist aus verwaltungsverfahrenrechtlichen Gründen notwendig, um Verwaltungsentscheidungen (z. B. Versagung oder Entzug einer Genehmigung) notfalls wirksam zustellen zu können. Es gibt nämlich noch keine Zustellungsvereinbarungen mit einer Reihe von anderen EG-Mitgliedstaaten sowie mit den Drittländern. Ohne die Bestellung von Zustellungsbevollmächtigten für nicht in der EG ansässige Hersteller wäre die rechtliche Wirksamkeit von belastenden Verwaltungsakten nicht sichergestellt. Dies hätte auch eine nicht zu rechtfertigende Benachteiligung inländischer Hersteller zur Folge.

§ 2 Abs. 3 enthält eine Verfahrensvereinfachung: Die an sich vorgesehene Vorlage von Genehmigungsbögen für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten ist nicht erforderlich und kann deshalb entfallen, wenn die betreffenden Genehmigungsbögen bereits beim Kraftfahrt-Bundesamt in früheren Verfahren erteilt wurden und somit dem Amt schon vorliegen.

In § 2 Abs. 4 ist die Möglichkeit vorgesehen, daß der Antragsteller bei der Einreichung und bei der Begründung seines Antrages auf Erteilung einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp sich der Unterstützung eines Technischen Dienstes bedienen kann. Inhaltlich handelt es sich hierbei um das bisherige Fahrzeugtypgutachten, das zwar formal in der Betriebserlaubnisrichtlinie nicht vorgesehen ist, dessen Einsatz jedoch das Typgenehmigungsverfahren vereinfachen und beschleunigen kann. Nach Anhang V Nr. 1 Buchstabe b der Betriebserlaubnisrichtlinie hat sich die Genehmigungsbehörde zu vergewissern, daß die Fahrzeugmerkmale und -daten nach dem Fahrzeug-Beschreibungsbogen auch in den Beschreibungsunterlagen sowie in den Genehmigungsbogen der Genehmigungen nach den einschlägigen Einzel-

richtlinien enthalten sind. Der entsprechende Prüfbericht des Technischen Dienstes kann so die Arbeit der Genehmigungsbehörde wirksam unterstützen.

§ 2 Abs. 5 behandelt die Überprüfung des Qualitätssicherungssystems, über das jeder Hersteller nach § 3 Abs. 1 verfügen muß. Nach Artikel 10 der Betriebserlaubnisrichtlinie muß der Mitgliedsstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, die "notwendigen Maßnahmen" ergreifen, um sicherzustellen, daß beim Hersteller geeignete Vorkehrungen getroffen werden, damit die hergestellten Fahrzeuge und Fahrzeugteile jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie verpflichtet den betreffenden Mitgliedstaat, durch "die notwendigen Maßnahmen" sicherzustellen, daß die genannten Vorkehrungen auch für die Zukunft angemessen "bleiben". Es handelt sich hierbei um das Qualitätssicherungssystem, das jeder Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen vorhalten und einsetzen muß. Inhaltlich muß dieses Qualitätssicherungssystem gemäß Anhang X der Betriebserlaubnisrichtlinie entweder der Norm EN 29002 oder einem gleichwertigen Standard entsprechen. Die Feststellung, ob der Hersteller ein solches Qualitätssicherungssystem vorhält und praktiziert (Anhang X, Abschnitt 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie), wird entweder durch das Kraftfahrt-Bundesamt selbst oder durch eine Zertifizierungsstelle durch Beauftragung im Einzelfall festgestellt.

Die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes ergibt sich aus seiner Aufgabe als Genehmigungsbehörde. Bislang hatte das Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO die "Zuverlässigkeit" des Herstellers zu überprüfen (§ 20 Abs. 1 StVZO: "..., wenn er die Gewähr für zuverlässige Ausübung der dadurch verliehenen Befugnisse bietet"). Diese Zuverlässigkeit war gegeben, wenn der Hersteller durch organisatorische und sonstige betriebliche Maßnahmen sicherstellte, daß die einzelnen Fahrzeuge oder Fahrzeugteile getreu dem genehmigten Typ hergestellt wurden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann jedoch auch andere Stellen mit der Wahrnehmung der Aufgabe für das Amt beauftragen. Diese Beauftragung erfolgt in allgemeiner Form durch die Akkreditierung der Zertifizierungsstelle (vgl. § 2 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 und §§ 19 ff). Kraft Gesetzes sind unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit Zertifizierungsstellen anzuerkennen, die von einer dafür zuständigen Stelle eines anderen Mitgliedstaates akkreditiert sind (§ 2 Abs. 5 Satz 3 Nr. 3).

§ 2 Abs. 6 sieht für das Kraftfahrt-Bundesamt die Befugnis vor, Überprüfungen gemäß Anhang X, Abschnitt 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie (Übereinstimmung der Produktion) vorzunehmen. Hierbei gibt es folgende Überprüfungen:

- Überprüfung des Systems

Zwar wird im Rahmen der Anfangsbewertung nach Anhang X, Abschnitt 1 (vor Erteilung der Genehmigung) das Vorhalten qualitätssichernder Maßnahmen geprüft. Nach Erteilung der Genehmigung und nach Aufnahme der Produktion schreibt jedoch Anhang X, Abschnitt 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie eine Überprüfung vor, ob das in der Anfangsbewertung beurteilte System auch in der laufenden Fertigung die beabsichtigte Wirksamkeit erzielt.

Diese Überprüfung durch das Kraftfahrt-Bundesamt entfällt in der Regel, wenn im Rahmen der Anfangsbewertung ein Zertifikat einer durch das Kraftfahrt-Bundesamt akkreditierten Zertifizierungsstelle vorgelegt wird. Im Rahmen der Akkreditierung der Zertifizierungsstellen stellt das KBA sicher, daß die Zertifizierungsstelle die Anforderung nach Anlage X, Abschnitt 2.1 bis 2.3 bei ihrer Überwachung überprüft.

- Überprüfung des Produkts

In Anhang X, Abschnitt 2.4 ist die Überprüfung des Produkts nach Genehmigungserteilung vorgesehen. Hierfür ist das Kraftfahrt-Bundesamt als Genehmigungsbehörde zuständig, zumal die EN 29002 nur auf das Qualitätssicherungssystem, hingegen nicht auf das hergestellte Produkt abhebt, das Kraftfahrt-Bundesamt kann auch einen techni-

schen Dienst nach Artikel 14 der Betriebserlaubnisrichtlinie mit der Überprüfung beauftragen.

Nach § 2 Abs. 7 wird der Antragsteller zur Erklärung verpflichtet, daß er für denselben Typ in der gesamten EU nur eine Genehmigung beantragt. Damit wird die Einhaltung nach Art. 3 Abs. 5 der Betriebserlaubnisrichtlinie sichergestellt, daß für einen Fahrzeugtyp, ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit der Antrag auf "Genehmigung" jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden darf.

Zu § 3:

Nach Absatz 1 wird das Vorhandensein eines Qualitätssicherungssystems zur notwendigen Voraussetzung für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung erklärt. Auf die Ausführungen zu § 2 Abs. 5 wird verwiesen.

Die Genehmigungsbehörde muß nach Absatz 2 auch die Möglichkeit haben, die Genehmigung mit Nebenbestimmungen zu versehen.

Absatz 3 enthält die Verpflichtung, daß der Genehmigungsinhaber Übereinstimmungsbescheinigungen nach Artikel 6 Abs. 1 und 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie auszustellen und jedem Fahrzeug beizufügen bzw. für jedes Fahrzeug vorzuhalten hat. Des weiteren wird er ermächtigt (nicht verpflichtet!), Fahrzeugbriefe auszufüllen, so wie es im nationalen Typgenehmigungsverfahren seit langem praktiziert wird. Um zu vermeiden, daß auf der Grundlage einer Übereinstimmungsbescheinigung mehr als ein Fahrzeugbrief ausgefüllt wird, wird er verpflichtet die Ausfüllung des Fahrzeugbriefes auf der Übereinstimmungsbescheinigung zu vermerken. Die Zulassungspraxis wird bei den Zulassungsstellen im Interesse von Bürger und Verwaltung durch dieses Verfahren wesentlich vereinfacht (die Zulassungsstelle braucht insoweit die Briefe nicht mehr auszufüllen). Die in § 3 außerdem vorgesehene Möglichkeit, daß die Ausfüllung des Fahrzeugbriefes auch von einem hierfür durch den Genehmigungsinhaber bevollmächtigten Vertreter vorgenommen werden kann,

soll namentlich Herstellern, die nicht im Inland ihren Sitz haben, die Entscheidung erleichtern, im Interesse der Halter und des zügigen Ablaufs des Zulassungsverfahrens bei den örtlichen Straßenverkehrsämtern die Ausfüllung der Fahrzeugbriefe wegen der technischen Daten zu übernehmen. Verantwortlich für die Auswahl des Vertreters sowie für die ordnungsgemäße Ausfüllung der Briefe durch diese ist der Genehmigungsinhaber. Läßt der Genehmigungsinhaber hierbei die nötige Sorgfalt vermissen, wird das Kraftfahrt-Bundesamt ihm die Ermächtigung zur Ausfüllung der Briefe wieder entziehen.

Zu § 4:

Nach Satz 1 hat jeder Inhaber der EG-Typgenehmigung die Genehmigungsbehörde über relevante Änderungen zu unterrichten. Diese Verpflichtung ist notwendig, um Art. 5 Abs. 1 der Betriebserlaubnisrichtlinie nachzukommen, wonach der die Typgenehmigung erteilende Mitgliedstaat "alle erforderlichen Maßnahmen treffen" muß, um sich über jede Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen zu unterrichten.

§ 4 Satz 2 bestimmt, daß einmal der Technische Dienst die Verpflichtung nach Satz 1 für den Inhaber der EG-Typgenehmigung erfüllen kann. Darüber hinaus kann der Technische Dienst - im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde - sogar darüber entscheiden, ob die Änderung Auswirkungen auf die Beschreibungsunterlagen hat und eine Unterrichtung der Genehmigungsbehörde erforderlich ist. Dies dient ebenfalls der Vereinfachung des Verfahrens.

Im übrigen liegt es letztlich bei der Genehmigungsbehörde, die Relevanz von Änderungen zu beurteilen.

Zu § 5:

Durch Absatz 1 und Absatz 3 werden unter Berücksichtigung der Besonderheiten der EG-Typgenehmigung die Instrumente des deutschen Verwaltungsverfahrensrechts verankert. Es handelt sich

um die nachträgliche Anordnung von Nebenbestimmungen sowie um den Widerruf und die Rücknahme der EG-Typgenehmigung, wenn gegen Pflichten aus der Genehmigung verstoßen wird. Dies kann die Anordnung von Rückrufaktionen durch die verantwortlichen Hersteller einschließen. Absatz 2 enthält den Grund des Erlöschens einer EG-Typgenehmigung durch Ungültigwerden von Typgenehmigungen nach Einzelrichtlinien.

In den Absätzen 4 und 5 ist die Verpflichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes, die Behörden der anderen Mitgliedsstaaten über Änderung, Widerruf, Rücknahme und das Erlöschen der EG-Typgenehmigung zu unterrichten, geregelt.

Zu § 6:

Diese Vorschrift besitzt ausschließlich klarstellenden Charakter, da sich die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes aus § 73 Abs. 1 Nr. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung ergibt.

Zu § 7:

Die Vorschriften für die besonderen Verfahren in Art. 8 der Betriebserlaubnisrichtlinie über

- Fahrzeuge, die in kleinen Serien hergestellt werden,
 - Fahrzeuge aus auslaufenden Serien,
 - Fahrzeuge, Bauteile, Systeme und technische Einheiten, die unter Verwendung neuer Technologien hergestellt werden,
- gelten Sonderbestimmungen.

Die Genehmigung und die mit der Genehmigung zusammenhängenden Aufgaben sowie die zahlenmäßige Überwachung auslaufender Serien auch aus anderen Mitgliedstaaten und die Wahrnehmung der Mitteilungspflichten werden - wie beim allgemeinen Genehmigungsverfahren - dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen (Absatz 1).

Gemäß Absatz 2 wird klargestellt, daß für kleine Serien nicht eine EG-Typgenehmigung, sondern die nationale Typgenehmigung nach § 20 StVZO erteilt werden kann (Absatz 2). Die Entscheidung, ob eine allgemeine Betriebserlaubnis für die kleine Serie erteilt wird, muß das Kraftfahrt-Bundesamt nach pflichtgemäßem Ermessen treffen. Die Einräumung eines Ermessens ist notwendig, da für das Typgenehmigungsverfahren der kleinen Serien Ausnahmen von allen Einzelrichtlinien, einschließlich der umweltrelevanten, getroffen werden können.

Für die Genehmigung auslaufender Serien gilt Absatz 3.

Hingegen wird für Fahrzeuge mit neuen Technologien die EG-Typgenehmigung erteilt, wenn die EU-Kommission ihre Zustimmung erteilt hat (Absatz 4).

Zu § 8:

In dieser Vorschrift werden die Fahrzeuge und Fahrzeugteile behandelt, für die in den anderen EU-Mitgliedstaaten eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde. Diese Typgenehmigungen müssen in Deutschland "ohne wenn und aber" anerkannt werden, wenn die Vorschriften der Betriebserlaubnisrichtlinie und der anzuwendenden kraftfahrzeugtechnischen EG-Einzelrichtlinien eingehalten werden (vgl. Absatz 1).

Wird gleichwohl festgestellt, daß die Fahrzeuge oder Fahrzeugteile trotz gültiger EG-Typgenehmigung und trotz Übereinstimmungsbescheinigung bzw. vorgeschriebener Genehmigungszeichen nicht dem genehmigten Typ entsprechen, so kann ihre Zulassung und ihr Inverkehrbringen nicht verweigert werden. Vielmehr müssen sich die Maßnahmen auf die Unterrichtung der verantwortlichen Genehmigungsbehörde in dem betreffenden Mitgliedstaat beschränken. Das Verfahren im einzelnen richtet sich nach Art. 11 Abs. 3 bis 6 der Betriebserlaubnisrichtlinie (vgl. Absatz 2).

Lediglich in den Fällen, in denen trotz gültiger EG-Typgenehmigung die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet wird, können in Deutschland für die Dauer von 6 Monaten Veräußerung,

Zulassung und Inverkehrbringen untersagt werden (vgl. Absatz 3).

Die Betriebserlaubnisrichtlinie spricht in Art. 7 Abs. 3 von einem "Verkaufs"-Verbot. Der zivilrechtliche Begriff der "Veräußerung" nach deutschem Recht kommt der nach der Betriebserlaubnisrichtlinie gewollten Regelung am nächsten. Deshalb wird er im § 8 der Verordnung verwendet.

Um einer nicht vertretbaren Ausweitung bei der Anwendung dieser Vorschrift entgegenzuwirken, soll nur die Veräußerung "zur Verwendung im Straßenverkehr" untersagt werden dürfen. Von dieser Zweckbindung geht auch die Betriebserlaubnisrichtlinie aus.

Absatz 4 regelt die Aufgaben der Zulassungsstelle.

Zu § 9:

§ 9 Abs. 1 enthält das sich aus Art. 7 Abs. 1 und 2 der Betriebserlaubnisrichtlinie ergebende Verkaufs- und Zulassungsverbot von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, und zwar soweit sie nicht mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung bzw. nicht mit einem vorgesehenen Genehmigungszeichen versehen sind.

Auch hier ist der Verkaufs-Begriff aus der EG-Richtlinie umgesetzt in "Veräußerung". Auf die Ausführungen in der Begründung zu § 8 Abs. 3 der Verordnung wird verwiesen.

Desgleichen ist hier eine Begrenzung durch die Zweckbestimmung "zur Verwendung im Straßenverkehr" eingefügt. Hierzu wird ebenfalls auf die Ausführungen zu § 8 verwiesen.

Der Begriff "neue" Fahrzeuge ist aus Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie übernommen worden. Neu im Sinne der Betriebserlaubnisrichtlinie ist das Fahrzeug dann, wenn es noch nicht zugelassen wurde oder noch nicht in den Verkehr gebracht wurde. Das Verbot von Verkauf und Inverkehrbringen ist bei Bauteilen und

selbständigen technischen Einheiten nicht auf neue Produkte beschränkt (vgl. Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie).

§ 9 Abs. 1 findet erst Anwendung, wenn ab 1. Jan. 1996 bzw. 1998 nur noch die EG-Typgenehmigung (und nicht mehr wahlweise die nationale Typgenehmigung) erteilt werden kann (vgl. § 23 Abs. 2).

§ 9 Abs. 2 übernimmt die Ausnahmeregelung für Fahrzeuge der Bundeswehr, Feuerwehr und Zivilschutzorganisationen und der Einrichtungen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung gemäß Artikel 8 Abs. 1 erster Spiegelstrich der Betriebserlaubnisrichtlinie. Diese Fahrzeuge sind nicht von der gesamten Betriebserlaubnisrichtlinie sondern nur von deren Artikel 7 Abs. 1 ausgenommen. Es steht somit dem Hersteller frei, ob er eine EG-Typgenehmigung beantragt.

Zu § 10:

Mit dieser Vorschrift wird innerstaatlich die sich aus der EG-Richtlinie ergebene Verpflichtung zur gegenseitigen Zusammenarbeit festgelegt. Diese Aufgabe wird dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen.

Zu § 11:

Absatz 1 dient der Durchführung von Art. 14 der Betriebserlaubnisrichtlinie. Danach müssen die Technischen Dienste, die im Rahmen der EG-Typgenehmigung die Prüfungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen durchführen, der Norm EN 45001 entsprechen.

Nach Absatz 2 wird klargestellt, daß die mit der Anerkennung übertragenen Aufgaben auch von amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (im Sinne des Kraftfahrersachverständigengesetzes) wahrgenommen werden dürfen.

Absatz 3 weist die Aufgaben der Anerkennung von Technischen Diensten dem Kraftfahrt-Bundesamt als Anerkennungsstelle zu. Innerstaatliche Rechtsgrundlage für diese Tätigkeit des Amtes

ist § 2 Nr. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 4. August 1951 (BGBl. I S. 488). Danach übernimmt das Amt die Aufgaben der "Reichsstelle für die Typprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in Berlin" nach der Verordnung des Reichsverkehrsministers über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr vom 13. Nov. 1937 (Reichsgesetzblatt I S. 1215). § 20 Abs. 2 dieser Verordnung übertrug der Reichsstelle für Typprüfungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen die Aufgabe der Erteilung von allgemeinen Betriebserlaubnissen. Gemäß § 20 Abs. 2 Satz 2 konnte bereits die Reichsstelle einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder eine andere Stelle mit der Begutachtung beauftragen. Diese Befugnis aus § 2 Nr. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes ist in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufrechterhalten worden (§ 20 Abs. 2 StVZO). Das Amt ist somit berechtigt, neben der Genehmigung auch selbst Prüfungen vorzunehmen. Es kann jedoch auch eine andere Stelle mit der Durchführung der Prüfung beauftragen. Die Übertragung der Prüfungsbefugnis braucht jedoch nicht in jedem Einzelfall erfolgen, sondern kann auch allgemein für eine unbestimmte Zahl von Prüfungsfällen vorgenommen werden. Die Anerkennung von Prüfstellen nach der EN 45001 stellt eine solche allgemeine Auftragserteilung dar und gehört somit sachlich zum Aufgabenbereich des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Die Anerkennungsstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes muß die Anforderungen der Norm EN 45003 erfüllen. § 11 Abs. 3 stellt dies klar und verpflichtet das Amt hierzu.

Zu § 12:

Die Vorschriften des § 12 enthalten das Verfahren zur Erteilung der Anerkennung.

Nach Absatz 1 wird klargestellt, daß die Anerkennung nur auf Antrag erfolgt.

Gemäß Absatz 2 ist Voraussetzung für die Anerkennung die Erfüllung der materiellen Bedingungen der Norm EN 45001. Da diese EN Norm allgemeine Anforderungen enthält, die für sämtliche technischen Bereiche gelten, müssen hinzutreten die besonderen kraftfahrzeugspezifischen Kriterien an Personal- und Sachausstattung, die zur ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung notwendig sind.

Wie sich das Kraftfahrt-Bundesamt über das Vorliegen der Anforderungen Gewißheit verschafft, liegt in seinem Ermessen. Eine Begutachtung nach der Norm EN 45 002 ist hierfür in der Regel nicht erforderlich.

§ 12 Abs. 3 verankert im Entscheidungsprozeß bei der Anerkennungsstelle die Mitwirkung von 2 Vertretern der zuständigen obersten Landesbehörden. Hier wird ein Verfahren festgeschrieben, das bereits im Rahmen der vorläufigen Anerkennung seit einiger Zeit praktiziert wurde (Verkehrsblatt 1992 S. 355).

§ 12 Abs. 4 enthält Vorschriften über Zustellung, Inhalt und Form des Anerkennungsbescheides.

§ 12 Abs. 5 überträgt die Aufgabe der Unterrichtung über die getroffenen Anerkennung an Kommission und andere Mitgliedsstaaten dem Kraftfahrt-Bundesamt. Die Verpflichtung zur Unterrichtung ergibt sich aus Art. 14 der Betriebserlaubnisrichtlinie.

Zu § 13:

Diese Vorschrift behandelt die Änderung der Anerkennung.

Zu § 14:

Diese Bestimmung regelt spezielle Gründe, die zum Erlöschen, Widerruf und Rücknahme der Anerkennung führen. Daneben finden die einschlägigen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes Anwendung. Die Anerkennung wird grundsätzlich unbefristet

erteilt. Hingegen erfolgt die Erteilung der Akkreditierung (§ 19) entsprechend der Praxis des Deutschen Akkreditierungsrates und der schon bislang im ungeregelten Bereich tätigen Akkreditierungsstellen auf 5 Jahre befristet. Dies entspricht auch der Praxis in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Zu § 15:

Gegen die Entscheidung der Anerkennungsstelle kann Widerspruch eingelegt werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt wird mit den Aufgaben der Widerspruchsbehörde betraut.

Zu § 16:

Die Überwachung der anerkannten Stellen ist nicht nur im eigenen deutschen, sondern auch im Interesse der anderen EU-Mitgliedstaaten erforderlich, da diese darauf vertrauen, daß die gemäß Artikel 14 anerkannten Prüfstellen nach der europäischen Norm EN 45 001 und in Durchführung der Betriebserlaubnisrichtlinie ihre Prüfaufgaben wahrnehmen.

Zu § 17:

Seit dem 15. August 1992 erteilt das Kraftfahrt-Bundesamt zwecks Durchführung von Artikel 14 der Betriebserlaubnisrichtlinie vorläufige und befristete Anerkennungen auf der Grundlage der Norm EN 45001. Das Verfahren ist in der Verlautbarung im Verkehrsblatt 1992 S. 355 beschrieben und begründet.

Durch § 17 werden die vorläufig und befristeten Anerkennungen in das normale Verfahren nach dieser Verordnung übergeleitet.

Zu § 18: (Akkreditierung und Akkreditierungsstelle)

Absatz 1 eröffnet die Möglichkeit, anstelle der (obligatorischen) Anerkennung auf der Grundlage von DIN EN 45 001 auf Antrag die Akkreditierung nach den Normen DIN EN 45 001 und

45 002 zu erhalten. Damit wird Interessenten die Möglichkeit geschaffen, die volle Akkreditierung auf der Basis der Europäischen Normen zu bekommen. Die Akkreditierung bietet den Prüfstellen und Zertifizierungsstellen den Vorteil, daß die Qualität ihrer Einrichtungen insgesamt formell dokumentiert wird. Daneben kann durch eine Akkreditierung die Anerkennung durch andere EU-Mitgliedstaaten für bestimmte Prüfungsfänge erleichtert werden. Der Unterschied zwischen Anerkennung und Akkreditierung besteht im wesentlichen darin, daß für die Akkreditierung die formalisierte Begutachtung nach EN 45 002 erfüllt werden muß, während beim Anerkennungsverfahren es im Ermessen der Anerkennungsbehörde steht, zu bestimmen, wie das Vorliegen der Voraussetzungen der EN 45 001 nachgewiesen wird. Die Akkreditierung ist deshalb für den Betroffenen aufwendiger und mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Deshalb wird die Akkreditierung auch nicht obligatorisch eingeführt. Bei der einfachen Anerkennung nach §§ 11 ff. ist die Beachtung der formalen Begutachtungsbestimmungen der EN 45 002 nicht erforderlich. Wie die Kriterien im Rahmen von § 11 nachgewiesen werden, liegt im pflichtgemäßem Ermessen der Anerkennungsbehörde.

Nach Absatz 2 wird die Möglichkeit für eine formale Akkreditierung auch für die Prüfstellen eröffnet, die Gutachten und Prüfungen für die Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen nach Vorschriften nationaler (§§ 20 ff StVZO) oder internationaler (namentlich nach ECE-Regelungen) Art zu erstellen. Auch hier genügt der Erhalt der Akkreditierung für die Durchführung der genannten Aufgaben, ohne daß noch sonstige Anforderungen zu erfüllen wären oder Zulassungen bzw. Anerkennungen hierfür ausgesprochen werden müßten. Unberührt bleibt das "Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung von Ausrüstungsgegenständen und Teilen von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung" vom 20. März 1958 (BGBl. II S. 857).

Nach Absatz 3 wird die Aufgabe der Akkreditierungsstelle dem Kraftfahrt-Bundesamt zugewiesen. Die Zuständigkeit hierfür

ergibt sich aus § 2 Nr. 1 des KBA-Aufgabengesetzes vom 4. Aug. 1951 (BGBl. I S. 488). Auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung zu § 11 wird verwiesen.

Absatz 4 bestimmt, welche Bedingungen zu erfüllen sind, um die Akkreditierung zu erhalten. Diese Vorschrift ist § 12 Abs. 2 nachgebildet. Auf die dortige Begründung wird verwiesen.

Nach Absatz 5 ist im übrigen die entsprechende Anwendung der Vorschriften vorgesehen, die für das Anerkennungsverfahren gelten. Da Akkreditierung und Akkreditierungsverfahren (bis auf die formalisierte Begutachtung nach EN 45 002) nach den gleichen Grundsätzen ablaufen, ist eine analoge Anwendung wie in Absatz 5 vorgesehen gerechtfertigt.

Zu § 19:

Auch die Anforderung an die Qualitätssicherungssysteme sowie deren Kontrolle wird auf die europäischen Grundlagen gestellt.

Die Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen müssen Qualitätssicherungssysteme einrichten und praktizieren, die der EN 29002 entsprechen. Zulässig nach Anhang X der Betriebserlaubnisrichtlinie sind jedoch auch eigene betriebliche Standards, die der EN 29002 gleichwertig sind. Nach § 3 Abs. 1 und § 2 Abs. 5 sind die Hersteller verpflichtet, diese Anforderungen an die Qualitätssicherung zu erfüllen. § 3 Abs. 1 erklärt deren Einhaltung zur Bedingung für die Erteilung der EG-Typgenehmigung.

§ 19 Abs. 1 sieht die Akkreditierung der Stellen vor, die die Einrichtung und die Anwendung von Qualitätssicherungssystemen bei den Herstellern kontrollieren sollen.

§ 19 Abs. 2 regelt die Übertragung der Aufgaben der Akkreditierungsstelle auf das Kraftfahrt-Bundesamt. Diese Tätigkeit des Amtes steht im notwendigen Zusammenhang mit der Kontrolle, daß Fahrzeuge und Fahrzeugteile vom betreffenden Hersteller

und Genehmigungsinhaber getreu dem genehmigten Typ gefertigt werden und ist daher letztlich der Erteilung und Überwachung der EG-Typgenehmigung zuzurechnen und somit durch § 2 Nr. 1 des Gesetzes vom 4. August 1951 abgedeckt.

§ 19 Abs. 3 räumt dem Kraftfahrt-Bundesamt die Möglichkeit ein, auch selbst die Aufgaben der Zertifizierungsstelle für Qualitätssicherung wahrzunehmen. Beim bisherigen nationalen Genehmigungsverfahren gemäß § 20 StVZO erfolgte dies im Rahmen der Prüfung der "Zuverlässigkeit" des Antragsstellers bzw. Herstellers. Diese Prüfung könnte auch bislang schon das Amt selbst wahrnehmen.

§ 19 Abs. 4 stellt schließlich klar, daß unberührt Akkreditierungen bleiben die von den zuständigen Stellen bzw. Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten vorgenommen wurden, wenn diese akkreditierten Stellen Zertifizierungen für den betreffenden Hersteller vornehmen.

Zu § 20:

§ 20 Abs. 1 nennt die Voraussetzungen für die Erteilung der Akkreditierung: Es ist dies die EN 45012. Die Begutachtung, daß diese Kriterien erfüllt sind, wird durch EN 45002 nachgewiesen.

Bei Absatz 2 und 3 handelt es sich um Verfahrensvorschriften. Hier kann auf die Vorschriften über die Anerkennung bzw. Akkreditierung von Prüfstellen im zweiten Abschnitt verwiesen werden.

Zu § 21

Diese Vorschrift verweist auf die archivmäßige Niederlegung der EN-Normen, auf die in dieser Verordnung verwiesen wird, beim Deutschen Patentamt. § 21 dieser Verordnung ist der Vorschrift des § 73 StVZO nachgebildet.

Zu § 22:

Die Vorschrift enthält die sog. "Freistellungsklausel" für das Kraftfahrt-Bundesamt, die der Klausel in § 10 des Kraftfahr-sachverständigengesetzes nachgebildet ist. Die Erweiterung der Freistellungsklausel auf die Länder, die im Anerkennungs/Akkreditierungsausschuß mit jeweils zwei Vertretern beteiligt sind, ist nicht notwendig, da die Anerkennung/Akkreditierung einen Verwaltungsakt darstellt, der im Außenverhältnis allein von der Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch das Kraftfahrt-Bundesamt) erlassen wird.

Zu § 23:

Diese Vorschrift enthält die erforderlichen Übergangsbestimmungen.

Das Übergangsrecht ergibt sich aus der Betriebserlaubnisrichtlinie.

Zu Artikel 2 (Änderungen der StVZO)

Artikel 2 enthält die notwendigen Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Hier handelt es sich im wesentlichen um die Schnittstellen zwischen der EG-Typgenehmigung einerseits und dem - noch nicht europäisch harmonisierten - nationalen Zulassungsverfahren nach der StVZO andererseits.

Zu Nummer 1 (§ 18)

Die gesetzlichen Regelungen, bei denen die Betriebserlaubnis nationaler Geltung (§§ 20, 21 StVZO) eine Rolle spielt, müssen um die "EG-Typgenehmigung" ergänzt werden. Liegt nämlich eine EG-Typgenehmigung vor, so ist eine nationale Betriebserlaubnis nicht mehr erforderlich.

Das gleiche gilt für den Nachweis der Betriebserlaubnis. Dort, wo die EG-Typgenehmigung die nationale Betriebserlaubnis er-

setzt, ist auch der gemäß der Betriebserlaubnisrichtlinie vorgeschriebene Nachweis erforderlich und genügend; dies ist die Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Betriebserlaubnisrichtlinie.

Zu Nummer 2 (§ 19)

Erlischt bei technischen Änderungen am Fahrzeug die nationale Betriebserlaubnis nach § 19 Abs. 2, so muß dies auch für die EG-Typgenehmigung gelten.

Zu Nummer 3 (§ 20)

Durch den Wegfall der Einlegeblätter bei den Fahrzeugbriefen in Heftform zum 1. Jan. 1993 bzw. bei Endlosbriefen zum 1. Jan. 1995 ist die Streichung in § 20 Abs. 3 Satz 1 erforderlich.

Durch die Ergänzung in § 20 Abs. 3 Satz 4 wird dem ABE-Inhaber die ausdrückliche Verpflichtung auferlegt, das Datum bei der Erklärung der Übereinstimmungsbescheinigung anzugeben. Diese Ergänzung ist notwendig, da in der Vergangenheit die Angabe des Datums vielfach unterblieb und Probleme im Zulassungsverfahren auftraten.

Zu Nummer 4 (§ 21)

Nunmehr wird auch den Zulassungsstellen die Möglichkeit gegeben, ein Gutachten in den Fahrzeugbrief zu übertragen. Diese Regelung ist geboten, da die Zulassungsstellen und technischen Dienste verstärkt dazu übergehen, die Fahrzeuggutachten außerhalb des Fahrzeugbriefvordrucks zu erstellen. Nach der alten Fassung durfte nur der amtlich anerkannte Sachverständige bescheinigen, daß die Eintragungen der Zulassungsstellen im Fahrzeugbrief mit dem Gutachten übereinstimmen. Dies hat sich als bürgerunfreundlich und verfahrenshinderlich erwiesen, da der Antragsteller vor Abschluß des Zulassungsverfahrens bzw. vor Fahrzeugbriefzuteilung nochmals den Weg zur Technischen Prüfstelle auf sich nehmen mußte.

Zu Nummer 5 (§ 23)

Neben den sachlichen Änderungen auf Grund der EG-Typgenehmigung ist eine redaktionelle Neufassung des § 23 Abs. 1 StVZO erforderlich.

Die redaktionelle Neufassung ist insbesondere notwendig, wegen der bei der Zulassung des Fahrzeugs zu erhebenden Daten. Rechtsgrundlage ist seit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486) und seit Erlass der Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305) § 34 des Straßenverkehrsgesetzes sowie § 1 der Fahrzeugregisterverordnung. Deshalb wurde 1987 bereits der alte Satz 4 des § 23 Abs. 1 durch § 21 Abs. 3 der Fahrzeugregisterverordnung außer Kraft gesetzt.

Die sachlichen Regelungen des neuen § 23 Abs. 1 sind folgende:

- Eine nationale Betriebserlaubnis ist nicht erforderlich, wenn bereits eine EG-Typgenehmigung vorliegt.
- Der Nachweis für das Vorliegen der EG-Typgenehmigung ist bei erstmaliger Zuteilung eines Kennzeichens durch Vorlage der vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigung (Anhang IX der Betriebserlaubnisrichtlinie) zu führen, wenn kein Fahrzeugbrief durch den Hersteller ausgestellt worden ist.
- Für die Zulassung ist nach wie vor ein Fahrzeugbrief erforderlich; liegt er noch nicht vor, muß er unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften von der Zulassungsstelle ausfertigt werden. Die Ausfertigung eines Fahrzeugbriefs ist auf der Übereinstimmungsbescheinigung für die EG-Typgenehmigung zu vermerken, damit nicht durch abermalige Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung illegal ein zweiter Fahrzeugbrief erschlichen werden kann.

§ 23 Abs. 5 schreibt vor, daß Fahrzeuge, die bereits in einem der EU-Mitgliedstaaten oder in einem Staat, in dem das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, im Verkehr waren, vor der Zulassung in der Bundesrepublik Deutschland nur dann einer Untersuchung im Umfang einer Hauptuntersuchung nach

§ 29 StVZO und einer Abgasuntersuchung nach § 47a StVZO unterzogen werden müssen, wenn die in den Anlagen VIII und VIIIA genannten Untersuchungszeiträume erreicht oder überschritten sind. Ist der Zeitpunkt für die nächste Untersuchung noch nicht erreicht und liegen keine Anhaltspunkte für eine Unvorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges vor, ist das Fahrzeug zuzulassen und sind die Untersuchungen nach §§ 29 und 47a entsprechend später vorzunehmen. Der Antragsteller hat die notwendigen Nachweise zu führen.

Kann der Nachweis nicht geführt werden, oder war das Fahrzeug außerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes im Verkehr, so müssen die Untersuchungen in jedem Falle vor Zuteilung des amtlichen Kennzeichens durchgeführt werden.

Die in der Vorschrift enthaltene Gleichbehandlung der in Deutschland wie in den anderen Mitgliedstaaten im Verkehr befindlichen Fahrzeuge mit einer EG-Typgenehmigung ist insbesondere vor dem Hintergrund des europäischen Binnenmarktes und des freien Warenverkehrs geboten. Sicherheits- oder umweltschutzrelevante Gesichtspunkte stehen der Regelung nicht entgegen, da insgesamt nur neue Fahrzeuge betroffen sind, bei denen Verschleiß oder sonstige Mängel nur mit geringer Wahrscheinlichkeit auftreten können. Das EG-Typgenehmigungsverfahren stellt darüberhinaus sicher, daß die in den harmonisierten Einzelrichtlinien enthaltenen Bau- und Emissionsvorschriften von allen Mitgliedstaaten einheitlich gehandhabt werden.

Bestehen im Einzelfall Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges, so kann die Zulassungsstelle nach § 17 StVZO verfahren.

Zu Nummer 6 (§ 24)

Hier wird ebenfalls neben dem Erfordernis der Betriebserlaubnis alternativ die EG-Typgenehmigung verlangt.

Zu Nummer 7 (§ 25)

Die Vorschrift stellt klar, daß die Zulassungsstelle dafür Sorge zu tragen hat, daß die technischen Daten aus der EG-Typgenehmigung auch entsprechend im Fahrzeugbrief eingetragen sind. Als Arbeitshilfe wurde bereits eine Verkehrsblattverlautbarung (VKBl. 1994 S. 292) bekannt gemacht.

Durch § 3 Abs. 3 der Verordnung über die EG-Typgenehmigung soll ohnehin bereits weitgehend hergestellt werden, daß die Eintragung der technischen Daten durch den Inhaber der EG-Typgenehmigung vorgenommen wird. Ist dies jedoch noch nicht erfolgt, muß die Zulassungsstelle diese Aufgabe wahrnehmen.

Zur Unterstützung der Zulassungsstelle stellt das Kraftfahrt-Bundesamt - wie bereits in der Vergangenheit - dieser die entsprechenden Datenblätter zur Verfügung, die auch den Fahrzeugherstellern für die Briefausfüllung überlassen werden können. Diese Datenblätter tragen wesentlich dazu bei, damit das Zulassungsverfahren zügig im Interesse des Halters durchgeführt wird. Die Eintragung der technischen Daten in den Fahrzeugbrief wird mit durch die vom Halter ohnehin zu entrichtende Gebühr für die Ausfertigung des Fahrzeugbriefs abgegolten. Die übrigen Regelungen in § 25 sind redaktioneller Art.

Zu Nummer 8 (§ 26)

§ 26 ist bereits durch § 21 Abs. 3 Fahrzeugregisterverordnung seit 1987 außer Kraft gesetzt. Nunmehr wird diese Vorschrift auch formell aufgehoben.

Zu Nummer 9 (§ 27)

Es handelt sich hier um Änderungen redaktioneller Art.

Zu Nummer 10 (§ 28)

Notwendige Ergänzung durch die Alternative "EG-Typgenehmigung" zur Betriebserlaubnis.

Zu Nummer 11 (§ 29 a)

Der neue Absatz 4 von § 29 a war bisher in § 23 (alt) enthalten. Da es sich um den Nachweis zur Haftpflichtversicherung handelt, ist der Ort dieser Regelung in § 29 a der geeignete.

Zu Nummer 12 (§ 29 f, § 29 g Satz 3)

Auch diese Vorschriften waren bereits durch § 21 Abs. 3 der Fahrzeugregisterverordnung seit 1987 außer Kraft gesetzt. Sie werden nunmehr formell aufgehoben.

Zu Artikel 3 (Änderung der Fahrzeugregisterverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 3 Abs. 1)

Durch die Änderungen der Fahrzeugregisterverordnung wird die EG-Typgenehmigung alternativ zur Betriebserlaubnis in die Registervorschriften aufgenommen.

Zu Nummer 2 (§ 12)

Durch die Erweiterung des Datenumfangs soll neben der Umsetzung der Vorschläge des Erfahrungsberichtes der Bundesregierung über das ZEVIS (Bundestagsdrucksache Nr. 12/3251 vom 14.09.1992) die Bekämpfung von Kfz-Diebstählen erleichtert werden. Durch die Erweiterung des Datenumfangs wird insbesondere den Grenzdienststellen die genauere Kontrolle der Fahrzeugpapiere ermöglicht und das Erkennen von Straftaten erleichtert.

Zu Artikel 4 (Änderung der Gebührenordnung)

Die Ergänzung der Gebührenordnung ist notwendig, soweit das Kraftfahrt-Bundesamt neue Aufgaben wahrnimmt. Im einzelnen wird auf Nummer 8 des allgemeinen Teils der Begründung verwiesen.

Die Gebührenordnung sieht durchweg Rahmengebühren vor. Die Höhe der Gebühr orientiert sich insbesondere daran, für welche

Prüfumfänge und für welche Zertifizierungsumfänge die Tätigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes erfolgt. So wird bei Technischen Diensten und Prüfstellen, die nur für wenige Prüfbereiche bzw. Prüfumfänge anerkannt oder akkreditiert werden, eine geringere Gebühr im vorgegebenen Rahmen anfallen.

Der Begriff des "Audits" in Nr. 2 (Gebührennummern 119 - 121) im Rahmen der Verifizierung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen beinhaltet eine systematische und unabhängige Untersuchung, um festzustellen, ob die qualitätsbezogenen Tätigkeiten und die damit zusammenhängenden Ergebnisse den geplanten Anordnungen entsprechen, und ob diese Anordnungen wirkungsvoll verwirklicht und geeignet sind, die an die Qualitätssicherung gesetzten Ziele zu erreichen.

Zu Artikel 5

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

25.11.94

Beschluß
des Bundesrates

Zwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 677. Sitzung am 25. November 1994 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

**Änderungen
zur
Zwanzigsten Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

1. Zu Artikel 1 (§ 5 EG-TypV)

In Artikel 1 ist in § 5 in der Überschrift das Wort "Aufhebung" durch die Wörter "Widerruf, Rücknahme" zu ersetzen.

Als Folge

ist in Artikel 1 im Inhaltsverzeichnis der Hinweis auf § 5 wie folgt zu fassen:

"§ 5 Nachträgliche Nebenbestimmungen, Widerruf, Rücknahme und Erlöschen der EG-Typgenehmigung, Folgemaßnahmen".

Begründung:

Klarstellung des Gewollten und Anpassung an § 14 EG-TypV.

2. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 2 Satz 1 EG-TypV)

In Artikel 1 ist in § 7 Abs. 2 Satz 1 das Wort "entsprechend" durch das Wort "nach" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

3. Zu Artikel 1 (§ 22 EG-TypV)

In Artikel 1 sind in § 22 nach dem Wort "Deutschland" die Wörter "und die Länder" einzufügen.

Begründung:

Es ist nicht auszuschließen, daß auch an die Länder Ansprüche von Dritten gestellt werden, wenn im Rahmen der Erteilung von Einzelbetriebserlaubnissen das Gutachten von einer akkreditierten oder anerkannten Stelle erarbeitet worden ist.

4. Zu Artikel 2 Nr. 1 nach Buchstabe b (§ 18 Abs. 4a Satz 1 StVZO)

In Artikel 2 Nr. 1 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe b₁ einzufügen:

"b₁) In Absatz 4a Satz 1 werden die Wörter "des § 23 Abs. 1 Satz 2 und Satz 4 Nr. 3 und 4" durch die Wörter "der Vorschriften über den Fahrzeugbrief" ersetzt."

Begründung:

Folge der Änderung in Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe a (§ 23 Abs. 1 StVZO).

5. Zu Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 20 Abs. 3 Satz 4 StVZO)

In Artikel 2 Nr. 3 ist der Buchstabe b wie folgt zu fassen:

"b) In Satz 4 werden nach dem Wort "Verantwortliche" die Wörter "unter Angabe des Datums" eingefügt."

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

6. Zu Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe a (§ 23 Abs. 1 nach Satz 3 StVZO)

In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe a ist in § 23 Abs. 1 nach Satz 3 folgender Satz einzufügen:

"Mit dem Antrag auf Ausfertigung des Briefes ist eine Bescheinigung des Kraftfahrt-Bundesamtes darüber vorzulegen, daß das Fahrzeug im Zentralen Fahrzeugregister weder eingetragen ist, noch daß es gesucht wird."

Begründung:

Gesetzliche Verankerung der bisher durch Richtlinien im Rahmen der Überprüfung der Verfügungsberechtigung festgelegten Verwaltungspraxis.

7. Zu Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b (§ 23 Abs. 5 Satz 4 StVZO)

In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b sind in § 23 Abs. 5 Satz 4 die Wörter

"; er hat außerdem die Voraussetzungen für die Anwendung der Anlage VIII Abschnitt 2 und der Anlage VIIIA Abschnitt 2 nachzuweisen" zu streichen.

Begründung:

Es wird davon ausgegangen, daß aus der Übereinstimmungsbescheinigung alle notwendigen Angaben auch in bezug auf Anlage VIII und VIIIA hervorgehen.

8. Zu Artikel 2 Nr. 7 Buchstabe a (§ 25 Abs. 1 Satz 5 StVZO)

In Artikel 2 Nr. 7 Buchstabe a sind in § 25 Abs. 1 Satz 5 die Wörter "für den das Fahrzeug zugelassen ist" durch die Wörter "der ihr den Fahrzeugbrief übergeben hat" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient dem Schutz Dritter, die Rechte am Fahrzeug haben.

9. Zu Artikel 2 Nr. 9 nach Buchstabe c - neu- (§ 27 Abs. 5 Satz 3 StVZO)

In Artikel 2 Nr. 9 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe c₁ anzufügen:

'c₁) In Absatz 5 Satz 3 werden die Wörter

"Lassen sich der Brief, der Schein oder die Bescheinigung über die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens nicht beiziehen, so sind sie"

durch die Wörter

"Läßt sich der Brief nicht beiziehen, so ist er"

ersetzt.'

Begründung:

Vollzug der in der Verkehrsblattverlautbarung 1990, Seite 810, getroffenen Regelung, wonach die Ungültigerklärung verlorener, beschädigter und sonst unbrauchbar gewordener Fahrzeugscheine für zulassungspflichtige Fahrzeuge und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge zum 01. Januar 1991 eingestellt wurde.

10. Zu Artikel 2 nach Nummer 12 (Anlage VIII Abschnitt 2.3 StVZO)

In Artikel 2 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 13 anzufügen:

'13. In der Anlage VIII Abschnitt 2.3 wird folgender Satz angefügt:

"Bei Fahrzeugen mit einer EG-Typgenehmigung, die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, ist § 23 Abs. 5 anzuwenden."

Begründung:

Folge der Änderung in Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b (§ 23 Abs. 5 StVZO).

11. Zu Artikel 4a - neu - (Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Nach Artikel 4 ist folgender Artikel 4a einzufügen:

'Artikel 4a

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

In § 6a Satz 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976 (BGBl. I S. 1366), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 1. April 1993 (BGBl. I S. 412), wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Teilsatz angefügt:

"dies gilt nicht, wenn die Fahrerlaubnis auf der Grundlage einer ausländischen Fahrerlaubnis nach § 15 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt werden soll."

Als Folge

ist in der Eingangsformel der Verordnung im ersten Tired nach der ersten Angabe "§ 6 Abs. 1 Nr. 1" die Angabe "und 2" einzufügen.

Begründung:

Auf Grund einer Änderung von § 15 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) durch die Vierzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 1. April 1993 (BGBl. I S. 412) wird seit dem 7. April 1993 bei der Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis an den Inhaber einer Fahrerlaubnis aus einem Drittstaat grundsätzlich die Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung verlangt. Diese "Umschreibung" der ausländischen Fahrerlaubnis ist spätestens ein Jahr nach Begründung eines ständigen Aufenthaltes bzw. Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland erforderlich. Die Regelung war aus folgenden Gründen notwendig:

- Es hat sich herausgestellt, daß in zahlreichen ausländischen Staaten die Voraussetzungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis, insbesondere bei der Ausbildung und Prüfung, in keiner Weise dem deutschen Niveau entsprechen, bis hin zur Erteilung der Fahrerlaubnis ohne jegliche Prüfung.
- Außerdem werden in beträchtlichem Umfang gefälschte oder unechte Führerscheine zur Umschreibung vorgelegt, die von den Straßenverkehrsbehörden häufig als solche nur schwer oder überhaupt nicht erkennbar sind.
- In vielen Fällen fehlt es auch an der Gegenseitigkeit, das heißt, auch Inhaber deutscher Fahrerlaubnisse, die ihren Wohnsitz in einen anderen Staat verlegen, müssen dort eine Prüfung ablegen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die USA.

Deshalb mußte nicht zuletzt auch im Interesse der Verkehrssicherheit und der Unfallbekämpfung die neue Regelung geschaffen werden.

Führerscheine aus Drittstaaten, in denen die oben genannten drei Voraussetzungen (Gleichwertigkeit von Ausbildung und Prüfung, Zuverlässigkeit der Dokumente, Gegenseitigkeit) erfüllt sind, werden - wie Führerscheine aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union - prüfungsfrei umgeschrieben. Diese Staaten sind in einer Liste in der Anlage XXVII zur StVZO aufgeführt.

Bei der Festlegung der Voraussetzungen für die Umschreibung der Führerscheine aus den anderen Staaten, die die drei Kriterien nicht erfüllen, stand der Ordnungsgeber vor der Schwierigkeit, daß auf der einen Seite Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse aus den unterschiedlichsten Ländern sowie persönlich mit den unterschiedlichsten Vorkenntnissen und Fahrerfahrungen die deutsche Fahrerlaubnis beantragen. Auf der anderen Seite ließ aber die gebotene Einheitlichkeit und Praktikabilität der Verfahren keine zu stark differenzierende, für jeden Fall "maßgeschneiderte" Lösung zu. Der

Verordnungsgeber hat deshalb auf die für den Ersterwerb einer deutschen Fahrerlaubnis an sich vorgeschriebene Ausbildung in einer Fahrschule nach den Vorschriften der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verzichtet und lediglich die Ablegung der üblichen Fahrerlaubnisprüfung vorgesehen. Die Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse, die die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bereits besitzen, werden die Prüfung ohne große Probleme ablegen können, zumal dies inzwischen in allen Klassen auch mit Hilfe eines Dolmetschers oder anhand fremdsprachiger Prüfungsbögen möglich ist. Bei unzureichender Befähigung sollte es grundsätzlich dem Antragsteller überlassen bleiben, wie er seine speziellen Defizite ausgleicht und sich die notwendigen Kenntnisse aneignet (vgl. Begründung zur Artikel 4 Nr. 3 der Verordnung, VkB1. 1993 S. 403).

Allerdings wollte der Verordnungsgeber nicht, daß der Bewerber ohne Erfolgsaussichten in die Prüfung geht und hatte deshalb in § 6a FahrschAusbo vorgesehen, daß der Fahrlehrer den Antragsteller nur zur Prüfung begleiten darf, wenn er sich zuvor von den erforderlichen Kenntnissen und Fähigkeiten des Bewerbers überzeugt hat. Der Fahrlehrer ist danach also verpflichtet, die "Prüfungsreife" des Bewerbers positiv festzustellen. Ohne diese Feststellung kann der Bewerber die Prüfung nicht ablegen. Diese Regelung hat sich als Überreglementierung herausgestellt. Sie hindert den Bewerber, die Prüfung "auf eigenes Risiko" abzulegen. Dies muß man jedoch Bewerbern im Sinne von § 15 Abs. 2 StVZO zugestehen, also Personen, die Inhaber einer gültigen ausländischen Fahrerlaubnis sind, sie vielleicht schon jahrzehntelang besitzen und über eine langjährige Fahrpraxis verfügen. Die Regelung hindert auch den Fahrlehrer daran, den Bewerber, der eine Prüfung auf eigenes Risiko will, zur Prüfung zu begleiten. Sie stellt damit eine der Unterschiedlichkeit der Bewerber nicht angemessene Einengung dar und soll deshalb aufgehoben werden. Hierdurch entstehen weder ein Rechtsanspruch des Bewerbers auf die Begleitung zur Prüfung durch einen Fahrlehrer noch eine entsprechende Verpflichtung des Fahrlehrers. Da es in diesem Bereich keinen Kontrahierungszwang gibt, kann der Fahrlehrer nach wie vor frei entscheiden, ob er mit einem Bewerber die Prüfungsfahrt absolviert. Er kann dies z.B. auch von einer Probefahrt abhängig machen. Auch liegt es im wohlverstandenen eigenen Interesse des Bewerbers, sich auf die Prüfung vorzubereiten. Dabei bietet es sich naturgemäß an, die Hilfe eines Fahrlehrers als der für die Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern zuständigen Person in Anspruch zu nehmen. Will der Bewerber nach Ablauf der Jahresfrist zur Prüfungsvorbereitung am Straßenverkehr teilnehmen, muß er dies sogar mit einem Fahrlehrer tun, da er dann in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr fahrberechtigt ist. Ob und in welcher Form die Prüfungsvorbereitung erfolgt, sollte aber der eigenverantwortlichen Entscheidung der Beteiligten überlassen bleiben. Einer gesetzlichen Reglementierung bedarf es nicht.

In den anderen Fällen, in denen § 6a FahrschAusbo von der Ausbildung befreit, kann es bei der Regelung bleiben, daß der Fahrlehrer vor der Prüfung die "Prüfungsreife" feststellen muß, da diese Fälle durchweg eher den Fällen des Ersterwerbs einer Fahrerlaubnis vergleichbar sind.