Bundesrat Drucksache **383/97**

26.05.97

VP - In - U

Verordnung
des Bundesministeriums für Verkehr

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geändert, einige Vorschriften an EG-Richtlinien angepaßt sowie die Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile (EG-TypV) geändert; wesentliche Regelungen sind:

- Luftreifen müssen in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein,
- die Vorschriften über die Sicherung von Kraftfahrzeugen gegen unbefugte Benutzung und über Diebstahl-Alarmsysteme werden dem technischen Fortschritt angepaßt,
- Vorschriften über die Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge werden aufgenommen,
- die Vorschriften über die Funkentstörung werden durch Vorschriften über die Elektromagnetische Verträglichkeit ersetzt,
- Anpassung der Vorschriften über die Abgas- und Geräuschemissionen an die letzten Änderungen der entsprechenden EG-Richtlinien.

Ferner werden zwei Ausnahmeverordnungen zur StVZO aufgehoben und inhaltlich in die StVZO aufgenommen.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

B. Lösung

Änderung der entsprechenden Einzelvorschriften der StVZO und Anpassung der EG-TypV.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

   Es sind keine Kosten zu erwarten.

2. Vollzugsaufwand

   Es sind keine Kosten zu erwarten.

E. Sonstige Kosten

Es sind keine Kosten zu erwarten.

Bundesrat Drucksache **383/97**

26.05.97

VP - In - U

Verordnung
des Bundesministeriums für Verkehr

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 920 01 - Str 110/97

Bonn, den 26. Mai 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Sechsundzwanzigste 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 Bohl

Drucksache 383/97

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*)

Vom 1997

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 Buchstabe a und b, Nr. 7 und Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-11, veröffentlichten bereinigten Fassung, Absatz 1 Nr. 1 geändert durch Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), die Eingangsworte in Absatz 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), Absatz 3 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und geändert gemäß Artikel 22 Nr. 3 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089, 2092), verordnet das Bundesministerium für Verkehr, hinsichtlich § 6 Abs. 3 nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden,

- des § 6 Abs. 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 10 eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177), in Verbindung mit § 6 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2 geändert gemäß Artikel 22 Nr. 1 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089, 2092), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium des Innern,

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d, Nr. 5a, Nr. 7 und Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d geändert durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), Absatz 1 Nr. 5a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 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, 2092), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,

- des § 38 Abs. 2 und des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) hinsichtlich des § 38 Abs. 2 nach Anhörung der beteiligten Kreise, verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

---

[1] Artikel 1 Nr. 11 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 92/23/EG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABL. EG Nr. L 129S. 95)

Artikel 1 Nr. 12 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 74/61/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung, zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/56/EG der Kommission vom 8. November 1995 (ABl. EG Nr. L 286 S. 1).

Artikel 1 Nr. 12 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 93/33/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 188 S. 32).

Artikel 1 Nr. 13 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 93/14/EWG des Rates vom 5. April 1993 über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 121 S. 1).

Artikel 1 Nr. 22 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 72/245/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Funkentstörung von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung, zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/54/EG der Kommission vom 31. Oktober 1995 (ABl. EG Nr. L 266 S. 1).

Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe m dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 1996 zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 40 S. 1)

Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe p dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rats über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 92 S. 23).

Artikel 2 dient der Umsetzung von Artikel 3 der Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. Dezember 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG (ABl. EG Nr. L 18 S. 7).

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

   a) Die Hinweise auf §§ 38a und 38b werden wie folgt gefaßt:

      "§ 38a - Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen

      § 38b - Fahrzeug-Alarmsysteme".

   b) Der Hinweis auf § 55a wird wie folgt gefaßt:

      "§ 55a - Elektromagnetische Verträglichkeit".

   c) Nach dem Hinweis auf Anlage XXVII wird folgender Hinweis angefügt:

      "Anlage XXVIII Beispiel für einen Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf Beifahrerplätzen mit Airbag".

2. In § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 werden nach dem Wort "Hilfsmotor" die Wörter "- auch ohne Tretkurbeln -" eingefügt und die Angabe "und die Drehzahl des Motors dabei nicht mehr als 4800 min^{-1}" gestrichen.

3. § 18 Abs. 2 Nr. 4 und 4a wird wie folgt gefaßt:

   "4. Kleinkrafträder (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h und einer elektrischen Antriebsmaschine oder einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm^3) und Fahrräder mit Hilfmotor (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h und einer elektrischen Antriebsmaschine oder einem Ver-

brennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm^3, die zusätzlich hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit die Merkmale von Fahrrädern aufweisen),

4a. Leichtkrafträder (Krafträder mit einer elektrischen Antriebsmaschine mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW oder einem Verbrennungsmotor mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Hubraum von mehr als 50 cm^3, aber nicht mehr als 125 cm^3),".

4. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter "Die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlischt nicht," werden durch die Angabe "Abweichend von Absatz 2 Satz 2 erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs jedoch nicht," ersetzt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:

"2. für diese Teile

a) eine EWG-Betriebserlaubnis, eine EWG-Bauartgenehmigung oder eine EG-Typgenehmigung nach Europäischem Gemeinschaftsrecht oder

b) eine Genehmigung nach Regelungen in der jeweiligen Fassung entsprechend dem Übereinkommen vom 20. März 1958 (BGBl. 1965 II S. 857) über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, soweit diese von der Bundesrepublik Deutschland angewendet werden,

erteilt worden ist und eventuelle Einschränkungen oder Einbauanweisungen beachtet sind oder"

cc) Nummer 4 wird wie folgt gefaßt:

"4. für diese Teile

a) die Identität mit einem Teil gegeben ist, für das ein Gutachten eines Technischen Dienstes nach Anlage XIX über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau dieser Teile (Teilegutachten) vorliegt,

b) der im Gutachten angegebene Verwendungsbereich eingehalten wird und

c) die Abnahme des Ein- oder Anbaus unverzüglich durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Abschnitt 7.4a der Anlage VIII durchgeführt und der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau entsprechend § 22 Abs. 1 Satz 5 bestätigt worden ist;
§ 22 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 3 gilt entsprechend."

dd) Nach Nummer 4 wird folgender Satz angefügt:
"Werden bei Teilen nach Nummer 1 oder 2 in der Betriebserlaubnis, der Bauartgenehmigung oder der Genehmigung aufgeführte Einschränkungen oder Einbauanweisungen nicht eingehalten, erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs."

b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:
"(4) Der Führer des Fahrzeugs hat in den Fällen

1. des Absatzes 3 Nr. 1 den Abdruck oder die Ablichtung der betreffenden Betriebserlaubnis, Bauartgenehmigung, Genehmigung im Rahmen der Betriebserlaubnis oder eines Nachtrags dazu oder eines Auszugs dieser Erlaubnis oder Genehmigung, der die für die Verwendung wesentlichen Angaben enthält, und

2. des Absatzes 3 Nr. 3 und 4 einen Nachweis nach einem vom Bundesministerium für Verkehr im Verkehrsblatt bekanntgemachten Muster über die Erlaubnis, die Genehmigung oder das Teilegut-

achten mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie den zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen

mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Satz 1 gilt nicht, wenn der Fahrzeugschein, das Anhängerverzeichnis nach § 24 Satz 3 oder der Nachweis nach § 18 Abs. 5 einen entsprechenden Eintrag einschließlich zu beachtender Beschränkungen oder Auflagen enthält; anstelle der zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen kann auch ein Vermerk enthalten sein, daß diese in einer mitzuführenden Erlaubnis, Genehmigung oder einem mitzuführenden Nachweis aufgeführt sind.
Die Pflichten nach § 27 Abs. 1 bleiben unberührt."

5. In § 22 Abs. 1 Satz 5 werden die Wörter "dem Abdruck oder der Ablichtung der Betriebserlaubnis oder dem Auszug davon oder" gestrichen.

6. § 22a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird nach den Wörtern "verwendet wird" der Hinweis "(§ 35c)" eingefügt.

bb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:
"1a. Luftreifen (§ 36 Abs. 1a);"

b) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter "der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter "das Bundesministerium für Verkehr" ersetzt.

c) In Absatz 3 Nr. 3 wird die Angabe "zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 (ABl. EG Nr. L 225 S. 1) oder einer Einzelrichtlinie erfüllt (EWG-Typgenehmigung)." durch die Angabe "zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 (ABl. EG Nr. L 18 S. 7) oder einer Einzelrichtlinie erfüllt (EG-Typgenehmigung)." ersetzt.

7. § 27 Abs. 1 wird durch folgende Absätze ersetzt:

"(1) Die Angaben im Fahrzeugbrief und im Fahrzeugschein oder in den Anhängerverzeichnissen nach § 24 Satz 3 oder im Nachweis nach § 18 Abs. 5 müssen den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde erst bei deren nächster Befassung mit den Fahrzeugpapieren unter Einreichung des Fahrzeugbriefs und Fahrzeugscheins oder der Anhängerverzeichnisse nach § 24 Satz 3 oder des Nachweises nach § 18 Abs. 5 sowie der Unterlagen nach § 19 Abs. 3 oder 4 zu melden. Verpflichtet zur Meldung ist der Eigentümer und, wenn er nicht zugleich Halter ist, auch dieser. Die Verpflichtung besteht, bis der Behörde durch einen der Verpflichteten die Änderungen gemeldet worden sind. Kommt der nach Satz 3 Verantwortliche dieser Verpflichtung nicht nach, so kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Verpflichtungen den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr untersagen; § 17 Abs. 2 gilt entsprechend.

(1a) Abweichend von Absatz 1 Satz 2 müssen nachfolgende Änderungen durch den nach Absatz 1 Satz 3 Verantwortlichen unverzüglich gemeldet werden:

1. Änderungen von Angaben zum Fahrzeughalter - jedoch braucht bei Änderungen der Anschrift der Fahrzeugbrief nicht eingereicht zu werden -,
2. Änderung der Fahrzeugart,
3. Änderung von Hubraum oder Leistung,
4. Erhöhung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit,
5. Verringerung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit, wenn diese fahrerlaubnisrelevant ist oder Reifen niedrigerer Geschwindigkeitsklassen verwendet werden sollen,
6. Änderung der zulässigen Achslasten, des Gesamtgewichts, der Nutz-/Sattel-/Aufliege- oder Anhängelast,
7. Änderung der Sitz-/Liege- oder Stehplatzzahl bei Kraftomnibussen,
8. Änderungen der Abgas- oder Geräuschwerte, sofern sie sich auf die Kraftfahrzeugsteuer oder Verkehrsverbote auswirken,
9. Änderungen, die eine Ausnahmegenehmigung (§ 70) erfordern,

10. wenn aus anderen Gründen die Notwendigkeit einer unverzüglichen Änderung der Fahrzeugpapiere auf den Unterlagen gemäß § 19 Abs. 3 oder 4 vermerkt ist."

8. § 32 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Nr. 4 wird die Angabe "18,35 m" durch die Angabe "18,75 m" und in Absatz 4 Nr. 4 Buchstabe b die Angabe "16,00 m" durch die Angabe "16,40 m" ersetzt.

b) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:
"Bei Fahrzeugkombinationen nach Art von Zügen zum Transport von Fahrzeugen gelten hinsichtlich der Länge die Vorschriften des Absatzes 4 Nr. 4 mit Ausnahme der Sätze 2 und 3."

c) Absatz 8 wird wie folgt gefaßt:
"Auf die in den Absätzen 1 bis 4 genannten Maße dürfen keine Toleranzen gewährt werden."

9. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 werden die Wörter " - ausgenommen Sattelanhänger -" durch die Wörter " - ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) -" ersetzt.

b) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 2 wird das Wort "(Zentralachsanhängern)" durch die Wörter "(einschließlich Zentralachsanhängern)" ersetzt.

bb) In Satz 2 wird in der Klammer nach der Gewichtsangabe „36,00 t" die Angabe "Absatz 6 Nr. 2 Buchstabe a" durch die Angabe "Absatz 6 Nr. 2" ersetzt.

10. § 35a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter "oder Stand" gestrichen.

b) Folgender Absatz 10 wird angefügt:

"(10) Auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, dürfen nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtungen für Kinder nicht angebracht sein. Diese Beifahrerplätze müssen mit einem Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf diesem Platz versehen sein. Der Warnhinweis in Form eines Piktogramms kann auch einen erläuternden Text enthalten. Er muß dauerhaft angebracht und so angeordnet sein, daß er für eine Person, die eine nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtung für Kinder einbauen will, deutlich sichtbar ist. Anlage XXVIII zeigt ein Beispiel für ein Piktogramm. Auf jeden Fall sollte ein dauerhafter Hinweis auf das Vorhandensein eines Beifahrerairbags zu sehen sein, falls der Warnhinweis bei geschlossener Tür nicht sichtbar ist."

11. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Luftreifen, auf die sich die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen beziehen, müssen diesen Bestimmungen entsprechen."

b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe "2,8 t" wird jeweils durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.

bb) Am Ende wird folgender Satz angefügt:

"Satz 2 gilt nicht für Krafträder - ausgenommen Leichtkrafträder, Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor."

12. §§ 38a und 38b werden wie folgt gefaßt:

"§ 38a
Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte
Benutzung von Kraftfahrzeugen

(1) Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t - ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Dreirad-Kraftfahrzeuge - müssen mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung, Personenkraftwagen zusätzlich mit einer Wegfahrsperre ausgerüstet sein. Die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung und die Wegfahrsperre müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(2) Krafträder und Dreirad-Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 cm^3 oder einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, ausgenommen Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor (§ 18 Abs. 2 Nr. 4), müssen mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht.

(3) Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperren an Kraftfahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den vorstehenden Vorschriften entsprechen.

§ 38b
Fahrzeug-Alarmsysteme

In Personenkraftwagen sowie in Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,00 t eingebaute Fahrzeug-Alarmsysteme müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Fahrzeug-Alarmsysteme in

anderen Kraftfahrzeugen müssen sinngemäß den vorstehenden Vorschriften entsprechen."

13. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
"(1a) Absatz 1 Satz 2 bis 6 gilt nicht für Bremsanlagen von Kraftfahrzeugen, bei denen die Bremswirkung ganz oder teilweise durch die Druckdifferenz im hydrostatischen Kreislauf (hydrostatische Bremswirkung) erzeugt wird."

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:
"(4a) Bei Ausfall eines Teils der Bremsanlage nach Absatz 1a muß es möglich sein, mit dem verbleibenden funktionsfähigen Teil der Bremsanlage nach Absatz 1a oder mit der anderen Bremsanlage des Kraftfahrzeuges nach Absatz 1 Satz 1 mindestens 50 vom Hundert der in Absatz 4 vorgeschriebenen Bremswirkung zu erreichen, ohne daß das Kraftfahrzeug seine Spur verläßt."

c) In Absatz 5 Satz 1, 1. Halbsatz werden die Wörter "der anderen Bremse", durch die Wörter "einer der beiden Bremsanlagen" ersetzt.

d) Absatz 14 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Buchstabe b werden die Wörter "- ausgenommen Sattelanhänger -" durch die Wörter "- ausgenommen Sattel- und Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) -" ersetzt.

bb) Nummer 2 Buchstabe c wird wie folgt gefaßt:
"c) Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg."

e) In Absatz 18 wird die Angabe "Absätzen 1 bis 13" durch die Angabe "Absätzen 1 bis 11, Absatz 12, Satz 1, 2, 3 und 5, Absatz 13" ersetzt und die Worte „im Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis" gestrichen.

f) Nach Absatz 18 wird folgender Absatz 19 angefügt:
"(19) Abweichend von den Absätzen 1 bis 11, Absatz 12, Satz 1, 2, 3 und 5, Absatz 13 und den Absätzen 17 und 18 müssen zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen."

14. § 41a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe "zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378)" durch die Angabe "zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 22. Juni 1995 (BGBl. I S. 836)" ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Druckbehälter für Druckluftbremsanlagen müssen in sinngemäßer Anwendung der Druckbehälterverordnung geprüft und gekennzeichnet sein, soweit sie nicht den Vorschriften der Verordnung über das Inverkehrbringen von einfachen Druckbehältern vom 25. Juni 1992 (BGBl. I S. 1171), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 28. September 1995 (BGBl. I S. 1213, 1215) unterliegen."

15. § 44 Abs. 2 und 3 werden wie folgt gefaßt:

"(2) Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) müssen eine der Höhe nach einstellbare Stützeinrichtung haben, wenn die Stützlast bei gleichmäßiger Lastverteilung mehr als 50 kg beträgt. Dies gilt jedoch nicht für Starrdeichselanhänger hinter Kraftfahrzeugen mit einem zum Anheben der Deichsel geeigneten Kraftheber. Stützeinrichtungen müssen unverlierbar untergebracht sein.

(3) Bei Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t darf die vom ziehenden Fahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast nicht weniger als 4 vom Hundert des tatsächlichen Gesamtgewichts des Anhängers betragen; sie braucht jedoch nicht mehr als 25 kg zu betragen. Die technisch zulässige Stützlast des Zugfahrzeugs ist vom Hersteller festzulegen; sie darf - ausgenommen bei Krafträdern - nicht geringer als 25 kg sein.

Bei Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t darf die vom ziehenden Fahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast nicht weniger als 4 vom Hundert des tatsächlichen Gesamtgewichts des Anhängers betragen, sie braucht jedoch nicht mehr als 500 kg zu betragen. Die maximal zulässige Stützlast darf bei diesen Anhängern - ausgenommen bei Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern), die für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h gekennzeichnet sind (§ 58) und land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten höchstens 15 vom Hundert des tatsächlichen Gesamtgewichts des Starrdeichselanhängers (einschließlich Zentralachsanhängers), aber nicht mehr als 2,00 t betragen.

Bei allen Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) darf weder die für die Anhängekupplung oder die Zugeinrichtung noch die vom Hersteller des ziehenden Fahrzeugs angegebene Stützlast überschritten werden."

16. § 47a Abs. 7 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:
"Abschnitt 2.3 der Anlage VIII ist entsprechend anzuwenden."

17. § 49a Abs. 9 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach den Wörtern "hintere Fahrtrichtungsanzeiger" werden ein Komma und die Wörter "hintere nach der Seite wirkende gelbe nicht dreieckige Rückstrahler und reflektierende Mittel, hintere Seitenmarkierungsleuchten, Rückfahrscheinwerfer" eingefügt.

b) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:
"5. Förderbändern und Lastenaufzügen,".

c) Der Punkt in Nummer 11 wird durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 12 angefügt:

"12. Nachläufern zum Transport von Langmaterial."

18. In § 51a wird nach Absatz 6 folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Zusätzlich zu den nach Absatz 1 vorgeschriebenen Einrichtungen sind Fahrzeugkombinationen mit Nachläufern zum Transport von Langmaterial über ihre gesamte Länge (einschließlich Ladung) durch gelbes retroreflektierendes Material, das mindestens dem Typ 2 des Normblattes DIN 67 520 Teil 2, Ausgabe Juni 1994, entsprechen muß, seitlich kenntlichzumachen in Form von Streifen, Bändern, Schlauch- oder Kabelumhüllungen oder in ähnlicher Ausführung. Kurze Unterbrechungen, die durch die Art der Ladung oder die Konstruktion der Fahrzeuge bedingt sind, sind zulässig. Die Einrichtungen sind so tief anzubringen, wie es die konstruktive Beschaffenheit der Fahrzeuge und der Ladung zuläßt. Abweichend von Absatz 6 sind an Nachläufern von Fahrzeugkombinationen zum Transport von Langmaterial an den Längsseiten soweit wie möglich vorne und hinten jeweils eine Seitenmarkierungsleuchte anzubringen."

19. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
"Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen nur in Verbindung mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht)."

b) In Absatz 4 Nr. 1 wird die Angabe "einen weiß-roten Anstrich oder durch weiß-rot-weiße Warnfahnen" durch die Angabe "rot-weiße Warnmarkierungen (Sicherheitskennzeichnung), die dem Normblatt DIN 30 710, Ausgabe März 1990, entsprechen müssen," ersetzt.

20. § 53 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

"Die Bremsleuchten dürfen auch bei Betätigen eines Retarders oder einer ähnlichen Einrichtung aufleuchten."

b) Absatz 10 wird wie folgt gefaßt:

"(10) Die Kennzeichnung von
1. Kraftfahrzeugen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, und ihren Anhängern mit einer dreieckigen Tafel mit abgeflachten Ecken, die der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung entspricht, und
2. schweren und langen Kraftfahrzeugen und Anhängern mit rechteckigen Tafeln, die der im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmung entsprechen,

ist zulässig."

21. In § 53a Abs. 2 Nr. 1 und 2 wird die Angabe "2,8 t" jeweils durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.

22. § 55a wird wie folgt gefaßt:

"§ 55a
Elektromagnetische Verträglichkeit

Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit mindestens vier Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h - ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Muldenkipper, Flurförderzeuge, Elektrokarren und Autoschütter - sowie ihre Anhänger müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über die elektromagnetische Verträglichkeit entsprechen. Satz 1 gilt entsprechend für andere Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale des Fahrgestells und ihrer elektrischen Ausrüstung den genannten Fahrzeugen gleichzusetzen sind, sowie für Bauteile und selbständige technische Einheiten, die zum Einbau in den genannten Fahrzeugen bestimmt sind."

23. § 57c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter "Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen" werden durch die Wörter "Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen" ersetzt.

bb) Satz 2 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

"2. Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen auf eine Höchstgeschwindigkeit - einschließlich aller Toleranzen - von 90 km/h (V_{set} + Toleranzen $\leq$ 90 km/h)".

b) In Absatz 3 Nr. 4 werden nach dem Wort "werden" die Wörter "oder die überführt werden (z. B. vom Aufbauhersteller zum Betrieb oder für Wartungs- und Reparaturarbeiten)" eingefügt.

24. § 69a Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 7 werden die Angabe "oder Abs. 9" durch die Angabe "des Abs. 9" ersetzt und am Ende die Angabe "oder des Abs. 10 Satz 1, 2 oder 4 über die Anbringung von nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, oder über den Warnhinweis vor der Verwendung von nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtungen für Kinder auf Beifahrerplätzen mit Airbag" angefügt.

b) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 10a. eingefügt:
"10a. des § 38b über Fahrzeug-Alarmsysteme;"

c) In Nummer 18c wird die Angabe "Abs. 4 Satz 2 oder Abs. 6 Satz 1" durch die Angabe "Abs. 4 Satz 2, Abs. 6 Satz 1 oder Abs. 7 Satz 1 oder 3" ersetzt.

d) Nummer 23 wird wie folgt gefaßt:
"23. des § 55a über die Elektromagnetische Verträglichkeit;"

25. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Übergangsvorschrift zu § 19 Abs. 3 Nr. 4 und Anlage XIX wird wie folgt gefaßt:
"§ 19 Abs. 3 Nr. 4 und Anlage XIX (Teilegutachten)
Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (Prüfberichte) über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau dieser Teile sind den Teilegutachten nach Abschnitt 1 der Anlage XIX gleichgestellt.
Dies gilt jedoch nur, wenn

1. die Prüfberichte nach dem 1. Januar 1994 erstellt und durch den nach § 12 des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl I S. 2086), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 13 des Gesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl I S. 1026, 1047), bestellten Leiter der Technischen Prüfstelle gegengezeichnet sind,

2. die Prüfberichte bis zum 31. Dezember 1996 erstellt und nach diesem Datum weder ergänzt noch geändert werden oder worden sind,
3. der Hersteller dieser Teile spätestens ab 1. Oktober 1997 für die von diesem Tage an gefertigten Teile ein zertifiziertes oder verifiziertes Qualitätssicherungssystem nach Abschnitt 2 der Anlage XIX unterhält und dies auf dem Abdruck oder der Ablichtung des Prüfberichtes mit Originalstempel und -unterschrift bestätigt hat und der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau dieser Teile bis zum 31. Dezember 2001 auf dem Nachweis nach § 19 Abs. 4 Nr. 2 entsprechend § 22 Satz 5 bestätigt wird
   und
4. der im Prüfbericht angegebene Verwendungsbereich sowie aufgeführte Einschränkungen oder Einbauanweisungen eingehalten sind.

Prüfberichte, die vor dem 1. Januar 1994 erstellt worden sind, dürfen nur noch verwendet werden, wenn der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau der Teile bis zum 31. Dezember 1998 auf dem Nachweis nach § 19 Abs. 4 Nr. 2 entsprechend § 22 Satz 5 bestätigt wird.

b) Nach der Übergangsvorschrift zu § 19 Abs. 4 Satz 1 (Mitführen eines Abdrucks der besonderen Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 19 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 (Mitführen eines Nachweises über die Erlaubnis, die Genehmigung oder das Teilegutachten mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie der zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen)
ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden. In den Fällen des § 19 Abs. 3 Nr. 3 und 4 ausgestellte Abdrucke oder Ablichtungen der Erlaubnis, der Genehmigung oder des Teilegutachtens, auf denen der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau bis zum 30. September 1997 bestätigt worden ist, bleiben weiterhin gültig.

§ 22 Abs. 1 Satz 5 (Bestätigung über den ordnungsgemäßen Ein- oder Anbau)
ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden. In den Fällen des § 22 Abs. 1 Satz 5 vor diesem Datum ausgestellte Bestätigungen über den ordnungsgemäßen Ein- oder Anbau auf dem Abdruck oder der Ablichtung der Betriebserlaubnis oder dem Auszug davon bleiben weiterhin gültig."

c) Nach der Übergangsvorschrift zu § 22a Abs. 1 Nr. 1 (Heizungen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 22a Abs. 1 Nr. 1a (Luftreifen)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf Luftreifen anzuwenden, die von diesem Tage an hergestellt oder erneuert werden."

d) In der Übergangsvorschrift zu § 32 Abs. 1 Nr. 2 (Breite von land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten) werden die Wörter „für die anderen Fahrzeuge nach näherer Bestimmung durch den Bundesminister für Verkehr" gestrichen.

e) Die Übergangsvorschrift zu § 32 Abs. 8 (Toleranzen) wird wie folgt gefaßt:

„§ 32 Abs. 8 (Toleranzen)
ist auf Fahrzeuge nach § 32 Abs. 1 Nr. 2 und 3 und auf Fahrzeugkombinationen nach § 32 Abs. 4 Nr. 1 und 3 spätestens ab 1. Januar 1999 anzuwenden. Für andere Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die vor dem (Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung) in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32 Abs. 8 einschließlich der Übergangsbestimmung in § 72 Abs. 2 in der vor dem (Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung) geltenden Fassung."

f) Nach der Übergangsvorschrift zu § 35 (Motorleistung) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 35a Abs. 1 (Führersitz)
ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden. Kraftfahrzeuge mit einem Stand für den Fahrzeugführer dürfen weiter verwendet werden."

g) Nach der Übergangsvorschrift zu § 36 Abs. 1 Satz 1 und 2 (Maße und Bauart der Reifen) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 36 Abs. 1a (Luftreifen nach internationalen Vorschriften)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf Luftreifen anzuwenden, die von diesem Tage an hergestellt werden.

§ 36 Abs. 2a (Bauart der Reifen an Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t)
ist spätestens anzuwenden:

1. auf Fahrzeuge, die vom ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] an erstmals in den Verkehr kommen,
2. auf Fahrzeuge, die vor dem ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem Termin der nach dem 31. Dezember 1997 durchzuführenden nächsten Hauptuntersuchung."

h) Die Übergangsvorschrift zu § 37 Abs. 2 Satz 4 (Teilung der Kettenglieder) wird gestrichen.

i) Nach der Übergangsvorschrift zu § 36a Abs. 3 (zwei Einrichtungen als Sicherung gegen Verlieren) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 38a Abs. 1 (Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperre)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 38a in der vor dem ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar.

§ 38a Abs. 2 (Sicherung von Krafträdern gegen unbefugte Benutzung)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Krafträder anzuwenden. Auf Krafträder, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 38a in der vor dem ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar.

§ 38a Abs. 3 (Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperren an Kraftfahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

§ 38b (Fahrzeug-Alarmsysteme)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeug-Alarmsysteme in Kraftfahrzeugen anzuwenden.
Auf Fahrzeug-Alarmsysteme, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 38b in der vor dem ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar."

j) Die Übergangsvorschrift zu § 41 Abs. 14 Satz 1 und 2 (Ausrüstung mit Unterlegkeilen) wird wie folgt gefaßt:

"§ 41 Abs. 14 Satz 2 Nr. 2 Buchstabe c (Ausrüstung von Starrdeichselanhängern mit zwei Unterlegkeilen)
ist spätestens anzuwenden

1. vom ..... (6 Monate nach dem Inkrafttreten der VO) auf Starrdeichselanhänger, die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommen,
2. bei Starrdeichselanhängern, die vor dem ..... (6 Monate nach dem Inkrafttreten der VO) erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem Termin der nach dem 31. Dezember 1997 nächsten durchzuführenden Hauptuntersuchung."

k) Nach der Übergangsvorschrift zu § 41 Abs. 18 in Verbindung mit der hierzu im Anhang Buchbstabe f anzuwendenden Bestimmung (Richtlinie 91/422/EWG) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:
"§ 41 Abs. 19 (EG-Bremsanlage für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge)
ist spätestens vom 1. Oktober 1998 an auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.
Auf zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 41 in der vor dem ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar."

l) Die Übergangsvorschrift zu § 44 Abs. 3 letzter Satz (Angabe der Stützlasten) wird wie folgt gefaßt:
"§ 44 Abs. 3 Stützlast)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 44 Abs. 3 in der vor dem .... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar.

Schilder, wie sie bis zum 21. Juni 1975 vorgeschrieben waren, sind an Anhängern, die in der Zeit vom 1. April 1974 bis zum Ablauf des 21. Juni 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind, weiterhin zulässig, auch wenn die Stützlast einen nach § 44 Abs. 3 zulässigen Wert von weniger als 25 kg erreicht."

m) Der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 3 (schadstoffarme Fahrzeuge) wird folgender Satz angefügt:
"Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm nach § 47 Abs. 3 Nr. 3 und 4 ist für Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.2 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 242 S. 1) oder 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21) in Anspruch nehmen, ab 1. Januar 1995 nicht mehr möglich."

n) Der Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 5 (schadstoffarme Fahrzeuge) wird folgender Satz angefügt:
"Eine erstmalige Anerkennung als schadstoffarm ist ab [Datum des Inkrafttretens der Verordnung] nicht mehr zulässig."

o) Die Übergangsvorschrift zu § 47 Abs. 6 (Abgasemissionen von Nutzfahrzeugen mit Dieselmotoren) wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Buchstabe b werden folgende Sätze angefügt:
"Bis zum 30. September 1997 gilt der in Zeile B der Tabelle unter Nr. 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1) genannte Grenzwert für Partikelemissionen von Motoren mit einem Hubraum pro Zylinder von weniger als 0,7 dm^3 und einer Höchstleistungsdrehzahl von über 3.000 min^{-1} nicht. Für diese Motoren gilt bis zu diesem Zeitpunkt der in der Fußnote zur letzten Zeile B der Tabelle unter Nr. 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG in der

Fassung der Richtlinie 96/1/EG vom 22. Januar 1996 (ABl. EG Nr. L 40 S. 1) genannte Wert."

b) Am Ende von Nummer 1 wird das Komma durch einen Punkt ersetzt.

c) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

"1a. Die Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion in Abschnitt 8 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/1/EG werden mit Inkrafttreten dieser Richtlinie am 8. März 1996 wirksam. Bis zum 30. September 1998 gilt für die Übereinstimmung der Produktion der in Zeile B der Tabelle unter Nr. 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG genannte Grenzwert für Partikelemissionen von Motoren mit einem Hubraum pro Zylinder von weniger als 0,7 dm^3 und einer Höchstleistungsdrehzahl von über 3.000 min^{-1} nicht. Für diese Motoren gilt bis zu diesem Zeitpunkt der in der Fußnote unter Nr. 8.1.1.1.1 des Anhangs der Richtlinie 96/1/EG zur Änderung des Anhangs I der Richtlinie 88/77/EWG genannte Wert."

p) In der Übergangsvorschrift zu § 49 Abs. 2 (Geräuschpegel und Schalldämpfer von Kraftfahrzeugen) wird Nummer 3 durch folgende Nummern 3 und 4 ersetzt:

"3. ab dem 1. Oktober 1996 (für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis und für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge) hinsichtlich der Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 371 S. 1) oder der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 zur Anpas-

sung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates (über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen) an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 92 S. 23),

4. ab dem 1. Januar 1997 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis hinsichtlich der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 (Abl. EG Nr. L 92 S. 23)."

q) Nach der Übergangsvorschrift zu § 51a Abs. 6 (Ausrüstung von Fahrzeugen mit Seitenmarkierungsleuchten) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 51a Abs. 7 (Kennzeichnung von Fahrzeugkombinationen mit Nachläufern)
ist spätestens ab 1. Oktober 1998 anzuwenden."

r) Nach der Übergangsvorschrift zu § 52 Abs. 3 Nr. 4 (Kennleuchten für blaues Blinklicht für Krankenkraftwagen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 52 Abs. 4 Nr. 1 (Kennzeichnung mit rot-weißen Warnmarkierungen nach DIN 30 710)
ist spätestens anzuwenden ab

1. 1. Oktober 1998 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge,
2. dem Tag der nächsten vorgeschriebenen Hauptuntersuchung, die nach dem 31. Dezember 1998 durchzuführen ist, für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind."

s) Die Übergangsvorschriften zu § 53a Abs. 2 (Warndreieck, Warnleuchten) und zu § 53a Abs. 5 (Warnblinkanlagen von Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind) werden gestrichen.

t) Die Übergangsvorschriften zu § 55a (Funkentstörung von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor) und zu § 55a (Funkentstörung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen) werden durch folgende Übergangsvorschrift ersetzt:

"§ 55a (Elektromagnetische Verträglichkeit)
ist anzuwenden:

1. ab dem 1. Januar 1998 für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis; ausgenommen sind Fahrzeugtypen, die vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] gemäß der Richtlinie 72/306/EWG oder gegebenenfalls gemäß Erweiterungen dieser Typgenehmigung genehmigt wurden,
2. ab dem 1. Oktober 2002 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

Für andere Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und für elektrisch angetriebene Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar 1985 und dem 30. September 2002 erstmals in den Verkehr kommen, bleibt § 55a in der vor dem ..... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar."

u) Nach der Übergangsvorschrift zu § 57c Abs. 2 (Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 57c Abs. 2 (Ausrüstung von Zugmaschinen mit Geschwindigkeitsbegrenzern)
ist spätestens anzuwenden:

1. auf Zugmaschinen, die vom 1. Oktober 1998 an erstmals in den Verkehr kommen,

2. auf Zugmaschinen, die zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Oktober 1998 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem Zeitpunkt der nächsten Hauptuntersuchung, die nach dem 30. September 1998 durchzuführen ist."

v) Die Übergangsvorschrift zu § 59 Abs. 1a (Schilder nach der Richtlinie 76/114/EWG) wird wie folgt gefaßt:

"§ 59 Abs. 1a (Schilder nach der Richtlinie 76/114/EWG)
ist spätestens vom 1. Januar 1996 auf die von diesem Tage an aufgrund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder einer EG-Typgenehmigung erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor diesem Tag erstmals in den Verkehr gekommen sind, und für Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis gilt § 59 Abs. 1 oder 2."

w) Nach der Übergangsvorschrift zu Abschnitt "Ergänzungsbestimmungen" der Anlage V (Kennzeichen in fetter Engschrift) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"Anlage VIII Abschnitte 2.1.7.1 und 2.1.7.2 (Untersuchungsfristen für Anhänger)
tritt am [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung] in Kraft. Auf Antrag des Fahrzeughalters kann für bereits im Verkehr befindliche Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,0 t, aber nicht mehr als 3,5 t die Frist für die Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung auf 24 Monate durch die zuständige Zulassungsbehörde oder die für die Durchführung der Hauptuntersuchungen verantwortlichen Personen verlängert werden."

x) Nach der Übergangsvorschrift zur Anlage VIII wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„Anlage XIX Abschnitt 1.1 Satz 2 (Angabe zum Verwendungsbereich und Hinweise für die Abnahme) und Abschnitt 2.1 Satz 2 (Hinweis auf Vorlage eines Nachweises über das Qualitätssicherungssystem)
ist spätestens ab 1. Oktober 1997 auf Teilegutachten anzuwenden, die von diesem Tag an erstellt werden."

26. Die Anlage VIII wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 2.1.7 wird jeweils die Angabe "2 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.

b) In Abschnitt 6.2.4 Satz 2 werden nach der Angabe "Die nach 6.1 zuständige Behörde" die Wörter "oder Stelle" eingefügt.

c) In Abschnitt 6.6 Satz 1 werden die Wörter "oder die von ihr bestimmte Behörde" durch die Wörter "oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen" ersetzt.

27. In der Anlage XIV Abschnitt 3.2.1 Nr. 1 wird nach dem Wort "oder" die Angabe ", der Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 (ABl. EG Nr. L 92 S. 23) oder" eingefügt.

28. Anlage XIX wird wie folgt geändert:

a) Dem Abschnitt 1.1 wird folgender Satz angefügt:
"Ein Teilegutachten muß den Verwendungsbereich der begutachteten Teile und notwendige Hinweise für die Abnahme des Anbaus durch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Abschnitt 7.4a der Anlage VIII sowie Auflagen und Einschränkungen enthalten."

b) Nach Abschnitt 1.2 wird folgender Abschnitt 1.3 eingefügt:
"1.3 Die Technischen Dienste und Prüfstellen haben bei der Erstellung von Teilegutachten den im Verkehrsblatt mit Zustimmung der zu-

ständigen obersten Landesbehörden bekanntgemachten "Beispielkatalog über Änderungen an Fahrzeugen und ihre Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen" zugrunde zu legen."

c) Abschnitt 2.1 wird wie folgt gefaßt:

„2.1 Die Gültigkeit und die Erstellung eines Teilegutachtens nach 1.1 setzen den Nachweis des Herstellers dieser Teile darüber voraus, daß er in bezug auf die Produktion dieser Teile in seiner Fertigung ein Qualitätssicherungssystem unterhält, das der harmonisierten Norm DIN EN ISO 9 002 (Ausgabe August 1994) oder einem gleichwertigen Standard entspricht. Das Teilegutachten muß auf das Vorliegen eines entsprechenden Nachweises hinweisen. Als Hersteller im Sinne von Satz 1 gilt die Person oder Stelle, die gegenüber dem jeweiligen Technischen Dienst für alle Belange des Teilegutachtens gemäß § 19 StVZO in Verbindung mit Anlage XIX der StVZO sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist."

29. Anlage XXVII erhält die aus Anhang 1 ersichtliche Fassung.

30. Nach Anlage XXVII wird die aus dem Anhang 2 dieser Verordnung ersichtliche Anlage XXVIII angefügt.

31. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Nach den zu § 35a Abs. 6 anzuwendenden Bestimmungen werden folgende Bestimmungen eingefügt:

Zur Vorschrift des	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:	
„§ 36 Abs. 1a	Anhänge II und IV	der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. EG Nr. L 129 S. 95),
	Abschnitte 1,2, 3 und 6, Anhänge 3 bis 7	der Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 30 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Luftreifen für Kraftfahrzeuge und Anhänger vom 9. März 1995 (BGBl II 1995 S. 228),
	Abschnitte 1, 2, 3 und 6 Anhänge 3 bis 8	der ECE-Regelung Nr. 54 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger vom 20. Juni 1986 (BGBl. II 1986 S. 718),
	Abschnitte 1, 2, 3 und 6 Anhänge 3 bis 9	der ECE-Regelung Nr. 75 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Luftreifen für Krafträder vom 25. Februar 1992 (BGBl. II 1992 S. 184)
§ 38a Abs. 1	Anhänge IV und V	der Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 38 S. 22), geändert durch die Richtlinie 95/56/EG der Kommission vom 8. November 1995 (ABl. EG Nr. L 286 S. 1)
§ 38a Abs. 2	Anhänge I und II	der Richtlinie 93/33/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 188 S. 32)
§ 38b	Anhang VI	der Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 38 S. 22), geändert durch die Richtlinie 95/56/EG der Kommission vom 8. November 1995 (ABl. EG Nr. L 286 S. 1)".

b) Nach den zu § 41 Abs. 18, § 41b anzuwendenden Bestimmungen werden folgende Bestimmungen eingefügt:

"§ 41 Abs. 19	Anhang	der Richtlinie 93/14/EWG des Rates vom 5. April 1993 über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 121 S. 1)".

c) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 47 Abs. 6 anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe angefügt:

"d) Richtlinie 96/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 1996 (ABl. EG Nr. L 40 S. 1)."

d) Am Ende der Bestimmungen, die zu § 49 Abs. 2 Nr. 1 anzuwenden sind, wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe angefügt:

"m) Richtlinie 96/20/EG der Kommission vom 27. März 1996 (ABl. EG Nr. L 92 S. 23)."

e) Nach den zu § 50 Abs. 8, § 51b anzuwendenden Bestimmungen werden folgende Bestimmungen eingefügt:

Zur Vorschrift des	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:	
"§ 53 Abs. 10 Nr. 1		ECE-Regelung Nr. 69 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung von bauartbedingt langsamfahrenden Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger vom 6. Juli 1994 (BGBl. 1994 II S. 1023).
§ 53 Abs. 10 Nr. 2		ECE-Regelung Nr. 70 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung schwerer und langer Fahrzeuge vom 27. Juni 1994 (BGBl. 1994 II S. 970).
§ 55a	Anhänge I, IV bis IX	der Richtlinie 72/245/EWG des Rates vom 20. Juni 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Funkentstörung von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 152 S. 15), geändert durch die Richtlinie 95/54/EG der Kommission vom 31. Oktober 1995 (ABl. EG Nr. L 266 S. 1)."

Artikel 2

Änderung der Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile

In Artikel 1 Abs. 1 Nr. 2 der Zwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 9. Dezember 1994 (BGBl I S. 3755) wird die Angabe "angepaßt durch Richtlinie 93/81/EWG der Kommission vom 29. September 1993 (ABl. EG Nr. L 264 S. 49)" durch die Angabe "geändert durch Artikel 3 der Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG vom 16. Dezember 1996 (ABl. EG Nr. L 18 S. 7)" ersetzt.

Artikel 3

Änderung von Ausnahmeverordnungen zur StVZO

(1) Die 45. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2445), geändert durch Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung vom 25. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3127, 3133), wird aufgehoben.

(2) Die 51. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 14. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1704) wird aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den
Der Bundesminister für Verkehr
Der Bundesminister des Innern
Die Bundesministerin
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Anhang 1

„Anlage XXVII

(§ 15 Abs. 1 und 2, § 15 l)

Staatenliste zu den Sonderbestimmungen
für Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung
Andorra	alle	nein	nein
Guernsey	alle	nein	nein
Insel Man	alle	nein	nein
Island	alle	nein	nein
Japan	alle	nein	nein
Jersey	alle	nein	nein
Liechtenstein	alle	nein	nein
Malta	alle	nein	nein
Monaco	alle	nein	nein
Norwegen	alle	nein	nein
San Marino	alle	nein	nein
Schweiz	alle	nein	nein
Slowenien	alle	nein	nein
Südkorea	2	nein	nein
Ungarn	alle	nein	nein
US-Bundesstaaten:			
- Alabama	D	ja	nein
- Arizona	D	nein	nein
- Colorado	C	nein	nein
- Connecticut	D	ja	nein
- Delaware	D	nein	nein
- Illinois	D	nein	nein
- Kansas	C	nein	nein
- Missouri	F	ja	nein
- North Carolina	C	ja	nein
- Oregon	C	ja	nein
- South Dakota	1 und 2	nein	nein
- Utah	D	nein	nein
Kanadische Provinzen:			
- Alberta	5	nein	nein
- Prince Edward Island	5	nein	nein
- Newfoundland	5	nein	nein
- Northwest Territories	5	nein	nein
- Nova Scotia	5	nein	nein
- Saskatchewan New Brunswick	5	nein	nein
- Yukon	G	nein	nein“

Anhang 2

"**Anlage XXVIII**

(§ 35a Abs. 10)

Beispiel für einen Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf Beifahrerplätzen mit Airbag



Anmerkungen: Das Piktogramm ist rot.
Sitz, Kindersitz und und Umrandung des Airbags sind schwarz.
Das Wort Airbag und der Airbag sind weiß.
Der Durchmesser des Piktogramms beträgt mindestens 60 mm."

Begründung

I. Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO geändert, einige Vorschriften an EG-Richtlinien angepaßt sowie die Verordnung über die EG-Typgenehmigung geändert.

Hervorzuheben sind insbesondere:

- Luftreifen müssen in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein,
- die Vorschriften über die Sicherung von Kraftfahrzeugen gegen unbefugte Benutzung und über Diebstahl-Alarmsysteme werden dem technischen Fortschritt angepaßt,
- Vorschriften über die Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge werden aufgenommen,
- die Vorschriften über die Funkentstörung werden durch Vorschriften über die Elektromagnetische Verträglichkeit ersetzt,
- Anpassung der Vorschriften über die Abgas- und Geräuschemissionen an die letzten Änderungen der entsprechenden EG-Richtlinien.

Ferner werden zwei Ausnahmeverordnungen zur StVZO aufgehoben und inhaltlich in die StVZO aufgenommen.

II. **Zu den Einzelbestimmungen**

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)**

Die Inhaltsübersicht ist an die geltende Fassung der Verordnung angepaßt worden.

2. **Artikel 1 Nr. 2 (§ 4 Abs. 1 Nr. 1)**

Das Mofa mußte nach der bislang geltenden Definition Tretkurbeln aufweisen und sein Motor durfte bei der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h die Drehzahl 4800 min^{-1} nicht überschreiten. Die Rahmen-Richtlinie 92/61/EWG über die Betriebserlaubnis für 2- oder 3rädrige Kfz enthält in Artikel 2, 1. Anstrich lediglich ein geschwindigkeitsbegrenztes Kleinkraftrad, das einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm^3 hat und eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h aufweist. Eine Drehzahlbegrenzung und das Vorhandensein von Tretkurbeln ist nicht vorgeschrieben. Künftig wird das Mofa eine Unterart des EG-Kleinkraftrades sein. Es ist daher vertretbar, die Drehzahlbegrenzung zu streichen sowie die Tretkurbeln wahlweise zuzulassen.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 18 Abs. 2 Nr. 4 und 4a)**

Bei der Definition der Kleinkrafträder und Leichtkrafträder ist auch die Möglichkeit des Vorhandenseins eines Elektromotors mitaufgenommen worden. In der Vergangenheit mußten für derartige Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, die künftig entfallen. Dies führt zu einer Verwaltungsvereinfachung sowohl beim KBA bei der Erteilung von Allgemeinen Betriebserlaubnissen als auch bei den obersten Landesbehörden bei der Erteilung von Einzelbetriebserlaubnissen.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 19)**

4.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 3)**

4.1.1 **Zu den Buchstaben aa**

Es wird klargestellt, daß "abweichend von Absatz 2 Satz 2" die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs dann nicht erlischt, wenn für nachträgliche Änderungen am Fahrzeug eine Genehmigung oder ein Teilegutachten vorliegt.

In den Fällen

- einer Betriebserlaubnis nach § 22,
- einer Bauartgenehmigung nach § 22 a,
- einer Genehmigung im Rahmen einer Fahrzeugbetriebserlaubnis oder eines Nachtrages dazu,
- einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge, Bauteile und selbständige technische Einheiten

kann jedoch die Wirksamkeit der Betriebserlaubnis, der Bauartgenehmigung, der Genehmigung von der Ein- oder Anbauabnahme abhängig gemacht sein oder die Erlaubnis oder Genehmigung eine Einschränkung oder Einbauanweisung mit Hinweise auf die Notwendigkeit einer Ein- oder Anbauabnahme enthalten.
Im Fall der Vorlage eines Teilegutachtens ist immer eine Ein- oder Anbauabnahme erforderlich.

4.1.2 **Zu den Buchstaben cc**

Die Betrieberlaubnis des Fahrzeugs erlischt auch dann nicht, wenn bei Änderungen durch Ein- oder Anbau von Teilen für diese Teile ein Teilegutachten eines Technischen Dienstes nach Anlage XIX vorliegt, das die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs, einer Fahrzeugart (Krafträder, Pkw, Lkw, ...) oder eines Fahrzeugtyps bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau bestätigt.

Teilegutachten müssen den Verwendungsbereich vorgeben, der sich abhängig von der begutachteten Änderung hinsichtlich der Vorschriftsmäßigkeit entweder allgemein auf Fahrzeugarten oder -typen bezieht, der aber auch Einschränkungen hinsichtlich der Fahrzeugausführung, des Rüstzustandes oder der Kombination mit anderen Änderungen ggf. beinhalten muß.

Die Abnahme der technischen Änderung hat unverzüglich durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer (aaSoP) oder Prüfingenieur (PI) zu erfolgen.

Kann bei der Abnahme durch den aaSoP oder PI der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau nicht bestätigt werden, weil z. B. Einschränkungen und Einbauanweisungen nicht eingehalten wurden und wird der vorschriftsmäßige Zustand des Fahrzeugs nicht innerhalb einer angemessenen Frist hergestellt und dies von einem aaSoP oder PI festgestellt, erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs.

4.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 4)**

Auch nach der Neufassung des § 19 Abs. 4 muß der Fahrzeugführer wie schon früher den Abdruck oder die Ablichtung der betreffenden Betriebserlaubnis, Bauartgenehmigung, Genehmigung im Rahmen der Betriebserlaubnis oder eines Nachtrages dazu oder eines Auszugs dieser Erlaubnis oder Genehmigung, der die für die Verwendung wesentlichen Angaben enthält, dann mitführen, wenn Einschränkungen oder Einbauanweisungen zu beachten sind.

Wenn die Abnahme der Änderung auf der Grundlage einer Erlaubnis, einer Genehmigung oder eines Teilegutachtens erfolgte, hat der Fahrzeugführer einen entsprechenden Nachweis (derzeit gültiges Muster siehe VKBl 1994 S. 147) mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie den zu beachtenden Auflagen, mitzuführen.

Von der Mitführpflicht der in Satz 1 und 2 genannten Papiere ist der Fahrzeugführer dann befreit, wenn ein entsprechender Eintrag im Fahrzeugschein erfolgt, der keinen Vermerk enthält, daß Beschränkungen oder Auflagen in einer mitzuführenden Erlaubnis, Genehmigung oder einem mitzuführenden Nachweis aufgeführt sind.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 22 Abs. 1 Satz 5)**

Die Möglichkeit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- und Anbaus auf dem Abdruck oder der Ablichtung der Betriebserlaubnis oder dem Auszug davon hat sich nicht bewährt und ist deshalb zukünftig nicht mehr vorgesehen.

Bei den Fahrzeughaltern bzw. -führern, den Zulassungsbehörden und den abnehmenden Stellen hat sich die Bestätigung des ordnungsgemäßen Anbaus auf einem gesonderten Nachweis nach einem einheitlichen Muster bewährt. Zukünftig ist die Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus durch die abnehmenden Stellen also nur noch auf dem Nachweis möglich.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 22a)**

6.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 1)**

6.1.1 **Zu den Buchstaben aa**

Redaktionelle Ergänzung zu § 35c der die Heizungen behandelt.

6.1.2 **Zu den Buchstaben bb**

Mit dieser Vorschrift wird die Bauartgenehmigungspflicht der Luftreifen eingeführt. Welche Reifen der Bauartgenehmigungspflicht unterliegen, wird in § 36 Abs. 1a geregelt. Mit der Bauartgenehmigungspflicht soll verhindert werden, daß Reifen auf den Markt kommen, die nicht hinreichend geprüft sind. Der Verbraucher soll die Sicherheit erhalten, daß die nunmehr bauartgenehmigten Luftreifen hinsichtlich der Tragfähigkeit und der Geschwindigkeitskategorie nach den harmonisierten technischen Vorschriften geprüft und genehmigt sind. Welche harmonisierten technischen Vorschrif-

ten gelten, wird in § 36 Abs. 1a bzw. in den dazu im Anhang geltenden Bestimmungen geregelt.

6.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 2 Satz 2)**

Redaktionelle Änderung

6.3 **Zum Buchstaben c (Absatz 3 Nr. 3)**

Redaktionelle Anpassung an die letzte Änderung der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG über die Betriebserlaunbis der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

7. **Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 27)**

Neu geregelt wird, daß Änderungen im Fahrzeugbrief, im Fahrzeugschein, in den Nachweisen nach § 19 Abs. 5, in den Anhängerverzeichnissen nach § 24 Satz 3 und im Nachweis nach § 18 Abs. 5 der zuständigen Zulassungsbehörde erst bei deren nächsten Befassung mit den Fahrzeugpapieren aus anderen Gründen gemeldet werden müssen.

Dies bringt erhebliche Erleichterungen für den Fahrzeughalter/-führer sowie die Zulassungsbehörden und das Kraftfahrt-Bundesamt bei einer Reihe von technischen Änderungen an seinem Fahrzeug. Der Fahrzeugführer hat in diesen Fällen lediglich die entsprechenden Papiere wie Betriebserlaubnis, Bauartgenehmigung, Genehmigung, Teilegutachten oder einen entsprechenden Nachweis darüber und, wenn vorgeschrieben, mit der Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus sowie den zu beachtenden Auflagen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen.

Die Erleichterungen für die Meldung von Änderungen in den Fahrzeugpapieren müssen jedoch eingeschränkt werden, damit die Angaben, die Auswirkungen auf die Kraftfahrzeugsteuer, auf die Versicherungsprämie,

auf die erforderliche Fahrerlaubnis oder auf erforderliche Ausnahmegenehmigungen haben, ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 32)**

8.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 4 Nr. 4)**

Bislang betrug die Länge von Lastzügen 18,35 m, wobei die Ladelänge auf 15,65 m und die Systemlänge (Ladelänge + Kupplungslänge) auf 16,00 m festgelegt war. Werden diese Ladelängen voll ausgenutzt, verbleibt für die Kupplung lediglich eine Länge von 0,35 m; dies bedingte aufwendige und wartungsintensive Kupplungssysteme. Diese vorstehend erwähnten Längen stehen in Übereinstimmung mit der bis dahin geltenden Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge.

Mit der Kodifizierung der zuvor erwähnten Richtlinie 85/3/EWG ist u. a. vorgesehen, die Länge von Lastzügen auf 18,75 m anzuheben, wobei die Ladelänge mit 15,65 m unverändert bleibt. Die Systemlänge wird auf 16,40 m angehoben. Das bedeutet, daß nunmehr bei Inanspruchnahme der zulässigen Ladelänge eine Länge für die Kupplung von 0,75 m verbleibt.

Bei Verabschiedung der kodifizierten Richtlinie 85/3/EWG wird folgende Protokollerklärung abgegeben:

"Der Rat und die Kommission bestätigen, daß die Erhöhung der zulässigen größten Länge des Lastzuges von 18,35 m auf 18,75 m einzig und allein darauf abzielt, die Verwendung starrer Kupplungssysteme zu ermöglichen. Sie erklären, daß mit dieser Erhöhung keinesfalls die Ladelänge des Fahrzeugs in Frage gestellt werden darf, die weiterhin 15,65 m beträgt."

8.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 7 Satz 1)**

Bislang galt für Fahrzeugkombinationen nach Art von Zügen zum Transport von Fahrzeugen eine höchstzuläsige Länge von 18,00 m. Für diese Fahrzeuge soll nunmehr auch eine Gesamtlänge von 18,75 m erlaubt sein. Da diese Fahrzeuge auch im Fernverkehr eingesetzt werden, müssen sie mit einem "großen" Führerhaus (ca. 2,35 m) ausgestattet sein. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Ladelängen stößt bei den Transportfahrzeugen auf Schwierigkeiten; sie können aufgrund ihrer Konstruktion nicht ohne weiteres eingehalten werden, da eine möglichst große Anzahl, i.d.R. 9, von Pkw transportiert werden soll.

Es wird damit eine Vorschrift geschaffen, wie sie in einzelnen anderen Mitgliedstaaten der EU für diese Fahrzeuge schon heute üblich ist. Damit wird ein gewisser Wettbewerbsnachteil für deutsche Transporteure abgebaut.

8.3 **Zum Buchstaben c (Absatz 8)**

Anpassung an die Richtlinie 96/53/EG.

9. **Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 34)**

9.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 5)**

Mit dieser Vorschrift werden die Starrdeichselanhänger hinsichtlich der Achslasten und Gesamtgewichte den Sattelanhängern gleichgestellt. Dies ist auch vertretbar, weil diese Starrdeichselanhänger über die Verbindungseinrichtung eine Stützlast auf das Zugfahrzeug übertragen, die einige Tonnen betragen kann.

Der Zentralachsanhänger ist eine Unterart des Starrdeichselanhängers. Er ist in der Richtlinie 94/20/EG über die mechanische Verbindungseinrichtung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern in Anhang I Ab-

schnitt 2.1.20 wie folgt definiert: "Zentralachsanhänger ist ein gezogenes Fahrzeug mit einer Zugeinrichtung, die (relativ zum Anhänger) nicht senkrecht beweglich ist, und dessen Achse(n) (bei gleichmäßiger Beladung) so nahe am Schwerpunkt des Fahrzeugs angeordnet ist (sind), daß nur eine kleine vertikale Last von höchstens 10 % der Gesamtmasse des Anhängers oder 1000 kg (es gilt der kleinere Wert) auf das Zugfahrzeug übertragen wird.

Die Gesamtmasse des Zentralachsanhängers ergibt sich aus der von der (den) Achse(n) des an das Zugfahrzeug angekuppelten und mit maximaler Last beladenen Anhängers auf den Boden übertragenen Last."

9.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 7)**

9.2.1 **Zu den Buchstaben aa**

Siehe Begründung unter Nr. 9.1

9.2.2 **Zu den Buchstaben bb**

Mit der 15. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. Juni 1993 (BGBl I S. 1024) sind die Sondervorschriften über die Achslasten und Gesamtgewichte, die früher im Saarland galten, aufgehoben worden. Mit der jetzt erfolgten Änderung wird eine danach an sich nötige Korrektur vorgenommen.

10. **Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 35a)**

10.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 1)**

Es sind neue Entwicklungen im Bereich von Nutzfahrzeugführerhäusern bekannt geworden, die auf einen Stehfahrerplatz bzw. Stehmitfahrerplätze abzielen. Insbesondere die gewerblichen Berufsgenossenschaften lehnen

einen derartigen Stehfahrerplatz aus Unfallverhütungsgründen und aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ab.

Beispielsweise sei zu befürchten, daß nicht nur bei stehendem Fahrzeug ausgestiegen wird. Auch sei davon auszugehen, daß aus Gründen des schnelleren Arbeitsablaufs letzlich mit offener Tür gefahren wird; dies steht im Widerspruch zu den Vorschriften des § 35e Abs. 6 StVZO. - Problematisch sei der Aspekt der Rückhaltesysteme; wie soll beispielsweise bei 25 km/h das Ziel erreicht werden, im Crashfall Schutz zu gewährleisten? - Bei dem Stehfahrerplatz steht der Fahrer im Falle der Betätigung von Betriebsbremse- oder Fahrpedal auf einem Bein. Wie kann ein Fahrzeug - auch wenn sich der Fahrzeugführer nach hinten anlehnen kann - so überhaupt sicher geführt werden? - Der Fahrzeugführer muß sich im Falle einer Einmannbesetzung des Fahrzeugs bei ganz normalen Verkehrs- und Müllsammelsituationen auf sehr viele Dinge konzentrieren und dies bei der Verrichtung von Akkordarbeit. In diesem Rahmen erfolgen beispielsweise Einfädelungen vom rechten Fahrbahnrand nach links in den Verkehr, wenn ein parkendes Fahrzeug zu umfahren ist, und dabei sind auch Beobachtungen des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer vorzunehmen; dies alles geschieht vom rechten Stehfahrerplatz aus. Hieraus dürften letztlich kaum hinnehmbare Belastungen entstehen.

Die bisherige Vorschrift in § 35a Abs. 1, die den Stand des Fahrzeugführers behandelte, hob damals allein auf den Stand des Fahrzeugführers bei Elektrokarren ab. Man hatte offensichtlich damals nicht im Sinne, einen Stand bei anderen Fahrzeugen wie oben beschrieben zuzulassen. Daher wird diese Vorschrift gestrichen.

10.2. **Zum Buchstaben b (Absatz 10)**

Mit dieser Vorschrift wird eine Anforderung aus der Richtlinie 96/36/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 zur Anpassung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates über Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme von Kraftfahrzeugen vorab in nationales Recht umgesetzt. Es hat sich nämlich gezeigt, daß

bei Auslösung eines Beifahrer-Airbags Kinder, die in nach hinten gerichteten Kinderhalteeinrichtungen befördert werden, erheblich verletzt werden können. In den Erwägungsgründen zu der o. g. Richtlinie ist daher folgendes ausgeführt:

"An allen mit einem Airbag ausgerüsteten Sitzplätzen ist ein Warnschild anzubringen, das die Fahrzeugbenutzer darauf hinweist, daß ein Airbag eingebaut ist und daher an diesem Sitz keine nach hinten gerichtete Kinderrückhalteeinrichtung angebracht werden darf. Diese Richtlinie sollte erneut geändert werden, sobald auf internationaler Ebene ein optimales Piktogramm eingeführt ist."

Die Vorschrift im neuen § 35a Abs. 10 sieht ein Piktogramm als Beispiel für einen Warnhinweis vor, wie es in der BASt entworfen worden ist. Dieses Piktogramm ist auch in der o. g. Richtlinie als Beispiel enthalten. Wenn die Vorschrift auch andere Piktogramme zuläßt, wird den Fahrzeugherstellern empfohlen, nur von den in Anlage XXVIII dargestellten Piktogrammen Gebrauch zu machen.

Der auf jeden Fall - auch bei geschlossener Tür - sichtbare Warnhinweis auf dem Armaturenbrett muß „AIRBAG" lauten. Andere auch gebräuchliche Kurzbezeichnungen (wie z. B. SRS) werden unter Umständen vom Fahrzeugbenutzer nicht richtig verstanden.

11. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 36)

11.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1a)

Siehe Begründung unter Nr. 6.1.2

11.2 Zum Buchstaben b (Absatz 2a)

11.2.1 Zu den Buchstaben aa

Anpassung an die bei der EU für die Klasse N_1 geltende Gewichtsgrenze von 3,5 t.

11.2.2 Zu den Buchstaben bb

Diese Bestimmung wurde aus § 2 der 45. Ausnahmeverordnung vom 21. Dezember 1993 (BGBl I S. 2445) übernommen. In der Begründung wurde damals folgendes ausgeführt:

"Im Gegensatz zu Personenkraftwagen werden bei Krafträdern die Seitenführungskräfte im wesentlichen durch die Schräglage aufgebracht. Der durch Schräglauf aufgebrachte verbleibende geringe Anteil an Seitenführungskraft führt daher prinzipiell nicht zu einer nennenswerten Beeinflussung des Eigenlenkverhaltens. Wegen der höheren Verschleißfestigkeit von Radialreifen gegenüber Diagonalreifen werden Krafträder mit mittlerer und höherer Motorleistung bereits mit Reifen unterschiedlicher Bauart ausgerüstet (zum Beispiel vorn Diagonal- und hinten Radialreifen). Dazu waren bisher Ausnahmegenehmigungen erforderlich.

Zur Vermeidung ungeprüfter Kombinationen von Reifen unterschiedlicher Bauart (Mischbereifung) ist zunächst davon auszugehen, daß bei nachträglicher Umrüstung auf Mischbereifung eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist und nach § 19 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eine neue Betriebserlaubnis für das Fahrzeug beantragt werden muß."

12. **Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 38a, § 38b)**

12.1 **Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 38a)**

Die Europäische Kommission hat durch ihre Richtlinie 95/56/EG die Richtlinie 74/61/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt angepaßt und durch Vorschriften für Wegfahrsperren und Alarmsysteme ergänzt. Diese Vorschriften werden durch § 38a Abs. 1 und § 38b in die StVZO übernommen.

Durch den starken Anstieg der Kfz-Diebstähle in Deutschland seit 1990 war die Verbesserung der Diebstahlschutzsysteme der Kraftfahrzeuge dringend erforderlich. Der Bundesminister des Innern und der Bundesminister für Verkehr haben sich daher mit allem Nachdruck dafür eingesetzt, daß die Richtlinie 74/61/EWG, die die Vorschriften für diese Diebstahlschutzmaßnahmen enthält, möglichst schnell an die aktuellen Erfordernisse angepaßt wird.

Wesentlicher Inhalt der Richtlinie ist:

1. Obligatorische Ausrüstung von Kraftfahrzeugen der Klassen M_1 (Pkw und N_1 (Lkw bis 3,5 t) mit höherwertigen mechanischen Diebstahlschutzeinrichtungen (z. B. Lenkradschloß, Getriebeschloß).

2. Obligatorische Ausrüstung von Pkw mit einer Wegfahrsperre, die entweder
   - auf mindestens zwei für den Betrieb des Fahrzeugs notwendige Einrichtungen wie z. B. Anlasser, Zündung, Kraftstoffversorgung wirkt (elektrische Wegfahrsperre) oder
   - die den Betrieb des Fahrzeugs durch codierten Eingriffe in eine betriebswichtige Steuereinheit (z. B. Motormanagement) verhindert (elektronische Wegfahrsperre).

Seit Anfang 1995 statten die Fahrzeughersteller bereits freiwillig die Neufahrzeuge, soweit einsetzbar, mit einer elektronischen Wegfahrsperre aus. Die Zahl der Kfz-Diebstähle geht seitdem zurück, was sicherlich auch auf diese Maßnahme zurückzuführen ist.

Durch § 38a Abs. 2 werden die Vorschriften der Richtlinie 93/33/EWG in die StVZO übernommen, die der Europäische Rat über die Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen erlassen hat.

Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung und Wegfahrsperren dürfen auch an Kraftfahrzeugen angebracht sein, für die sie durch § 38a Abs. 1 und Abs. 2 nicht ausdrücklich vorgeschrieben sind. Abs. 3 regelt, daß sie auch in diesen Fällen den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 entsprechen müssen.

12.2 **Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 38b)**

Durch § 38b werden die Vorschriften des Anhangs VI der Richtlinie 95/56/EG in die StVZO übernommen. Dieser Anhang VI enthält den Geltungsbereich, die Begriffsbestimmungen und Vorschriften für Fahrzeugalarmsysteme und stimmt im wesentlichen Inhalt mit der ECE-Regelung 97 überein.

13. **Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 41)**

13.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 1a)**

Es kommen Fahrzeuge in den Verkehr, die mit hydrostatischem Antrieb und hydrostatischer Bremsanlage ausgestattet sind. Die hydrostatischen Bremsanlagen können formal die Vorschriften von § 41 Abs. 1 nicht erfüllen, da z. B. keine Bremsflächen vorhanden sind.

Bislang war daher eine Ausnahmegenehmigung erforderlich, die künftig entfallen kann; dies dient der Verwaltungsvereinfachung.

13.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 4a)**

Der zur Zeit gültige Absatz 5 sieht generell vor, daß mit der Feststellbremsanlage eine Bremswirkung erzielt wird, die der Hilfsbremswirkung, wie sie von anderen Regelwerken über Bremsanlagen gefordert wird, entspricht. Durch Einführung dieses Absatzes in Verbindung mit der Änderung des Absatzes 5 wird - analog den internationalen Bremsenvorschriften - nicht mehr vorgeschrieben, daß diese Bremswirkung von der Feststellbremsanlage zu erbringen ist.

Durch Einfügen der neuen Absätze 1a und 4a wird erreicht, daß die bisher bei hydrostatischen Bremsanlagen notwendigen formalen Ausnahmegenehmigungen entfallen.

13.3 **Zum Buchstaben c**

Siehe Begründung unter Nr. 13.2

13.4 **Zum Buchstaben d (Absatz 14)**

Nach der bislang geltenden Vorschrift brauchten Starrdeichselanhänger einschließlich Zentralachsanhänger nach § 41 Absatz 14 Nr. 1b lediglich mit einem Unterlegkeil ausgerüstet zu werden. Die jetztige Änderung stellt klar, daß diese Fahrzeuge künftig 2 Unterlegkeile haben müssen. Dieses ist auch vertretbar, weil sie Gesamtgewichte von bis zu 20 t haben dürfen.

13.5 **Zum Buchstaben e (Absatz 18)**

Redaktionelle Änderung, da auch für die Überprüfung nach § 29 von den vorgeschriebenen Verfahren, wie in der EG-Richtlinie nach Abs. 18 enthalten, abgewichen werden muß. § 41 Abs. 12 Satz 4 muß weiterhin gelten.

13.6 **Zum Buchstaben f (Absatz 19)**

Für die zwei - und dreirädrigen Kraftfahrzeuge sollen nunmehr die harmonisierten Vorschriften der EG-Richtlinie 93/14/EWG angewendet werden. Nach dieser Richtlinie erteilte Genehmigungen können von den Herstellern auch in den anderen Mitgliedstaaten der EU für die Erteilung einer Betriebserlaubnis zugrundegelegt werden.

14. **Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 41a)**

14.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 1)**

Redaktionelle Anpassung an die letzte Änderung der Druckbehälterverordnung vom 22. Juni 1995.

14.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 3)**

Dieser Absatz ist ergänzt worden um die Verordnung über das Inverkehrbringen von einfachen Druckbehältern, weil bei Druckbehältern für Bremsanlagen von ihrer Konstruktion und den technischen Daten her nicht ausgeschlossen werden kann, daß sie diesen Vorschriften unterliegen.

15. **Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 44)**

Die Vorschriften des § 44 wurden so geändert, daß auch Festlegungen für die Mindeststützlast beim Mitführen bestimmter Anhänger hinter anderen Kraftfahrzeugen als Pkw sowie Festlegungen für die maximal zulässige Stützlast eingeführt werden.

Für Starrdeichselanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t wird eine Obergrenze von 2 000 kg für die maximal zulässige Stützlast festgelegt; ausgenommen sind Starrdeichselanhänger, die für ei-

ne Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h gekennzeichnet sind (§ 58) und land- und forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte.

Nach Richtlinie 70/156/EWG wird die Angabe der Stützlast im COC-Papier verlangt; nach Richtlinie 92/21/EWG über Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M_1 wird die Angabe der Stützlast in der Betriebsanleitung gefordert. Obwohl es nach EG-Recht nicht gefordert werden kann, wird den Fahrzeugherstellern aber empfohlen, auch weiterhin (§ 44 Abs. 3 alt) an den Fahrzeugen an gut sichtbarer Stelle auf die zu beachtenden Stützlasten hinzuweisen, um dem Fahrzeugbenutzer diese wichtige Information auf möglichst einsichtige Weise zur Verfügung zu stellen.

16. **Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 47a Abs. 7 Satz 3)**

In Ziffer 2.3 Anlage VIII StVZO ist u. a. vorgeschrieben, daß für Fahrzeuge, die vorher außerhalb des Geltungsbereichs der StVZO zugelassen waren, die Frist für die Hauptuntersuchung mit dem Tag der Begutachtung nach § 21 StVZO beginnt (die Begutachtung nach § 21 StVZO umfaßt dabei mindestens den Umfang einer Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung).

Damit ist eindeutig geregelt, wann die Frist für die Abgasuntersuchung bei diesen Fahrzeugen beginnt.

17. **Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 49a Abs. 9 Satz 1)**

17.1 **Zum Buchstaben a**

§ 49a Abs. 9 behandelt die Möglichkeit hintere Signaleinrichtungen an bestimmten Fahrzeugen, Geräten und Ladungen an zusätzlichen Leuchtenträgern anzubringen. Die Aufzählung wird um drei Einrichtungen erweitert, die auch in der Richtlinie 76/756/EWG über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger aufgeführt sind.

17.2 **Zum Buchstaben b**

Lastenaufzüge bedurften bisher einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 wenn sie mit einem Leuchtenträger ausgerüstet werden sollten. Diese über 20 Jahre alte Bestimmung ist nicht mehr gerechtfertigt, da besonders im Bau- und Möbelspeditionsgewerbe zunehmend Lastenaufzüge benutzt werden. Zur Verfahrensvereinfachung ist eine Erweiterung der Aufzählung um Lastenaufzüge angezeigt.

17.3 **Zum Buchstaben c**

Durch Erweiterung der Aufzählung um Langmaterial-Transportfahrzeuge soll auch hier die zusätzliche Anbringung von Leuchtenträgern zugelassen werden.

18. **Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 51a Abs. 7)**

Die bisherige seitliche Kennzeichnung von langen Fahrzeugen mit Rückstrahlern hat sich für Langmaterial-Transportfahrzeuge als unzureichend erwiesen. Es wird daher die zusätzliche Kennzeichnung durch retroreflektierende Materialien vorgeschrieben.

19. **Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 52)**

19.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 3)**

Gemäß § 52 Abs. 3 StVZO dürfen bestimmte bevorrechtigte Kraftfahrzeuge (Einsatzfahrzeuge) mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet sein.

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Einsatzfahrzeugen hinsichtlich ihrer Fernwirkung wurden Kennleuchten für blaues Blinklicht mit nur einer Hauptausstrahlrichtung (Blitzlicht-Scheinwerfer) geschaffen, die der Num-

mer 13a der "Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a StVZO" (TA) entsprechen müssen.

In Abstimmung mit den Bundesländern wurde nun der Gedanke aufgegriffen, die Erkennbarkeit von Einsatzfahrzeugen im Nahbereich zu verbessern. Der Sonderausschuß "Lichttechnische Einrichtungen des Fachausschusses Kraftfahrzeugtechnik (FKT) wurde gebeten, Vorschläge für technische Anforderungen für zusätzliche blaue Frontkennleuchten und für deren Anbringung an Fahrzeugen zu erarbeiten. Zur Vermeidung von Reizüberflutungen soll bei diesen Betrachtungen die bereits heute schon vorhandene Anzahl von blauen Rundumleuchten berücksichtigt werden.

Bislang durften blaue Frontblinkleuchten mit einer Hauptabstrahlrichtung nur nach Erteilung einer Ausnahmegenehmigung angebaut werden. Zur Vermeidung dieses Verwaltungsaufwandes wird § 52 jetzt entsprechend ergänzt.

Bezüglich der Anbauhöhe der zusätzlichen Nahbereichkennleuchten sind 800 mm bis 1 200 mm vorzusehen. Für den Fall, daß dies aus bautechnischen Gründen nicht möglich ist, soll eine Unterschreitung dieses Wertes bis auf 650 mm (niedrigster Punkt der Spiegelkante) zulässig sein.

19.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 4 Nr. 1)**

Bezüglich der Kennzeichnung dieser Fahrzeuge wird nunmehr allein auf das DIN-Normblatt 30 710 verwiesen, das die Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten beinhaltet. Dieses Normblatt gibt den Stand der Technik für diese Kennzeichnung wieder.

20. **Zum Artikel 1 Nr. 20 (§ 53)**

20.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 2)**

Mit dieser Ergänzung erfolgt eine Anpassung an die ECE-Regelung Nr. 48 Abschnitt 6.7.7 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen, nach der das Aufleuchten der Bremsleuchten bei Benutzung eines Retarders zulässig ist.

20.2 **Zum Buchstaben b (Abs. 10)**

Die anzuwendenden ECE-Regelungen werden jetzt mit ihrer Fundstelle im BGBl im Anhang aufgeführt.

21. **Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 53a Abs. 2 Nr. 1 und 2)**

Es gilt sinngemäß die Begründung zu Nr. 11.2.1.

22. **Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 55a)**

Die bisherige Fassung des § 55a ist durch die Neufassung des Gesetzes über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMVG) vom 30. August 1995 (BGBl I S. 1118), mit dem die Richtlinie 89/336/EWG des Rates vom 3. Mai 1989 sowie die Anpassungsrichtlinie 93/68/EWG vom 22. Juli 1993 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit umgesetzt wurde, überholt. Die Neufassung berücksichtigt dieses und übernimmt gleichzeitig in den Anhang die Richtlinie 95/54/EG der Kommission vom 31. Oktober 1995 zur Anpassung der Richtlinie 72/245/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Funkentstörung von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung an den technischen Fortschritt und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rats zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von

Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABL EG L 266 vom 8. November 1995).

Der neue § 55a deckt nur diejenigen Fahrzeuge ab, die von der geänderten Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung der Richtlinie 95/54/EG erfaßt werden. Für andere Fahrzeuge gilt grundsätzlich derzeit das EMVG. Auch wird bei Fahrzeugen mit Aufbauten nicht das Gesamtfahrzeug einschließlich der Aufbauten den Anforderungen der Richtlinie 95/54/EG unterworfen, sondern lediglich das Basisfahrzeug bzw. das Fahrgestell, während der Aufbau bzw. die aufgebaute Maschine (z. B. Kranaufbau, Betonmischer, Hubarbeitsbühne, Aufbauten auf Feuerwehrfahrzeugen) weiterhin unter die horizontale EMV-Richtlinie (89/336/EWG), die in Deutschland durch das EMVG in nationales Recht umgesetzt wurde, fällt.

23. **Zu Artikel 1 Nr. 23 (§ 57c)**

23.1 **Zum Buchstaben a (Absatz 2)**

23.1.1 **Zu den Buchstaben aa**

Die Ergänzung dient der Klarstellung, daß entsprechend Richtlinie 92/6/EWG, die die Ausrüstung von Fahrzeugen der Klasse N_3 vorschreibt, auch Zugmaschinen mit Geschwindigkeitsbegrenzern auszurüsten sind.

23.1.2 **Zu den Buchstaben bb**

Die Europäische Kommission legt in einer "offiziellen Interpretation" die Richtlinie 92/6/EWG so aus, "daß Geschwindigkeitsregler auf einen höheren Wert als 85 km/h eingestellt werden können, soweit sichergestellt ist, daß die Einstellung einschließlich der Toleranz 90 km/h nicht überschreitet. So kann beispielsweise die Einstellung des Geschwindigkeitsreglers auf 88 km/h bei einer geprüften Toleranz von 2 km/h hingenommen werden."

Die Ergänzung dient der Anpassung an die Interpretation der Europäischen Kommission.

23.2 **Zum Buchstaben b (Absatz 3 Nr. 4)**

Für Überführungsfahrten, beispielsweise vom Aufbauhersteller zum Betrieb oder für Wartungs- und Reparaturarbeiten, war bisher die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern erforderlich. Dieses hat zu einer Vielzahl von formal zu erteilenden Ausnahmegenehmigungen für diese notwendigen Überführungsfahrten geführt. Die Ergänzung dient der Anpassung an den Vollzug in der Praxis und damit auch der Verminderung von Verwaltungsaufwand.

24. **Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 69a)**

Die Änderungen dienen der Anpassung des § 69a an die Änderungen dieser Verordnung.

25. **Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 72 Abs. 2)**

Die Fristen sind entsprechend den zur Zeit überschaubaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt worden oder sind an die Übergangsvorschriften in den entsprechenden EG-Richtlinien angepaßt worden.

25.1 **Zum Buchstaben a**

Die Übergangszeit für die Erstellung von Prüfberichten durch aaS als Grundlage für Abnahmen von technischen Änderungen läuft mit 31. Dezember 1996 aus.

Prüfbericht waren dem Teilegutachten nach Anlage XIX nur dann gleichgestellt, wenn sie eine eindeutige Aussage über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau von Teilen

machten, jedoch war bisher in bezug auf die Produktion dieser Teile kein Qualitätssicherungssystem vorgeschrieben.

Die Vorschriften für die Erstellung und die Gültigkeit von Teilegutachten nach Anlage XIX haben sich bewährt. Deshalb sollen Teilegutachten als Grundlage für technische Änderungen an Fahrzeugen die Prüfberichte ablösen. Es wird jetzt definitiv vorgeschrieben, daß Prüfberichte ab dem 1. Januar 1997 weder erstellt, ergänzt, geändert oder anderweitig fortgeschrieben werden dürfen.

Da jedoch noch eine große Anzahl von Teilen hergestellt und gehandelt werden, für die in einem Prüfbericht die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau und nachfolgender Abnahme festgestellt wurde, soll ein Hersteller solcher Teile die Möglichkeit erhalten, nachzuweisen, daß er in bezug auf die Produktion jedes dieser Teile in seiner Fertigung ein Qualitätssicherungssystem unterhält.

Kann der Hersteller diesen Nachweis spätestens ab dem 1. Januar 1998 für die von diesem Tage an gefertigten Teile erbringen und bestätigt er dies auf jedem einzelnen Abdruck oder der Ablichtung des Prüfberichtes, können solche Prüfberichte (mit Bestätigung des QS-Systems) noch verwendet werden.

Für Lagerteile, für die lediglich Prüfberichte ohne Bestätigung eines QS-Systems mitgegeben werden, muß der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau spätestens bis zum 31. Dezember 1997 erfolgt und bestätigt worden sein.

Mit diesen Übergangsvorschriften wird sichergestellt, daß spätestens ab 1. Januar 1998 für alle Teile bei technischen Änderungen am Fahrzeug ein einheitliches Niveau hinsichtlich der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs nach bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau dieser Teile und auch hinsichtlich der Qualität der Produktion dieser Teile erreicht wird.

25.2 **Zum Buchstaben m**

Die Übergangsbestimmung des Anhangs I Nr. 8.2 der Richtlinie 93/59/EWG entspricht bis auf eine geringfügige Änderung im zweiten Gedankenstrich den Ausführungen der Richtlinie 91/441/EWG (die geringfügige Änderung ist für eine eventuelle Anerkennung als schadstoffarm nicht von Bedeutung). Ohne Nennung auch der Übergangsbestimmung nach Nr. 8.2 der Richtlinie 93/59/EWG in den Übergangsvorschriften des § 72 zu § 47 wäre eine Anerkennung als schadstoffarm der in Frage kommenden Fahrzeuge weiterhin möglich.

25.3 **Zum Buchstaben o (Buchstabe a)**

Der in der Richtlinie 91/542/EWG für die Stufe 2 festgelegte sehr strenge Grenzwert für Partikelemissionen kann mit der derzeit verfügbaren Technologie von den meisten kleinen Dieselmotoren mit 85 kW oder weniger bis zu dem in der genannten Richtlinie festgesetzten Termin nicht eingehalten werden. Dennoch können die Partikelemissionen ab dem 1. Oktober 1995 für Dieselmotoren erheblich herabgesetzt werden. Der für kleine Dieselmotoren mit einem Hubraum pro Zylinder von weniger als 0,7 dm^3 und einer Höchstleistungsdrehzahl von über 3000 min^{-1} in der Richtlinie 91/542/EWG festgelegte Grenzwert für Partikelemissionen sollte erst ab 1997 angewendet werden. Diese zusätzliche Frist wird der Industrie ermöglichen, die notwendigen Veränderungen vorzunehmen, um den auf einen späteren Zeitpunkt verschobenen Grenzwert einhalten zu können.

26. **Zu Artikel 1 Nr. 26 (Anlage VIII)**

26.1 **Zum Buchstaben a**

Anpassung an die Gewichtsgrenzen der EU.

26.2 **Zum Buchstaben b**

Im Zusammenhang mit der Delegation von Aufgaben nach der StVZO auf die unteren Verwaltungsbehörden ist festgestellt worden, daß verschiedene Vorschriften der StVZO noch die Formulierung enthalten "von der zuständigen obersten Landesbehörde oder einer von ihr beauftragten Behörde". Aufgrund dieser Formulierung war nach dem Verfassungsrecht verschiedener Länder eine Delegation auf die unteren Verwaltungsbehörden nicht möglich.

26.3 **Zum Buchstaben c**

Anpassung an den Wortlaut im Abschnitt 6.1

27. **Zu Artikel 1 Nr. 27 (Anlage XIV Abschnitt 3.2.1 Nr. 1)**

Die zu den genannten Vorschriften anzuwendenden EG-Richtlinien sind geändert worden. Die Änderungen wurden durch Ergänzung des Anhanges in die StVZO aufgenommen.

28. **Zu Artikel 1 Nr. 28 (Anlage XIX)**

In Ziffer 1.1 wurde zusätzlich zur Definition für Teilegutachten als Gutachten über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau der begutachteten Teile die Vorschrift aufgenommen, daß die Teilegutachten auch

- den Verwendungsbereich der begutachtenden Teile vorgeben müssen und
- die notwendigen Hinweise für die Abnahme des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus durch den aaSoP/PI enthalten müssen.

Damit ist sichergestellt, daß alle Teilegutachten zukünftig die notwendigen Mindestangaben für den Fahrzeughalter, die Anbauwerkstatt und den abnehmenden aaSoP/Pi beinhalten.

29. **Zu Artikel 1 Nr. 29 (Anlage XXVIII)**

Führerscheine für Pkw aus Südkorea und den US-Bundesstaaten Arizona, Colorado, Delaware, Illinois, Kansas, South Dakota, Utah sowie der kanadischen Provinzen Alberta, Saskatchewan New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, Newfoundland, Northwest Territories und Yukon werden künftig ohne die sonst erforderliche Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung „umgeschrieben".

Der Verzicht auf die theoretische und praktische Prüfung ist möglich geworden, da Inhaber deutscher Fahrerlaubnisse in den betreffenden Staaten bei der „Umschreibung" ebenfalls keine Prüfung absolvieren müssen.

Anders ist dies bei den US-Bundesstaaten Alabama, Connecticut, Missouri, North Carolina und Oregon. Bei Pkw-Führerscheinen aus diesen US-Bundesstaaten wird künftig bei der „Umschreibung" nur auf die Ablegung der praktischen Prüfung verzichtet. Die theoretische Prüfung wird beibehalten, da auch Inhaber deutscher Fahrerlaubnisse in dem betreffenden US-Bundesstaat bei einer „Umschreibung" eine theoretische Prüfung ablegen müssen.

30. **Zu Artikel 1 Nr. 30 (Anlage XXVIII)**

Siehe Begründung unter Nr. 10.2

31. **Zu Artikel 1 Nr. 31 (Anhang)**

31.1 **Zum Buchstaben a (Anhang zu § 36 Abs. 1a, § 38a, § 38b)**

Siehe Begründungen unter Nr. 11 und 12.

31.2 **Zum Buchstaben b (Anhang zu § 41 Abs. 19)**

Siehe Begründung unter Nr. 13.6.

31.3 **Zum Buchstaben c (Anhang zu § 47 Abs. 6)**

Siehe Begründung unter Nr. 25.3.

31.4 **Zum Buchstaben e (Anhang zu § 53 Abs. 10 Nr. 1, Nr. 2, § 55a)**

Siehe Begründungen unter Nr. 20.2 und Nr. 22.

32. **Zu Artikel 2**

Anpassung an die Richtlinie 96/79/EG.

33. **Zu Artikel 3**

33.1 **Zum Absatz 1 (45. Ausnahmeverordnung)**

Siehe Begründung unter Nr. 11 zu den Buchstaben bb.

33.2 **Zum Absatz 2 (51. Ausnahmeverordnung)**

Siehe Begründung unter Nr. 8.1 zum Buchstaben a.

34. **Zu Artikel 4**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

III. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte und Wirtschaftsunternehmen

Für Bund, Länder und Gemeinden sind keine zusätzlichen Kosten zu erwarten.

IV. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau

Es ist davon auszugehen, daß keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind.

Bundesrat Drucksache **383/97** (Beschluß)

04.07.97

Beschluß
des Bundesrates

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefaßt.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Anlage

Änderungen
und
Entschließung
zur
Sechsundzwanzigsten Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 27 Abs. 1a StVZO)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 27 Abs. 1a nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

"6a. Erhöhung der Fahrzeugabmessungen, ausgenommen bei Personenkraftwagen und Krafträdern,"

Begründung:

Bei Nutzfahrzeugen müssen Erhöhungen der Fahrzeugabmessungen unverzüglich in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden, damit der Fahrer bei Straßen mit begrenzter Durchfahrtshöhe und mit sonstiger Begrenzung der Fahrzeugabmessungen die erhöhten Abmessungen dem Fahrzeugschein entnehmen kann.

2. Zu Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe a
(§ 72 Abs. 2 zu § 19 Abs. 3 Nr. 4 und Anlage XIX StVZO)

In Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe a ist am Ende der Übergangsvorschrift zu § 19 Abs. 3 Nr. 4 und Anlage XIX folgender Absatz anzufügen:

"Abschnitt 2 der Anlage XIX ist spätestens ab 1. Oktober 1997 anzuwenden."

Begründung:

Notwendige Ergänzung, da sonst nicht geregelt ist, wann Absatz 2 der Anlage XIX für Teilegutachten in Kraft tritt. Gegenüber der jetzigen Übergangsregelung wird der Termin um zehn Monate hinausgeschoben, da nicht alle Teilehersteller bis 1. Januar 1997 die Vorschriften des Absatzes 2 der Anlage XIX erfüllen konnten.

3. Zu Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe x (§ 72 Abs. 2 zu Anlage XIX Abschnitt 1.1 Satz 2 und Abschnitt 2.1 Satz 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 25 Buchstabe x sind in der Übergangsvorschrift zu Anlage XIX Abschnitt 1.1 Satz 2 (Angabe zum Verwendungsbereich und Hinweise für die Abnahme) und Abschnitt 2.1 Satz 2 (Hinweis auf Vorliegen eines Nachweises über das Qualitätssicherungssystem) nach den Worten "erstellt werden" folgende Wörter einzufügen:

"und auf Teilegutachten, die vor diesem Tag erstellt worden sind, für Teile, die ab diesem Tag hergestellt werden".

Begründung:

Notwendige Ergänzung, da die Vorschriften der Anlage XIX Abschnitt 1.1 Satz 2 (Angabe zum Verwendungsbereich und Hinweise für die Abnahme) und Abschnitt 2.1 Satz 2 (Hinweis auf Vorliegen eines Nachweises über das Qualitätssicherungssystem) auch auf Teilegutachten ausgedehnt werden müssen, die vor dem 1. Oktober 1997 erstellt worden sind.

Entschließung:

4. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 27 Abs. 1 StVZO)

Die Bundesregierung wird gebeten, möglichst umgehend zu prüfen, ob § 27 Abs. 1 wie folgt gefaßt werden sollte:

"(1) Die Daten in den Fahrzeugpapieren müssen den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Bei Änderungen der Halterdaten (§ 33 Abs. 1 Nr. 2 Straßenverkehrsgesetz) sind die Fahrzeugpapiere unverzüglich der

...

Zulassungsstelle zur Berichtigung vorzulegen; ebenso bei Änderungen am Fahrzeug, wenn dies in den in § 19 Abs. 3 oder 4 aufgeführten Unterlagen besonders vermerkt ist. Hinsichtlich der übrigen Änderungen sind die Fahrzeugpapiere spätestens bis zur nächsten Hauptuntersuchung berichtigen zu lassen.

Zur Vorlage verpflichtet ist der Halter sowie jeder, in dessen Gewahrsam sich ein Fahrzeugpapier befindet. Werden die Fahrzeugpapiere nicht oder nicht vollständig vorgelegt, kann die Zulassungsstelle bis zur Erfüllung der Verpflichtungen den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen; § 17 Abs. 2 gilt entsprechend."

Als Folge

wäre § 27 Abs. 1a zu streichen.

Begründung:

Mit dieser Änderung wird für den Bürger eine klare und (relativ) einfache Regelung bei Änderungen von Halterdaten und bei Änderungen am Fahrzeug geschaffen. Unverzüglich berichtigen zu lassen sind Änderungen

- von Halterdaten (aufgrund der Zuordnung zu einer natürlichen oder juristischen Person)

sowie

- am Fahrzeug, wenn dies in den Unterlagen, die in § 19 Abs. 3 oder 4 aufgeführt sind (z. B. Betriebserlaubnis nach § 22 oder Bauartgenehmigung nach § 22a), **besonders** vermerkt ist. Nur wenn für den Halter ein

deutig zu erkennen ist, in welchen Fällen er die Zulassungsstelle sofort unterrichten und die Fahrzeugpapiere berichtigen lassen muß, ist es gerechtfertigt, den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu untersagen oder die Nichtbefolgung als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Die im Entwurf enthaltene Regelung, die übrigen Änderungen erst bei "nächster Befassung der Fahrzeugpapiere durch die Zulassungsbehörde" eintragen zu lassen, ist zu unbestimmt. Möglicherweise sind die Fahrzeugpapiere erst zu berichtigen, wenn das Fahrzeug zur Verschrottung außer Betrieb gesetzt wird. Damit bei der Hauptuntersuchung die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs testiert werden kann (§ 29 Abs. 2 und 2a), müssen die Daten in den Fahrzeugpapieren zuvor den tatsächlichen Verhältnissen angepaßt, d.h. berichtigt werden. Ist der Halter dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, ist dies im Untersuchungsbericht aufzunehmen. Fahrzeugpapiere sind die amtlich ausgestellten, fahrzeugbezogenen Dokumente, wie Fahrzeugbrief, Fahrzeugschein oder Anhängerverzeichnis (§ 24 Satz 3). Nachweise gemäß § 18 Abs. 5 sind nur bei gravierenden Änderungen, die eine unverzügliche Meldung erfordern, berichtigen zu lassen.

...

5. Das Bundesministerium für Verkehr wird gebeten, zur Verringerung des durch Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger verursachten Lärms auch die Reifen-Fahrbahngeräusche zu untersuchen. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Beschaffenheit der Luftreifen sowie deren Auswirkung auf das Reifen-Fahrbahngeräusch gelegt werden.

   Die zuständigen Bund-Länder-Fachausschüsse für das Technische Kraftfahrwesen (BLFA-TK), die Straßenverkehrstechnik (BLFA-vkt) und das Straßenverkehrsrecht (BLFA-StVO), sollen beteiligt werden.

6. Der Bundesrat bedauert, daß die Bundesregierung den Beschuß des Bundesrates vom 31. März 1995, Drucksache 45/95 (Beschluß), die befristete Erhöhung des Partikelgrenzwerts für kleine Dieselmotoren zu streichen, bei ihren Verhandlungen mit der Kommission nicht durchgesetzt hat.

   Der Bundesrat erkennt mit großer Sorge, daß wirksame Regelungen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen leichter Nutzfahrzeuge nicht getroffen werden, da die anspruchsvolleren obligatorischen Abgasstandards durch zahlreiche Ausnahmeregelungen und Übergangsvorschriften beim überwiegenden Teil der neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge nicht zur Anwendung kommen.

   Der Bundesrat verweist hierzu auf seinen Beschluß vom 31. März 1995, Drucksache 45/95 (Beschluß), in dem diese Ausnahmeregelung aus Gründen des vorbeugenden Immissions- und Gesundheitsschutzes als nicht vertretbar abgelehnt wird.

   Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, zumindest bei der Festlegung von Schlüsselnummern für die Fahrzeugart (Ziffer 1 im Fahrzeugschein) eine Unterscheidung hinsichtlich der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung durch das jeweilige Fahrzeugmodell vorzusehen. Damit wird für den Käufer ersichtlich, welchem technischen Niveau ein bestimmtes Fahrzeugmodell entspricht.

   Der Bundesrat sieht mit großer Sorge, daß mit dieser Ausnahmeregelung ein Markt für technisch wenig anspruchsvolle und die Umwelt stark belastende Produkte über mehrere Jahre erhalten und damit die technische Weiterentwick-

lung behindert wird. Zugleich werden der technisch vielfach führenden deutschen Automobilindustrie damit erhebliche Nachteile am Markt geschaffen. Die beim Kraftfahrt-Bundesamt vorliegenden Typprüfdaten zeigen eindeutig, daß die erforderlichen Techniken entwickelt und im Markt teilweise eingeführt sind.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, Regelungen zu treffen, damit Kraftfahrzeuge, die die Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen, nicht als Kraftfahrzeug mit geringem Schadstoffausstoß im Sinne des § 40c Bundes-Immissionsschutzgesetz anerkannt werden, da diese Regelung insbesondere auf eine Reduzierung der von dieselbetriebenen Kraftfahrzeugen verursachten Rußbelastungen an hochbelasteten Straßen abzielt.