Bundesrat **Drucksache 74/98**

21.01.98

VP - Fz - In

Verordnung

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

Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Durch die Verordnung werden die Vorschriften über die regelmäßige Technische Überwachung der Fahrzeuge nach § 29 und Anlage VIII StVZO neugefaßt.

Hervorzuheben ist insbesondere:

- Die für bestimmte Nutzfahrzeuge vorgeschriebenen Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen werden zu einer Sicherheitsprüfung zusammengefaßt; die Zeitabstände für die Durchführung der Sicherheitsprüfungen werden in Abhängigkeit von Alter und von der Art der Fahrzeuge vorgeschrieben.
- Zur gleichmäßigeren Anwendung der Durchführungsvorschriften für Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen werden diese konkreter gefaßt.
- Zum besseren Verständnis der Vorschriften wurde eine Aufteilung nach Adressaten vorgenommen.
- Die Verwaltungen der Länder werden entlastet, da die Anerkennungsbefugnis für die Werkstätten, die Sicherheitsprüfungen durchführen wollen, auf die örtlich zuständigen Handwerkskammern oder Kraftfahrzeuginnungen delegiert werden kann.

Als Folge vorgenannter Vorschriftenänderungen werden die 15. Ausnahmeverordnung zur StVZO und die Bußgeldkatalog-Verordnung redaktionell sowie die Gebührenordnung hinsichtlich der Höhe einiger Gebühren angepaßt.

...

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

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand
   Es sind Kosteneinsparungen zu erwarten, sofern Nutzfahrzeuge zu unterhalten sind, die durch die Erhöhung der Gebühren für die Durchführung der HU wiederum reduziert werden.

2. Vollzugsaufwand
   Wenn die Anerkennungs- und teilweise die Aufsichtsbefugnis für bzw. über die Werkstätten, die Sicherheitsprüfungen durchführen wollen, von den Ländern delegiert werden, sind Kosten einzusparen.

E. Sonstige Kosten

In der Gesamtbetrachtung ergeben sich Entlastungen für die Wirtschaft.

Negative preisliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Bundesrat **Drucksache 74/98**

21.01.98

VP - Fz - In

Verordnung

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

Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323).- 920 01 - Str 128/98

Bonn, den 20. Januar 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

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

Achtundzwanzigste 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

Achtundzwanzigste Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*)
Vom 199..

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a, Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, 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 Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), und Absatz 3 geändert gemäß Artikel 22 Nr. 3 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) und des § 6a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2, Abs. 2 und Abs. 4 des Straßenverkehrsgesetzes, zuletzt geändert durch [(.....): letzte Fassung eintragen], des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, hinsichtlich § 6 Abs. 3 nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden,

- 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 Nr. 2 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), 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), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, hinsichtlich des § 38 Abs. 2 nach Anhörung der beteiligten Kreise:

---

*) Artikel 1 Nr. 4, Nr. 9 und Nr. 11 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 46 S. 1).

Artikel 1

Änderung der StVZO

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel ... der Verordnung vom ..... 199... (BGBl. I S. ...) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

   a) Der Hinweis auf Anlage VIIIa wird wie folgt gefaßt:

      „Anlage VIIIa Durchführung der Hauptuntersuchung".

   b) Nach dem Hinweis auf Anlage VIIIa werden folgende Hinweise eingefügt:

      „Anlage VIIIb Anerkennung von Überwachungsorganisationen

      Anlage VIIIc Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen

      Anlage VIIId Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen".

   c) Nach dem Hinweis auf Anlage IXa wird folgender Hinweis eingefügt:

      „Anlage IXb Prüfmarke und SP-Schild für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen".

   d) Die bisherige Anlage VIIIa wird Anlage XIa.

2. § 23 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 4 Satz 7 wird das Wort "Bremsensonderuntersuchung" durch das Wort "Sicherheitsprüfung" ersetzt.

   b) In Absatz 5 Satz 3 wird der Hinweis "Anlage VIIIa" durch den Hinweis "Anlage XIa" ersetzt.

3. In § 27 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 werden nach der Angabe „(§ 18 Abs. 5)" die Wörter ", bei prüfbuchpflichtigen Fahrzeugen das Prüfbuch" eingefügt.

4. § 29 wird wie folgt gefaßt:

„§ 29
Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

(1) Die Halter von Fahrzeugen, die ein eigenes amtliches Kennzeichen nach Art der Anlage V, Va, Vb oder Vc haben müssen, haben ihre Fahrzeuge auf ihre Kosten nach Maßgabe der Anlage VIII in Verbindung mit Anlage VIIIa in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen. Ausgenommen sind

1. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen (§ 28),

2. Fahrzeuge, die nach § 18 Absatz 7 behandelt werden, es sei denn, daß sie nach § 18 Absatz 4 Satz 1 amtliche Kennzeichen führen müssen,

3. Fahrzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes,

4. Anhänger der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes, die speziell für deren Einsatzzwecke gebaut und bestimmt sind.

(2) Der Halter hat den Monat, in dem das Fahrzeug spätestens zur

1. Hauptuntersuchung vorgeführt werden muß, durch eine Prüfplakette nach Anlage IX auf dem amtlichen Kennzeichen nachzuweisen,

2. Sicherheitsprüfung vorgeführt werden muß, durch eine Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild nach Anlage IXb nachzuweisen.

Prüfplaketten sind von der Zulassungsbehörde oder den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen berechtigten Personen zuzuteilen und auf dem hinteren amtlichen Kennzeichen dauerhaft und gegen Mißbrauch gesichert anzubringen. Prüfmarken sind von der Zulassungsbehörde zuzuteilen sowie vom Fahrzeughalter oder seinem Beauftragten auf dem SP-Schild nach den Vorschriften der Anlage IXb anzubringen oder von den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen berechtigten Personen zuzuteilen und von diesen nach den Vorschriften der Anlage IXb auf dem SP-Schild anzubringen. SP-Schilder sind von der Zulassungsbehörde, dem Fahrzeughersteller, dem Fahrzeughalter oder seinem Beauftragten nach den Vorschriften der Anlage IXb anzubringen.

(3) Eine Prüfplakette darf nur dann zugeteilt und angebracht werden, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges bestehen. Durch die nach durchgeführter Hauptuntersuchung zugeteilte und angebrachte Prüfplakette wird bescheinigt, daß das Fahrzeug zum Zeitpunkt dieser Untersuchung vorschriftsmäßig nach Nummer 1.2 der Anlage VIII ist. Weist das Fahrzeug lediglich geringe Mängel auf, so kann abweichend von Satz 1 die Prüfplakette zugeteilt und angebracht werden, wenn die unverzügliche Beseitigung der Mängel zu erwarten ist.

(4) Eine Prüfmarke darf zugeteilt und angebracht werden, wenn das Fahrzeug nach Abschluß der Sicherheitsprüfung nach Maßgabe der Nummer 1.3 der Anlage VIII keine Mängel aufweist. Die Vorschriften von Nummer 2.6 der Anlage VIII bleiben unberührt.

(5) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß sich die nach Absatz 3 angebrachte Prüfplakette und die nach Absatz 4 angebrachte Prüfmarke und das SP-Schild in ordnungsgemäßem Zustand befinden; sie dürfen weder verdeckt noch verschmutzt sein.

(6) Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste

1. Hauptuntersuchung müssen von demjenigen, der die Prüfplakette zugeteilt und angebracht hat,

   a) bei den im üblichen Zulassungsverfahren behandelten Fahrzeugen im Fahrzeugschein,

   b) bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 18 Abs. 5 mitzuführenden Nachweis,

2. Sicherheitsprüfung müssen von demjenigen, der die Prüfmarke zugeteilt hat, im Prüfbuch nach Absatz 11

vermerkt werden.

(7) Die Prüfplakette und die Prüfmarke werden mit Ablauf des jeweils angegebenen Monats ungültig. Ihre Gültigkeit verlängert sich um einen Monat, wenn bei der Durchführung der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung Mängel festgestellt werden, die vor der Zuteilung einer neuen Prüfplakette oder Prüfmarke zu beheben sind (Nummer 3.1.4.3 oder 3.2.3.2 der Anlage VIII). Satz 2 gilt auch für Prüfmarken in den Fällen nach Nummer 2.5 Satz 4 der Anlage VIII. Befinden sich an einem Fahrzeug, das mit einer Prüfplakette oder einer Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild versehen sein muß, keine gültige Prüfplakette oder keine gültige Prüfmarke, so kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Anbringung der vorgenannten Nachweise den Betrieb des Fahrzeugs im öf-

fentlichen Verkehr untersagen oder beschränken. Der Betroffene hat das Verbot oder die Beschränkung zu beachten; § 17 Absatz 2 gilt entsprechend.

(8) Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit der in Anlage IX beschriebenen Prüfplakette oder der in Anlage IXb beschriebenen Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild Anlaß geben können, dürfen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern nicht angebracht sein.

(9) Der für die Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen Verantwortliche hat für Hauptuntersuchungen einen Untersuchungsbericht und für Sicherheitsprüfungen ein Prüfprotokoll nach Maßgabe der Anlage VIII zu erstellen und dem Fahrzeughalter oder dessen Beauftragten auszuhändigen.

(10) Der Untersuchungsbericht ist mindestens bis zur nächsten Hauptuntersuchung und das Prüfprotokoll mindestens bis zur nächsten Sicherheitsprüfung aufzubewahren. Der Fahrzeughalter oder sein Beauftragter hat den Untersuchungsbericht, bei Fahrzeugen nach Absatz 11 zusammen mit dem Prüfprotokoll und dem Prüfbuch, zuständigen Personen und der Zulassungsbehörde bei allen Maßnahmen zur Prüfung auszuhändigen. Kann der letzte Untersuchungsbericht oder das letzte Prüfprotokoll nicht ausgehändigt werden, hat der Fahrzeughalter auf seine Kosten Zweitschriften von den prüfenden Stellen zu beschaffen oder eine Hauptuntersuchung oder eine Sicherheitsprüfung durchführen zu lassen.

(11) Halter von Fahrzeugen, an denen nach den Vorschriften in Nummer 2.1 und 2.2 der Anlage VIII Sicherheitsprüfungen durchzuführen sind, haben nach dem Tag, an dem die Fahrzeuge erstmals in den Verkehr kamen, Prüfbücher nach einem im Verkehrsblatt mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekanntgemachten Muster zu führen. Untersuchungsberichte und Prüfprotokolle müssen mindestens für die Dauer ihrer Aufbewahrungspflicht nach Absatz 10 in den Prüfbüchern abgeheftet werden.

(12) Der für die Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen oder Abgasuntersuchungen (§ 47a) Verantwortliche hat ihre Durchführung unter

Angabe des Datums, bei Kraftfahrzeugen zusätzlich unter Angabe des Kilometerstandes, im Prüfbuch einzutragen.

(13) Prüfbücher sind bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung der Fahrzeuge von den Haltern der Fahrzeuge aufzubewahren."

5. § 47a wird wie folgt geändert:

a) In den Absätzen 1 und 3 wird jeweils die Angabe „Anlage VIIIa" durch die Angabe „Anlage XIa" ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:
„(2) Untersuchungen nach Absatz 1 Satz 1 dürfen nur von Werken des Fahrzeugherstellers, einer eigenen Werkstatt des Importeurs im Sinne des § 47b Abs. 3 Nr. 3, hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr, von betrauten Prüfingenieuren einer für die Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 amtlich anerkannten Überwachungsorganisation oder von Fahrzeughaltern, die Hauptuntersuchungen oder Zwischenuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb nach Nummer 4.1 der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] geltenden Fassung durchführen durften, vorgenommen werden. Die für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten in § 47b Abs. 2 Nr. 4 und 5 vorgegebenen Anforderungen gelten entsprechend auch für alle anderen in Satz 1 genannten Stellen."

c) Absatz 6 wird wie folgt gefaßt:

„(6) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß sich die nach Absatz 3 Satz 1, Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 7 Satz 2 angebrachte Plakette in ordnungsgemäßem Zustand befindet; sie darf weder verdeckt noch verschmutzt sein. § 29 Absatz 7 und 8 gilt für Plaketten nach Anlage IXa entsprechend."

d) In Absatz 7 Satz 4 wird nach dem 1. Halbsatz das Semikolon durch einen Punkt ersetzt und der 2. Halbsatz gestrichen.

6. In § 47b Abs. 2 Nr. 4 und 5 sowie in Absatz 3 wird jeweils die Angabe „Anlage VIIIa" durch die Angabe „Anlage XIa" ersetzt.

7. § 69a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 2" durch die Angabe „§ 29 Abs. 7 Satz 3 Halbsatz 2" ersetzt.

bb) Die Nummern 14 bis 18 werden wie folgt gefaßt:

„14. einer Vorschrift des § 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1, 2.2, 2.7, 2.8 Satz 2 oder 3, Nummern 3.1.1, 3.1.2 oder 3.2.2 der Anlage VIII über Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen zuwiderhandelt,

15. einer Vorschrift des § 29 Abs. 2 Satz 1 über Prüfplaketten oder Prüfmarken in Verbindung mit einem SP-Schild, des § 29 Abs. 5 über den ordnungsgemäßen Zustand der Prüfplaketten oder der Prüfmarken in Verbindung mit einem SP-Schild, des § 29 Abs. 7 Satz 5 Halbsatz 1 über das Betriebsverbot oder die Betriebsbeschränkung oder des § 29 Abs. 8 über das Verbot des Anbringens verwechselungsfähiger Zeichen zuwiderhandelt,

16. einer Vorschrift des § 29 Abs. 10 Satz 1 oder 2 über die Aufbewahrungs- und Aushändigungspflicht für Untersuchungsberichte oder Prüfprotokolle zuwiderhandelt,

17. einer Vorschrift des § 29 Abs. 11 oder 13 über das Führen oder Aufbewahren von Prüfbüchern zuwiderhandelt,

18. einer Vorschrift des § 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Nummer 3.1.4.2 Satz 2 Halbsatz 2 der Anlage VIII über die Behebung der geringen Mängel oder Nummer 3.1.4.3 Satz 2 Halbsatz 2 über die Behebung der erheblichen Mängel oder die Wiedervorführung zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung zuwiderhandelt,"

cc) Folgende Nummer wird angefügt:

„19. entgegen § 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Nummer 4.2 Satz 4 der Anlage VIII oder Nummer 8.2 Satz 2 der Anlage VIIIc die Maßnahmen nicht duldet oder die vorgeschriebenen Aufzeichnungen nicht vorlegt."

b) In Absatz 5 Nr. 5a werden die Angabe „Anlage VIIIa" durch die Angabe „Anlage XIa" und die Angabe „entgegen § 47a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1 des Betriebsverbot oder die Betriebsbeschränkung des Kraftfahrzeuges nicht beachtet oder als Halter gegen eine Vorschrift des § 47a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 6 über das Anbringen von verwechselungsfähigen Zeichen" durch die Angabe „entgegen § 47a Abs. 6 Satz 2 in Verbindung mit § 29 Abs. 7 Satz 3 Halbsatz 1 oder Abs. 8 das Betriebsverbot oder die Betriebsbeschränkung für das Kraftfahrzeug nicht beachtet oder ein verwechselungsfähiges Zeichen anbringt" ersetzt.

8. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Übergangsvorschriften zu § 26 Abs. 4 (Erfassung und Meldung der zulassungsfreien, aber kennzeichenpflichtigen Kraftfahrzeuge), zu § 26 Abs. 4 Satz 2 (Angabe des Geburtsortes in der Kartei), zu § 29 Abs. 4 (Angabe der Frist bis zur nächsten Hauptuntersuchung im Untersuchungsbericht) und

§ 29 Abs. 7 (Nachweis über die durchgeführte Hauptuntersuchung) werden aufgehoben.

b) Nach der Übergangsvorschrift zu § 23 Abs. 6a (Verwendung der Bezeichnung „Personenkraftwagen") wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 29 (Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger)
tritt in Kraft am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO].
Bis zu diesem Datum gilt § 29 in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung mit der Maßgabe, daß anläßlich von Hauptuntersuchungen an SP-pflichtigen Fahrzeugen, die ab dem [Einsetzen: 6 Monate nach Inkrafttreten der VO] durchgeführt werden, bereits Prüfmarken in Verbindung mit SP-Schildern nach § 29 in Verbindung mit Anlage VIII von den die Hauptuntersuchungen durchführenden Personen zugeteilt sowie an den Fahrzeugen anzubringen sind."

c) Nach der Übergangsvorschrift zu § 47a Abs. 3 Satz 2 (Inhalt der Prüfbescheinigung) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

„§ 47a Abs. 6 (vorschriftsmäßiger Zustand der Plakette)

tritt in Kraft am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO]. Bis zu diesem Datum gilt § 47a Abs. 6 in der vor dem [„Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung."

d) Die Übergangsvorschrift zur Anlage VIII Nummer 7.4a (Abnahmen nach § 19 Abs. 3) wird durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

„Anlage VIII (Untersuchung der Fahrzeuge)
tritt in Kraft am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO]. Bis zu diesem Datum gilt Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung.

Abweichend von Satz 1

1. können Fahrzeughalter, die nach Nummer 4.1 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] geltenden Fassung,

   a) von der Pflicht zur Vorführung ihrer Fahrzeuge zu Hauptuntersuchungen bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit sind und diese selbst durchführen,
   nach dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] Hauptuntersuchungen an ihren Fahrzeugen in ihrem Betrieb durchführen, oder

   b) Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen,
   nach dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen,

   wenn sie zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen nach Anlage VIIIc anerkannt sind,

2. können Untersuchungen durch amtlich anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten nach den Vorschriften von Nummer 4.3 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] geltenden Fassung,
   nach dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] durchgeführt werden,

3. tritt Nummer 8 (Verfahren bei den Nachfolgeunternehmen der Deutschen Bundespost) der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung spätestens zum 31. Dezember 1997 außer Kraft.

Anlage VIIIb (Anerkennung von Überwachungsorganisationen)
tritt in Kraft am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO]. Bis zu diesem Zeitpunkt erteilte Anerkennungen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen (§ 29) sowie von Ein- und Anbauabnahmen (§ 19 Abs. 3 Nr. 3 oder 4) gelten auch für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen.

Anlage VIIIc (Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen)
ist spätestens ab [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] anzuwenden.

Anlage VIIId (Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen)
ist spätestens ab [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] anzuwenden."

9. Anlage VIII erhält die aus dem Anhang 1 zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

10. Anlage VIIIa wird Anlage XIa.

11. Nach Anlage VIII werden die aus dem Anhang 1 zu dieser Verordnung ersichtlichen Anlagen VIIIa, VIIIb, VIIIc und VIIId eingefügt.

12. Nach Anlage IXa wird die aus dem Anhang 2 zu dieser Verordnung ersichtliche Anlage IXb eingefügt.

Artikel 2

Änderung der 15. Ausnahmeverordnung zur StVZO

§ 1 Abs. 3 der 15. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 28. Februar 1967 (BGBl. I S. 263), geändert durch Artikel 2 Abs. 1 der Verordnung vom 24. April 1992 (BGBl. I S. 965), wird wie folgt gefaßt:

„(3) Abweichend von § 29 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dürfen an den Fahrzeugen auch nach § 16 Abs. 1 des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), zuletzt geändert durch Artikel 12 Abs. 80 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), für den Bereich der Bundeswehr anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr die Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen durchführen. Abweichend von Nummer 3.2.1 der Anlage VIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dürfen Sicherheitsprüfungen an diesen Fahrzeugen auch von geeigneten Werkstätten der Bundeswehr durchgeführt werden."

Artikel 3

Änderung der GebOSt

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 22. Juli 1997 (BGBl. I S. 1889), wird wie folgt geändert:

1. Im 2. Abschnitt werden die Gebührennummern 241.1 und 241.2 wie folgt gefaßt:

„241.1	einer Kraftfahrzeugwerkstatt zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen	250 bis 500
241.2	einer Schulungsstätte zur Schulung von Fachkräften, die Sicherheitsprüfungen durchführen	500 bis 800“

2. Im 3. Abschnitt werden die Gebührennummern 413 bis 413.4 wie folgt gefaßt:

Gebühren-Nr.	Gegenstand	Gebühr DM					
413	Prüfung einzelner Fahrzeuge						
		Begutachtung nach §§ 21 und 21c StVZO[1]			Anbauabnahme nach § 19 Abs. 3 StVZO[1]	Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO[3]	Sicherheitsprüfung nach § 29 StVZO
		Komplettfahrzeug		Gutachten nach § 21 StVZO nach techn. Änderungen (§ 19 Abs. 2)			
		Voll - Gutachten (GA) nach § 21 StVZO (für BE in D) GA nach § 21c StVZO[2]	Gutachten nach § 21 StVZO aufgrund § 27 Abs. 7				
		1	2	3	4	5	6
		DM	DM	DM	DM	DM	DM
413.1	Mofas, Mokicks, Krankenfahrstühle	80	50	30 bis 50	25 bis 45	—	—
413.2	Anhänger ohne Bremsanlage	80	50	30 bis 50	25 bis 45	23 bis 43	—

413.3	Krafträder	90	56	33 bis 55	30 bis 50	40 bis 55	—
413.4	Kraftfahrzeuge oder Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse ...						
413.4.1	... von nicht mehr als 3,5 t, soweit nicht unter den Nummern 413.1 bis 413.3 genannt	135	86	50 bis 78	40 bis 75	51 bis 76	45 bis 55
413.4.2	... von nicht mehr als 7,5 t, soweit nicht unter den Nummern 413.1 bis 413.4.1 genannt	150	110	65 bis 110	50 bis 95	76 bis 90	65 bis 80
413.4.3	... von nicht mehr als 12,0 t, soweit nicht unter den Nummern 413.1 bis 413.4.2 genannt	170	130	75 bis 115	50 bis 95	90 bis 110	75 bis 95
413.4.4	... von nicht mehr als 18,0 t, soweit nicht unter den Nummern 413.1 bis 413.4.3 genannt	190	140	80 bis 120	50 bis 95	100 bis 125	85 bis 105
413.4.5	... von nicht mehr als 32,0 t, soweit nicht unter den Nummern 413.1 bis 413.4.4 genannt	220	150	85 bis 125	50 bis 95	115 bis 140	95 bis 120
413.4.6	... über 32,0 t, soweit nicht unter den Nummern 413.1 bis 413.4.5 genannt	250	160	90 bis 130	50 bis 95	140 bis 170	120 bis 150

[1] Werden für die Begutachtung nach § 21 StVZO (Spalten 1 bis 3) oder für die Anbauabnahme nach § 19 Absatz 3 StVZO (Spalte 4) die erforderlichen Unterlagen und Nachweise vom Antragsteller nicht vorgelegt, kann der zusätzliche Zeitaufwand für die Datenbeschaffung oder für (weitere) erforderliche Prüfungen entsprechend der Gebührennummer 499 berechnet werden.

[2] Wird das Gutachten nach § 21c StVZO gleichzeitig mit einem Gutachten nach § 21 StVZO erstellt, darf für das Gutachten nach § 21c StVZO nur die Hälfte der Gebühr zusätzlich zur Gebühr für das Gutachten nach § 21 StVZO erhoben werden.

[3] Wird eine Hauptuntersuchung und eine Sicherheitsprüfung nach Nummer 2.3 Anlage VIIIa durchgeführt, ist die Gebühr für diese Untersuchung aus der Gebühr für Hauptuntersuchungen (Spalte 5) + 0,6 • Gebühr für Sicherheitsprüfungen (Spalte 6) zu bilden."

Artikel 4

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 7. August 1997 (BGBl. I S. 2028), wird wie folgt geändert:

1. Nummer 48 wird wie folgt geändert:

   a) Die Tatbestandsspalte wird wie folgt gefaßt:
   „Betriebsverbot oder -beschränkung wegen Fehlens einer gültigen Prüfplakette oder Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild nicht beachtet"

   b) In der StVZO-Spalte wird die Angabe
   „§ 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1" durch die Angabe „§ 29 Abs. 7 Satz 5 Halbsatz 1" ersetzt.

2. Nummer 50 wird wie folgt geändert:

   a) Die Tatbestandsspalte wird wie folgt gefaßt:
   „Als Halter das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung oder zur Sicherheitsprüfung nicht vorgeführt bei einer Fristüberschreitung des Vorführtermins um mehr als 8 Monate"

   b) In der StVZO-Spalte wird die Angabe „§ 29 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 2.1, 2.2 Satz 1, 2, 4, 5, Nr. 2.8 Satz 2, Nr. 3.1 Satz 1, 2, 5 der Anlage VIII" durch die Angabe „§ 29 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 2.1, 2.2, 2.7, 2.8 Satz 2, 3, Nr. 3.1.1, 3.1.2, 3.2.2 der Anlage VIII" ersetzt.

3. In Nummer 64 wird in der StVZO-Spalte die Angabe „Anlage VIIIa" durch die Angabe „Anlage XIa" ersetzt.

Artikel 5

Inkrafttreten

Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a, Nr. 3, Nr. 7, Artikel 2 bis 4 treten am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] in Kraft; im übrigen tritt diese Verordnung am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 199

Der Bundesminister für Verkehr

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Anhang 1

„Anlage VIII (§ 29 Abs. 1 bis 4, Abs. 9 und 10)

Untersuchung der Fahrzeuge

1. Art und Gegenstand der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen

1.1 Die untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeuge und Anhänger unterliegen Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften.

1.2 Bei einer Hauptuntersuchung ist die Einhaltung der geltenden Bestimmungen dieser Verordnung, der Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile sowie anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nach Maßgabe der Anlage VIIIa zu untersuchen; dabei ist ein Fahrzeug als vorschriftsmäßig einzustufen, wenn nach den Vorschriften der Anlage VIIIa sowie den dazu im Verkehrsblatt mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekanntgemachten Richtlinien keine Mängel festgestellt wurden und auch sonst kein Anlaß zu der Annahme besteht, daß die Verkehrssicherheit gefährdet oder die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges mehr als unvermeidbar beeinträchtigt ist.

1.3 Die Sicherheitsprüfung hat eine Sicht-, Wirkungs- und Funktionsprüfung des Fahrgestells und Fahrwerks, der Verbindungseinrichtung, Lenkung, Reifen, Räder, Auspuffanlage und Bremsanlage des Fahrzeugs nach der hierzu im Verkehrsblatt mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekanntgemachten Richtlinie zu umfassen.

2. Zeitabstände der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen

2.1 Die Fahrzeuge sind mindestens in folgenden regelmäßigen Zeitabständen einer Hauptuntersuchung und einer Sicherheitsprüfung zu unterziehen; die Zeitabstände für Sicherheitsprüfungen beziehen sich hierbei auf die zuletzt durchgeführte Hauptuntersuchung (2.5):

	Art des Fahrzeugs	Art der Untersuchung und Zeitabstand	
		Haupt-untersuchung Monate	Sicherheits-prüfung Monate
2.1.1	Krafträder	24	-
2.1.2	Personenkraftwagen sowie Krankenkraftwagen und Behinderten-Transportfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Fahrgastplätzen		
2.1.2.1	Personenkraftwagen allgemein		
2.1.2.1.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen für die erste Hauptuntersuchung	36	-
2.1.2.1.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	24	-
2.1.2.2	Personenkraftwagen zur Personenbeförderung nach dem Personenbeförderungsgesetz oder nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, g und i der Freistellungs-Verordnung	12	-
2.1.2.3	Krankenkraftwagen und Behinderten-Transportfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Fahrgastplätzen	12	-
2.1.3	Kraftomnibusse und andere Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen		
2.1.3.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 12 Monaten	12	-
2.1.3.2	für die weiteren Untersuchungen von 12 bis 36 Monate vom Tage der Erstzulassung an	12	6
2.1.3.3	für die weiteren Untersuchungen	12	3 / 6 / 9

2.1.4	Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen sowie Kraftfahrzeuge, die nicht unter 2.1.1 bis 2.1.3 fallen		
2.1.4.1	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 3,5 t	24	-
2.1.4.2	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t ≤ 7,5 t	12	-
2.1.4.3	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 7,5 t ≤ 12 t		
2.1.4.3.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 36 Monaten	12	-
2.1.4.3.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6
2.1.4.4	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 12 t		
2.1.4.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 24 Monaten	12	-
2.1.4.4.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6
2.1.5	Anhänger, einschließlich angehängte Arbeitsmaschinen und Wohnanhänger		
2.1.5.1	mit einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 0,75 t oder ohne eigene Bremsanlage		
2.1.5.1.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen für die erste Hauptuntersuchung	36	-
2.1.5.1.2	für die weiteren Hauptuntersuchungen	24	-
2.1.5.2	mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder einer zulässigen Gesamtmasse > 0,75 t ≤ 3,5 t	24	-
2.1.5.3	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 t ≤ 10 t	12	-
2.1.5.4	mit einer zulässigen Gesamtmasse > 10 t		
2.1.5.4.1	bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 24 Monaten	12	-
2.1.5.4.2	für die weiteren Untersuchungen	12	6

2.2 Wenn untersuchungspflichtige Fahrzeuge der voranstehenden Arten (2.1.1 bis 2.1.5) ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet werden, ohne daß sie für den Mieter zugelassen sind, beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung in allen Fällen 12 Monate. An Kraftfahrzeugen nach 2.1.3 sind Sicherheitsprüfungen in Zeitabständen von drei, sechs und neun Monaten und an Kraftfahrzeugen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Zugmaschinen nach 2.1.4.3 und 2.1.4.4 sowie Anhängern, einschließlich angehängten Arbeitsmaschinen nach 2.1.5.4, in einem Abstand von sechs Monaten nach der letzten Hauptuntersuchung durchführen zu lassen.

2.3 Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt mit dem Monat der letzten Hauptuntersuchung; wurde diese nach Ablauf ihrer Fälligkeit durchgeführt, so beginnt die Frist mit dem Monat der Fälligkeit der letzten Hauptuntersuchung. Bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen, beginnt die Frist für die nächste Hauptuntersuchung mit dem Monat der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Bei Fahrzeugen, die wieder zum Verkehr zugelassen werden (§ 27 Abs. 7) oder die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, beginnt die Frist mit dem Monat der Begutachtung nach § 21. Sie endet mit Ablauf des durch die Prüfplakette nachgewiesenen Monats. Bei Fahrzeugen mit einer EG-Typgenehmigung, die vorher außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, ist § 23 Abs. 5 anzuwenden.

2.4 Die Zulassungsbehörde kann die Frist für die nächste Hauptuntersuchung um höchstens 3 Monate verlängern.

2.5 Die Frist für die Durchführung der Sicherheitsprüfung beginnt mit dem Monat der letzten Hauptuntersuchung; wurde diese nach Ablauf ihrer Fälligkeit durchgeführt, so beginnt die Frist mit dem Monat der Fälligkeit der Hauptuntersuchung. Bei Fahrzeugen, die wieder zum Verkehr zugelassen werden (§ 27 Abs. 7) oder die vorher außerhalb des Geltungsbereiches dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen waren, beginnt die Frist mit dem Monat der Begutachtung nach § 21. Bei Fahrzeugen mit einer EG-Typgenehmigung, die außerhalb des Geltungsbereiches dieser Verord-

nung zum Verkehr zugelassen waren, ist § 23 Abs. 5 anzuwenden. Die Frist endet mit Ablauf des durch die Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild nachgewiesenen Monats. Diese Frist darf um höchstens einen Monat überschritten werden, wenn die mit der Prüfung beauftragte Stelle trotz rechtzeitig erteilten Auftrags die Sicherheitsprüfung nicht bis zum Ablauf der Frist nach Satz 3 durchführen konnte und dies in dem Prüfprotokoll bestätigt. Wird die Frist zur Durchführung einer Sicherheitsprüfung überschritten und liegt keine Bestätigung nach Satz 4 vor, ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfang von Nummer 2.3 der Anlage VIIIa durchzuführen.

2.6 Wird bei einer Hauptuntersuchung festgestellt, daß der durch die Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild ausgewiesene Monat zur Vorführung des Fahrzeugs zur Sicherheitsprüfung nicht den Vorschriften von 2.1 und 2.2 in Verbindung mit 2.5 entspricht, ist eine neue Prüfmarke zuzuteilen und dies im Untersuchungsbericht zu vermerken.

2.7 Ist eine Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung bei Fahrzeugen, für die ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, außerhalb des Zulassungszeitraums fällig, so ist sie im ersten Monat des nächsten Zulassungszeitraums durchführen zu lassen.

2.8 Die Untersuchungspflicht ruht während der Zeit, in der Fahrzeuge durch Ablieferung des Fahrzeugscheins oder der amtlichen Bescheinigung über die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens und durch Entstempelung des amtlichen Kennzeichens vorübergehend stillgelegt worden sind. War in dieser Zeit eine Hauptuntersuchung oder eine Sicherheitsprüfung fällig, so ist die Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung bei Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs durchführen zu lassen. Waren in dieser Zeit sowohl eine Hauptuntersuchung als auch eine Sicherheitsprüfung fällig, so ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfang von Nummer 2.3 der Anlage VIIIa durchführen zu lassen.

3. Durchführung der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen, Nachweise

3.1 Hauptuntersuchungen

3.1.1 Hauptuntersuchungen sind von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (im folgenden als aaSoP bezeichnet) oder von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb durch einen von ihr betrauten Prüfingenieur (im folgenden als PI bezeichnet) durchführen zu lassen.

3.1.2 Der Halter oder sein Beauftragter haf das Fahrzeug spätestens bis zum Ablauf des Monats, der durch die Prüfplakette nach Maßgabe der Anlage IX und die Eintragungen im Fahrzeugschein oder im Nachweis nach § 18 Abs. 5 sowie im Untersuchungsbericht nachgewiesen ist, beim aaSoP oder PI zur Hauptuntersuchung vorzuführen.

3.1.3 Kann bei der Vorführung zur Hauptuntersuchung eine nach 2.1 vorgeschriebene Sicherheitsprüfung nicht nachgewiesen werden, ist eine Hauptuntersuchung verbunden mit einer Sicherheitsprüfung im Umfange von Nummer 2.3 der Anlage VIIIa durchzuführen.

3.1.4 Stellt der aaSoP oder PI bei der Hauptuntersuchung

3.1.4.1 keine Mängel fest, so hat er für das Fahrzeug eine Prüfplakette nach Maßgabe der Anlage IX zuzuteilen,

3.1.4.2 geringe Mängel (GM) fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er kann für das Fahrzeug eine Prüfplakette nach Maßgabe der Anlage IX zuteilen (§ 29 Abs. 3 Satz 3); der Halter hat die Mängel unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats, beheben zu lassen (§ 31 Abs. 2 dieser VO sowie § 23 StVO),

3.1.4.3 erhebliche Mängel (EM) fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen; der Halter hat

die Mängel unverzüglich beheben zu lassen (§ 31 Abs. 2 dieser VO sowie § 23 StVO) und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von einem Monat wieder vorzuführen. Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt immer mit dem Monat der Fälligkeit der letzten Hauptuntersuchung. Wird bei der Nachprüfung der Untersuchungsbericht nicht vorgelegt oder wird das Fahrzeug später als ein Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der aaSoP oder PI statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen,

3.1.4.4 Mängel fest, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen (VU), so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen; er hat die vorhandene Prüfplakette zu entfernen und unverzüglich die Zulassungsbehörde zu benachrichtigen; § 17 Abs. 3 ist anzuwenden.

3.1.5 Untersuchungsberichte über Hauptuntersuchungen sind fälschungserschwerend auszuführen und müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- die Untersuchungsart,
- das amtliche Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs,
- das Jahr, in dem das Fahrzeug erstmalig in den Verkehr kam,
- den Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer,
- die Fahrzeugart und den Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern,
- die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (mindestens die letzten sieben Zeichen),
- den Monat und das Jahr der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
- den Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen,
- das Datum und den Ort der Durchführung der Hauptuntersuchung,
- den Namen und die Anschrift der untersuchenden Stelle,
- die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennummer des für die Untersuchung Verantwortlichen,
- den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung,

- Angaben über die anläßlich der Hauptuntersuchung festgestellten Mängel,
- Bremswerte der Betriebs- und Feststellbremse, soweit möglich,
- Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette,
- Anordnung der Wiedervorführpflicht.

3.2 Sicherheitsprüfungen

3.2.1 Sicherheitsprüfungen sind von hierfür nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten oder von aaSoP oder PI durchführen zu lassen.

3.2.2 Der Halter hat das Fahrzeug nach Maßgabe der Vorschriften von 2.1 und 2.2 in Verbindung mit 2.5 spätestens bis zum Ablauf der dort angegebenen Fristen in einer hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt oder beim aaSoP oder PI zur Sicherheitsprüfung vorzuführen.

3.2.3 Werden bei der Sicherheitsprüfung am Fahrzeug

3.2.3.1 keine Mängel festgestellt, so ist dies im Prüfprotokoll zu bescheinigen und eine Prüfmarke nach Maßgabe der Anlage IXb zuzuteilen,

3.2.3.2 Mängel festgestellt, so sind diese im Prüfprotokoll einzutragen. Der Halter hat die Mängel unverzüglich beheben zu lassen (§ 31 Abs. 2 dieser VO sowie § 23 StVO) und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Prüfprotokolles spätestens bis zum Ablauf von einem Monat einer anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt oder einem aaSoP oder PI vorzuführen. Wird das Fahrzeug später als in dem vorgeschriebenen Zeitraum zur Nachprüfung wieder vorgeführt, so ist statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Sicherheitsprüfung durchzuführen. Die Behebung der Mängel ist im Prüfprotokoll zu bescheinigen und eine Prüfmarke nach Maßgabe der Anlage IXb zuzuteilen,

3.2.3.2.1 Mängel festgestellt, jedoch sofort behoben, so sind diese auch im Prüfprotokoll einzutragen, ihre sofortige Behebung ist zu bescheinigen und eine Prüfmarke nach Maßgabe der Anlage IXb zuzuteilen,

3.2.3.3 Mängel festgestellt, die zu einer unmittelbaren Verkehrsgefährdung führen können (3.1.4.4), so hat

3.2.3.3.1 die anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt nach 3.2.3.2.1 zu verfahren oder die Prüfmarke ist zu entfernen und die Zulassungsbehörde unverzüglich zu benachrichtigen; § 17 Abs. 3 ist anzuwenden,

3.2.3.3.2 der aaSoP oder PI die vorhandene Prüfmarke und Prüfplakette zu entfernen, wenn nicht nach 3.2.3.2.1 verfahren wird und unverzüglich die Zulassungsbehörde zu benachrichtigen; § 17 Abs. 3 ist anzuwenden.

3.2.4 Eine Hauptuntersuchung, die zum Zeitpunkt einer Sicherheitsprüfung durchgeführt wird, kann diese nicht ersetzen.

3.2.5 Prüfprotokolle über Sicherheitsprüfungen sind nach einem vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgemachten Muster fälschungserschwerend auszuführen und müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- die Prüfungsart,
- das amtliche Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs,
- das Jahr, in dem das Fahrzeug erstmalig in den Verkehr kam,
- den Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer,
- die Fahrzeugart und den Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern,
- die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (mindestens die letzten sieben Zeichen),
- den Monat und das Jahr der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
- den Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen,
- das Datum der Durchführung der Sicherheitsprüfung,
- den Namen, die Anschrift und den Prüfort oder die Kontrollnummer der prüfenden Stelle,

- die Unterschrift des für die Prüfung Verantwortlichen der anerkannten Werkstatt oder die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennummer des für die Prüfung verantwortlichen aaSoP oder PI,
- den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Sicherheitsprüfung,
- Angaben über die anläßlich der Sicherheitsprüfung festgestellten Mängel,
- Bremswerte der Betriebs- und Feststellbremse, soweit möglich,
- Entscheidung über die Zuteilung der Prüfmarke,
- Anordnung der Wiedervorführpflicht.

4. Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen

4.1 Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen dürfen von den hierzu berechtigten Personen nur an den Untersuchungsstellen durchgeführt werden, die die Vorschriften der Anlage VIIId erfüllen. Die Untersuchungsstellen der Technischen Prüfstellen und der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sind der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen unter Angabe der Ausstattungsmerkmale gemäß Anlage VIIId sowie der zu untersuchenden und prüfenden Fahrzeugarten zu melden; auf Anforderung sind die Untersuchungsstellen vor der Anerkennung zu melden.

4.2 Die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen oder die zuständige Anerkennungsstelle können selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte sachverständige Personen oder Stellen prüfen lassen, ob die für die Untersuchungsstellen geltenden Vorschriften eingehalten sind. Technische Prüfstellen und amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen müssen diese Prüfung jeweils für ihren Bereich selbst durchführen, wenn die nach Nummer 1.1 Anlage VIIIb zuständige Anerkennungsstelle sie dazu beauftragt hat; Nummer 4.1 bleibt unberührt. Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume, die zur gemeldeten Untersuchungsstelle gehören, während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die

vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Untersuchungsstelle oder der Nutzer der Untersuchungsstelle haben diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Der Inhaber oder Nutzer hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

Anlage VIIIa (§ 29 Abs. 1 und Anlage VIII, Nummer 1.2)

Durchführung der Hauptuntersuchung

1. Durchführung und Gegenstand der Hauptuntersuchung

Bei der Durchführung der Hauptuntersuchung hat der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (im folgenden als aaSoP bezeichnet) oder der von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation betraute Prüfingenieur (im folgenden als PI bezeichnet) die Einhaltung der für diese Untersuchung geltenden Vorschriften des § 29 und der Anlage VIII sowie der dazu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekanntgemachten Richtlinien für das Fahrzeug zu überprüfen. Die Hauptuntersuchung erstreckt sich auf das Fahrzeug mit den unter 4.1 bis 4.10 aufgeführten Bauteilen und Systemen.

2. Umfang der Hauptuntersuchung

Die Entscheidung über den Umfang der Hauptuntersuchung liegt im pflichtgemäßen Ermessen des aaSoP oder PI; jedoch muß

2.1 die Hauptuntersuchung mindestens die unter 4.1 bis 4.10 vorgeschriebenen Pflichtuntersuchungen umfassen;

2.2 der aaSoP oder PI zusätzlich Ergänzungsuntersuchungen durchführen, wenn aufgrund des Zustandes oder des Alters des Fahrzeugs, Bauteils oder Systems die Vermutung besteht, daß bei den entsprechenden Untersuchungspunkten eine über die Pflichtuntersuchung hinausgehende vertiefte Untersuchung erforderlich ist. Dabei sind die unter 4.1 bis 4.10 jeweils zu treffenden Ergänzungsuntersuchungen dann zu erweitern, wenn dies zur Feststellung der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs erforderlich ist. Dies gilt in gleicher Weise, wenn unzulässige technische Änderungen (§ 19 Abs. 2 Satz 2) am Fahrzeug, an Bauteilen oder Systemen vermutet werden;

2.3 an einem Fahrzeug, für das eine vorgeschriebene Sicherheitsprüfung nicht nachgewiesen werden kann, zusätzlich eine Sicherheitsprüfung durchgeführt werden. Der Umfang der Hauptuntersuchung mindert sich dabei um die Prüfpunkte der zusätzlich durchgeführten Sicherheitsprüfung. In diesem Fall ist vom aaSoP oder PI zusätzlich das Prüfprotokoll über die Sicherheitsprüfung zu erstellen. Die Vorschriften von Nummer 3.2.3 Anlage VIII gelten entsprechend.

3. Beurteilung der bei Hauptuntersuchungen festgestellten Mängel

Werden bei Hauptuntersuchungen an Fahrzeugen Mängel festgestellt (Nummer 3.1.4 Anlage VIII), sind diese vom aaSoP oder PI zu beurteilen. Die Beurteilung und die Zuordnung der Mängel ist nach der hierzu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden bekanntgemachten Richtlinie vorzunehmen.

4. Untersuchungskriterien

Das Fahrzeug ist hinsichtlich des *Zustandes*, der *Funktion*, der *Ausführung* und der *Wirkung* seiner Bauteile und Systeme und, sofern Anlaß dazu besteht, auf Vorschriftsmäßigkeit (2.2 Satz 2 und 3) zu untersuchen.

Die Untersuchung des *Zustandes* hat visuell und/oder manuell und/oder elektronisch auf

- Beschädigung, Korrosion und Alterung,
- übermäßigen Verschleiß und übermäßiges Spiel,
- sachgemäße Befestigung, Sicherung, Montage und Verlegung,
- Freigängigkeit und Leichtgängigkeit

zu erfolgen.

Die Untersuchung der *Funktion* hat visuell und/oder manuell und/oder elektronisch zu erfolgen. Dabei ist zu prüfen, ob nach der Betätigung von Pedalen, Hebeln, Schaltern oder sonstigen Bedienungseinrichtungen, die einen Vorgang auslösen, dieser Vorgang zeitlich und funktionell richtig abläuft.

Die Untersuchung der *Ausführung* hat visuell und/oder elektronisch auf

- eine vorgegebene Gestaltung,
- eine vorgegebene Anbringung/Anzahl,
- eine vorgegebene Schaltung,
- eine erforderliche Kennzeichnung

zu erfolgen.

Die Untersuchung der *Wirkung* hat grundsätzlich meßtechnisch auf Einhalten bzw. Erreichen von vorgegebenen Grenzwerten zu erfolgen; sie beinhaltet auch Rechenvorgänge.

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	**Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)**
4.1 Bremsanlage		
Gesamtanlage	• Betriebsbremswirkung • Feststellbremswirkung • Gleichmäßigkeit • Funktion der Dauerbremsanlage - *Auffälligkeit* • Abstufbarkeit / Zeitverhalten - *Auffälligkeit* • Löseverhalten • Dichtheit	• Hilfsbremswirkung • Funktion des Automatischen Blockierverhinderers
Einrichtungen zur Energiebeschaffung	• Füllzeit - *Auffälligkeiten*	
Einrichtungen zur Energiebevorratung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Funktion der Entwässerungseinrichtung	• Zustand • Ausführung
Betätigungs- und Übertragungseinrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand
Auflaufeinrichtung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Funktion	• Zustand • Ausführung - *Zulässigkeit*
Steuer- und Regeleinrichtungen (Ventile)	• Zustand - *Auffälligkeiten* *bei Druckluftbremsanlagen:* • Einstellung und Funktion des automatisch lastabhängigen Bremskraftregler • Funktion der Drucksicherung • Funktion der Abreißsicherung • Funktion der selbsttätigen Bremsung • Funktion des Löseventiles am Anhänger	• Zustand • Ausführung • Funktion des Bremskraftverstärkers
Radbremse / Zuspanneinrichtung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Funktion	• Zustand • Funktion der Nachstelleinrichtung • Einstellung • Ausführung
Prüfeinrichtungen und Prüfanschlüsse	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	**Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)**
Kontroll- und Warneinrichtungen	• Funktion	

4.2 Lenkanlage

Betätigungseinrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit* • Funktion der Lenkanlage	• Zustand • Lenkkräfte - *Auffälligkeit, Zulässigkeit*
Übertragungseinrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Einstellung
Lenkhilfe	• Funktion	• Zustand • Dichtheit
Lenkungsdämpfer	• Zustand	

4.3 Sichtverhältnisse

Scheiben	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Beeinträchtigung des Sichtfeldes	• Zustand • Ausführung - *Zulässigkeit*
Rückspiegel	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung, Anzahl, *Zulässigkeit*	• Zustand • Beeinträchtigung der Sicht
Scheibenwischer	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Funktion	• Zustand
Scheibenwaschanlage	• Funktion	

4.4 Lichttechnische Einrichtungen und andere Teile der elektrischen Anlage

4.4.1 Aktive lichttechnische Einrichtungen

Scheinwerfer und Leuchten	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit* Anzahl - *Zulässigkeit* • Funktion • Einstellung der Scheinwerfer	• Zustand • Prüfzeichen • Blinkfrequenz von Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkanlage • Anbaumaße und Sichtwinkel - *Zulässigkeit*

4.4.2 Passive lichttechnische Einrichtungen

Rückstrahler und retroreflektierende Einrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand • Prüfzeichen

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	**Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)**
	Anzahl - *Zulässigkeit*	• Anbaumaße und Sichtwinkel - *Zulässigkeit*

4.4.3 Andere Teile der elektrischen Anlage

elektrische Leitungen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Verlegung, Absicherung
Batterien	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Ladekapazität
elektrische Verbindungs-einrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit* Anzahl - *Zulässigkeit*	• Zustand • Funktion (Kontaktbelegung)
Kontroll- und Warneinrich-tungen	• Funktion	
andere Teile	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand

4.5 Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen

Achsen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Art und Qualität der Reparatur-ausführung
Aufhängung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit* (Kraftrad)	• Zustand
Federn, Stabilisator	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Ausführung - *Zulässigkeit*
pneumatische und hydro-pneumatische Federung	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Funktion und Einstellung der Ventile
Schwingungsdämpfer	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand
Räder	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand
Reifen	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand

4.6 Fahrgestell / Rahmen / Aufbau; daran befestigte Teile

Rahmen / tragende Teile	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)
Unterfahrschutz / seitliche Schutzvorrichtung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand
mechanische Verbindungseinrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Ausführung - *Zulässigkeit* • Funktion
Stützeinrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • (Funktion)
Reserveradhalterung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand • Funktion
Heizung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Einhaltung der Austauschfrist von Wärmetauscher von Heizungen (§ 22a Abs. 1 Nr. 1)	• Zustand • Ausführung - *Zulässigkeit* • Funktion
Kraftradverkleidung	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand
andere Teile	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Ausführung - *Zulässigkeit*

4.7 Sonstige Ausstattungen

Sicherheitsgurte	• Zustand - *Auffälligkeiten* Anzahl, Anbringung - *Zulässigkeit* • Funktion	• Ausführung - *Zulässigkeit*
Sicherung gegen unbefugte Benutzung / Diebstahlsicherung/Alarmanlage	• Ausführung - *Zulässigkeit* • Funktion	• Zustand
Unterlegkeile	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung, Anzahl, Anbringung - *Zulässigkeit*	• Zustand
Einrichtungen für Schallzeichen	• Ausführung - *Zulässigkeit* • Funktion	• Zustand
Geschwindigkeitsmeßgerät	• Ausführung - *Zulässigkeit* • Funktion	• Genauigkeit
Fahrtschreiber / Kontrollgerät	• Vorhandensein von Einbauschild und Verplombung • Einhaltung der Prüffrist	• Zustand • Funktion

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	**Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)**
Geschwindigkeitsbegrenzer	• Ausführung, Einbau - *Zulässigkeit* • Vorhandensein von Prüfbescheinigung bzw. Verplombung	• Zustand • Manipulationssicherheit • Funktion
Geschwindigkeitsschild(er)	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung, Anzahl, Anbringung - *Zulässigkeit*	• Zustand

4.8 Umweltbelastung

4.8.1 Lärmentwicklung

Auspuffanlage	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung - *Zulässigkeit* • Geräuschentwicklung - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Standgeräusch - *Zulässigkeit*
Motor / Antrieb / Aufbau / Kapselung	• Geräuschentwicklung - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Fahrgeräusch - *Zulässigkeit*

4.8.2 Motorabgase

Abgasanlage / Motormanagement	• Vorhandensein der AU-Prüfbescheinigung und AU-Plakette • Einhaltung der Prüffrist	
	• Zulässigkeit der CO-Konzentration bei nicht AU-pflichtigen Kraftfahrzeugen	

4.8.3 Elektromagnetische Verträglichkeit

Zündanlage/andere elektrische und elektronische Einrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand

4.8.4 Verlust von Flüssigkeiten

Motor / Antrieb / Lenkanlage / Tank / Kraftstoffleitungen / Bremsanlage / Klimaanlage / Batterie	• Zustand - *Auffälligkeiten*	• Zustand • Dichtheit

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)

4.9 Zusätzliche Untersuchungen an Kraftfahrzeugen, die zur gewerblichen Personenbeförderung eingesetzt sind

4.9.1 Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen

Ein-, Aus- und Notausstiege	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung, Anzahl - *Zulässigkeit* • Funktion der Reversiereinrichtung	• Zustand • Funktion
Bodenbelag und Trittstufen	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung	• Zustand
Platz für Fahrer und Begleitpersonal	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung	• Zustand
Sitz-/ Steh-/ Liegeplätze, Durchgänge	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung, Anzahl - *Zulässigkeit*	• Zustand • Übereinstimmung mit Angaben auf Schild
Festhalteeinrichtungen, Rückhalteeinrichtungen	• Zustand - *Auffälligkeiten* • Ausführung, Anzahl, Anbringung - *Zulässigkeit* • Funktion	• Ausführung - *Zulässigkeit*
Fahrgastverständigungssystem	• Funktion	• Zustand
Innenbeleuchtung	• Funktion	• Zustand
Ziel-/ Streckenschild, Liniennummer	• Ausführung	• Funktion der Beleuchtungseinrichtung • Zustand
Feuerlöscher und Erste-Hilfe-Material	• *Einhaltung* der Prüffrist	• Zustand

4.9.2 Taxi

Taxischild / Beleuchtungseinrichtung	• Ausführung	• Zustand • Funktion
Fahrzeugfarbe	• Ausführung - *Zulässigkeit*	
Fahrpreisanzeiger	• Ausführung • Verplombung	• Zustand
Alarmeinrichtung	• Ausführung - *Zulässigkeit*	• Zustand

Untersuchungspunkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	**Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)**
	• Funktion	

4.9.3 Krankenkraftwagen

Kennzeichnung	• Ausführung, Anbringung - *Zulässigkeit*	• Zustand
Inneneinrichtung	• Ausführung	• Zustand

4.10 Identifizierung des Fahrzeuges

Fahrzeugidentifizierungs-Nummer	• Übereinstimmung mit den Angaben in den Fahrzeugpapieren	• Zustand
Fabrikschild	• Ausführung, Anbringung - *Zulässigkeit*	• Übereinstimmung mit Fahrzeugpapier-Angaben
Schild oder Dokument nach der Richtlinie 86/364/EWG		• Zustand • Übereinstimmung mit den Angaben in den Fahrzeugpapieren
Amtliches. Kennzeichen (vorne und hinten)	• Ausführung, Anbringung - Zulässigkeit • Übereinstimmung mit Fahrzeugpapier-Angaben	• Zustand

Anlage VIIIb (Anlage VIII Nummer 3.1 und 3.2)

Anerkennung von Überwachungsorganisationen

1. Allgemeines

Die Anerkennung von Überwachungsorganisationen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen (im folgenden als HU und SP bezeichnet) sowie von Ein- und Anbauabnahmen (§ 19 Abs. 3 Nr. 3 oder 4) (Organisationen) obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsstellen).

2. Voraussetzungen für die Anerkennung

Die Anerkennung kann erteilt werden, wenn

2.1 die Organisation ausschließlich von selbständigen und hauptberuflich tätigen Kraftfahrzeugsachverständigen gebildet und getragen wird,

2.2 die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Organisation berufenen Personen persönlich zuverlässig sind,

2.3 zu erwarten ist, daß die Organisation die HU und SP sowie die Ein- und Anbauabnahmen ordnungsgemäß und gleichmäßig sowie unter Verwendung der erforderlichen technischen Einrichtungen durchführen wird, und sie sich verpflichtet, Sammlung, Auswertung und Austausch der Ergebnisse und Prüferfahrungen innerhalb der Organisation sicherzustellen und gemeinsam mit anderen Überwachungsorganisationen und den Technischen Prüfstellen in geeigneter Form auszutauschen,

2.4 die Organisation durch Einrichtung eines innerbetrieblichen Revisionsdienstes sicherstellt, daß die Ergebnisse für die Innenrevision und die Aufsichtsbehörde so gesammelt und ausgewertet werden, daß jederzeit die Untersuchungs- und Prüfqualität für einen beliebigen Zeitraum innerhalb der letzten drei Jahre nachvollzogen werden kann, und daß die Ergebnisse mit denjenigen anderer Überwachungsorganisationen und denen der Technischen Prüfstellen einwandfrei vergleichbar sind,

2.5 die Organisation sicherstellt, daß die mit der Durchführung der HU und SP sowie der Ein- und Anbauabnahmen betrauten Personen an mindestens fünf Tagen pro Jahr an regelmäßigen Fortbildungen teilnehmen, die den Anforderungen des vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgegebenen Aus- und Fortbildungsplans entsprechen,

2.6 für die mit der Durchführung der HU und SP sowie der Ein- und Anbauabnahmen betrauten Personen eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den HU und SP sowie der Ein- und Anbauabnahmen entstehenden Ansprüchen besteht und aufrechterhalten wird und die Organisation das Land, in dem sie tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die durch die zur Vertretung der Organisation berufenen Personen, den technischen Leiter, dessen Vertreter oder die mit der Durchführung der HU und SP sowie der Ein- und Anbauabnahmen betrauten Personen in Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben verursacht werden, und dafür den Abschluß einer entsprechenden Versicherung nachweist und aufrechterhält und

2.7 dadurch das Prüfangebot durch das Netz der Technischen Prüfstellen zu angemessenen Bedingungen für die Fahrzeughalter (z. B. hinsichtlich der Anfahrtswege und der Gebühren) nicht gefährdet ist.

3. Voraussetzungen für Kraftfahrzeugsachverständige und deren Angestellte

Die Organisation darf die ihr angehörenden Kraftfahrzeugsachverständigen (2.1) mit der Durchführung der HU und SP betrauen, wenn diese

3.1 mindestens 24 Jahre alt sind,

3.2 geistig und körperlich geeignet sowie zuverlässig sind,

3.3 die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen besitzen und gegen sie kein Fahrverbot angeordnet ist,

3.4 als Vorbildung ein Studium des Maschinenbaufaches, des Kraftfahrzeugbaufaches oder der Elektrotechnik an einer im Geltungsbereich dieser Verordnung gelegenen oder an einer als gleichwertig anerkannten Hochschule oder öffentlichen oder staatlich anerkannten Fachhochschule erfolgreich abgeschlossen haben,

3.5 an einer mindestens sechs Monate dauernden Ausbildung teilgenommen haben, die den Anforderungen des Aus- und Fortbildungsplans entspricht, der vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgegeben wird; die Dauer der Ausbildung kann bis auf drei Monate verkürzt werden, wenn eine mindestens dreijährige hauptberufliche Tätigkeit als Kraftfahrzeugsachverständiger nachgewiesen wird,

3.6 ihre fachliche Eignung durch eine Prüfung entsprechend den Vorschriften der §§ 2 bis 14 der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 24. Mai 1972 (BGBl. I S. 854) nachgewiesen haben; abweichend von § 2 Abs. 3 Nr. 3 der genannten Verordnung kann anstelle des Leiters einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr der technische Leiter einer Überwachungsorganisation in den Prüfungsausschuß berufen werden,

3.7 und wenn die nach 1. zuständige Anerkennungsstelle zugestimmt hat.

3.8 Die Organisation darf außer den ihr angehörenden Kraftfahrzeugsachverständigen auch deren Angestellte mit der Durchführung der HU und SP betrauen, wenn diese den Anforderungen von 3.1 bis 3.7 genügen und wenn sie hauptberuflich bei den Kraftfahrzeugsachverständigen beschäftigt sind.

3.9 Die mit der Durchführung der HU und SP betrauten Kraftfahrzeugsachverständigen und deren Angestellte werden im Sinne dieser Verordnung als Prüfingenieure (PI) bezeichnet.

4. Abnahmen nach § 19 Abs. 3 Nr. 3 und 4

4.1 Die Organisation darf die ihr angehörenden Kraftfahrzeugsachverständigen und deren Angestellte, die nach 3. mit der Durchführung der HU und SP betraut werden, außerdem mit der Durchführung von Abnahmen nach § 19 Abs. 3 Nr. 3 und 4 betrauen, wenn

4.1.1 sie für diese Abnahmen an einer mindestens zwei Monate dauernden besonderen Ausbildung teilgenommen,

4.1.2 sie die fachliche Eignung für die Durchführung von Abnahmen im Rahmen der Prüfung nach 3.6 nachgewiesen haben, und

4.1.3 wenn die nach 1. zuständige Anerkennungsstelle zugestimmt hat.

5. Technischer Leiter und Vertreter

Die Organisation hat einen technischen Leiter und einen Vertreter des technischen Leiters zu bestellen, die den Anforderungen nach 3. und 4. genügen müssen. Der technische Leiter hat sicherzustellen, daß die HU und SP sowie die Ein- und Anbauabnahmen ordnungsgemäß und gleichmäßig durchgeführt werden; er darf hierzu an die mit der Durchführung der HU und SP sowie der

Ein- und Anbauabnahmen betrauten Personen fachliche Weisungen erteilen. Die Aufsichtsbehörde darf dem technischen Leiter fachliche Weisungen erteilen. Die Bestellungen bedürfen der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. Sie können widerrufen werden, wenn der technische Leiter oder sein Vertreter die von der Aufsichtsbehörde erteilten fachlichen Weisungen nicht beachtet oder sonst keine Gewähr mehr dafür bietet, daß er seine Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen wird.

6. Übergangsvorschriften

6.1 Soweit Organisationen am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttretung der VO] zur Durchführung von HU und Abnahmen nach § 19 Abs. 3 Nr. 3 und 4 bereits anerkannt sind, bleiben die Anerkennungen bestehen.

6.2 Soweit Organisationen am 1. Juni 1989 zur Durchführung von HU anerkannt waren, bleiben die Anerkennungen bestehen; die Vorschriften in 2.2 bis 2.7, 3., 4. und 5. sind von diesem Tage ab entsprechend anzuwenden. Die nach 1. zuständige Behörde kann dies insbesondere im Hinblick auf 2.7 durch Auflagen sicherstellen. Die Ausbildung nach 3.5 und die Prüfung nach 3.6 haben nur die Personen abzulegen, die nach dem 1. Juni 1989 erstmals mit der Durchführung der HU betraut werden sollen oder die länger als zwei Jahre einer Technischen Prüfstelle oder Überwachungsorganisation nicht mehr angehören. Satz 1 gilt entsprechend für die Übertragung von HU auf amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 10 Abs. 2 Satz 5 des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), zuletzt geändert durch Artikel 12 Abs. 80 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), und für die Ablösung dieser Aufgabenübertragung durch eine Anerkennung nach 7.

7. Anerkennung des Trägers einer Technischen Prüfstelle

Dem Träger einer Technischen Prüfstelle oder einer anderen Stelle, an der der Träger der Technischen Prüfstelle maßgeblich beteiligt ist, kann für den

Bereich der Technischen Prüfstelle die Anerkennung erteilt werden; dies gilt für die andere Stelle jedoch nur, wenn der Träger der Technischen Prüfstelle auf eine Anerkennung verzichtet oder, sofern er bereits als Überwachungsorganisation anerkannt ist, die Anerkennung zurückgibt. Die Vorschriften in 2.2 bis 2.7, 3., 4. und 5. sowie bei der Anerkennung einer anderen Stelle auch in 6.1 Satz 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden.

8. Aufsicht über anerkannte Überwachungsorganisationen

8.1 Die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen üben die Aufsicht über die Inhaber der Anerkennungen aus. Die Aufsichtsbehörde oder die zuständigen Stellen können selbst prüfen oder durch von ihnen bestimmte Sachverständige prüfen lassen, ob insbesondere

8.1.1 die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind,

8.1.2 die HU und SP sowie die Ein- und Anbauabnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und die sich sonst aus der Anerkennung oder aus Auflagen ergebenden Pflichten erfüllt werden,

8.1.3 ob und in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

8.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Ferner ist vom Inhaber der Anerkennung sicherzustellen, daß die mit der Aufsicht beauftragten Personen sämtliche Untersuchungsstellen betreten dürfen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu ermöglichen; er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

Anlage VIIIc (Anlage VIII Nummer 3.2)

Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen

1. Allgemeines

1.1 Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen (im folgenden als SP bezeichnet) obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Anerkennungsstellen). Diese können die Befugnis auf die zuständigen Handwerkskammern oder auf die örtlich und fachlich zuständige Kraftfahrzeuginnung übertragen.

1.2 Für das Verfahren der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP wird vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden eine Richtlinie im Verkehrsblatt bekanntgemacht.

2. Voraussetzungen für die Anerkennung

Die Anerkennung wird erteilt, wenn

2.1 der Antragsteller, bei juristischen Personen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen sowie die für die SP verantwortlichen Personen persönlich zuverlässig sind. Ein Führungszeugnis und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister sind jeweils vorzulegen,

2.2 der Antragsteller durch Vorlage einer Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer nachweist, daß er oder die für die Durchführung der SP verantwortlichen Personen die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur selbständigen gewerblichen Verrichtung solcher Arbeiten erfüllt, die zur Behebung der bei den SP festgestellten Mängel erforderlich sind,

2.3 der Antragsteller nachweist, daß er eine oder mehrere für die Durchführung der SP verantwortliche Personen sowie Fachkräfte in genügender Zahl bestellt,

2.4 der Antragsteller nachweist, daß die für die Durchführung der SP verantwortlichen Personen und die Fachkräfte über eine entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügen. Sie müssen eine handwerkliche Ausbildung mit entsprechendem Abschluß haben (Meister-/Gesellenprüfung) als

- Kraftfahrzeugmechaniker,
- Kraftfahrzeugelektriker,
- Automobilmechaniker,
- Automobilelektriker,
- Karosserie- und Fahrzeugbauer,
- Metallbauer, Fachrichtung Fahrzeugbau oder
- Landmaschinenmechaniker,

oder als Dipl.-Ing., Dipl.-Ing. (FH) oder Ing. (grad.) des Maschinenbaufachs, des Kraftfahrzeugbaufachs oder der Elektrotechnik nachweislich im Kraftfahrzeugbereich (Untersuchung, Prüfung, Wartung oder Reparatur) tätig sein und eine mindestens eineinhalbjährige Tätigkeit auf diesem Gebiet nachweisen,

2.5 der Antragsteller oder die für die Durchführung der SP verantwortlichen Personen und die Fachkräfte darüber hinaus eine dem jeweiligen Stand der Technik der zu prüfenden Fahrzeuge entsprechende Schulung erfolgreich abgeschlossen haben,

2.6 der Antragsteller nachweist, daß er über mindestens eine Untersuchungsstelle verfügt, die der Anlage VIIId entspricht,

2.7 der Antragsteller nachweist, daß eine Dokumentation der Betriebsorganisation erstellt ist, die interne Regeln enthält, nach denen eine ordnungsgemäße Durchführung der SP sichergestellt ist,

2.8 der Antragsteller bestätigt, daß für die mit der Durchführung der SP betrauten verantwortlichen Personen und Fachkräfte eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den SP entstehenden Ansprüchen besteht, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, daß er diese Versicherung aufrechterhalten wird,

2.9 der Antragsteller das Land, in dem er tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die im Zusammenhang mit den SP von ihm oder den von ihm beauftragten verantwortlichen Personen und Fachkräften verursacht werden, und dafür den Abschluß einer entsprechenden Versicherung bestätigt, dies auf Verlangen nachweist und erklärt, daß er diese Versicherung aufrechterhalten wird.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Die Anerkennung kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß die SP ordnungsgemäß durchgeführt werden. Die Anerkennung ist nicht übertragbar.

3.2 Die Anerkennung ist auf bestimmte Arten, Fabrikate oder Typen von Fahrzeugen zu beschränken, wenn die Voraussetzungen nach 2.2 bis 2.9 nur für diese Arten, Fabrikate oder Typen nachgewiesen sind.

4. Rücknahme der Anerkennung

Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen nach 2. nicht vorgelegen hat. Von der Rücknahme kann abgesehen werden, wenn der Mangel nicht mehr besteht.

5. Widerruf der Anerkennung

Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der Voraussetzungen nach 2. weggefallen ist. Sie ist teilweise oder völlig zu widerrufen, wenn gröblich gegen die Vorschriften zur Durchführung der SP verstoßen wurde, wenn die SP nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden oder wenn gegen die Auflagen der Anerkennung gröblich verstoßen wurde. Sie kann widerrufen werden, wenn von ihr innerhalb von mindestens sechs Monaten kein Gebrauch gemacht worden ist.

6. Aufsicht über anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten

6.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht aus. Sie kann selbst prüfen oder prüfen lassen,

6.1.1 ob die SP ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen sowie die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden,

6.1.2 in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

6.2 Die Vorschriften nach 8.2 finden Anwendung.

7. Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte

7.1 Die Schulung nach 2.5 kann durchgeführt werden durch

7.1.1 Hersteller von SP-pflichtigen Kraftfahrzeugen oder deren Vertretungen, wenn sie SP-pflichtige Kraftfahrzeuge importieren, Hersteller von Bremsanlagen für SP-pflichtige Kraftfahrzeuge und Anhänger, sowie von diesen ermächtigte Stellen,

7.1.2 eine vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks ermächtigte Stelle oder

7.1.3 eine von der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen anerkannten Stellen.

7.2 Die Schulung, die vorgeschriebenen Wiederholungsschulungen, die Schulungsinhalte sowie die Schulungsstätten müssen der vom Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde im Verkehrsblatt bekanntgemachten Richtlinie entsprechen.

8. Aufsicht über das Anerkennungsverfahren

8.1 Die Aufsicht über die Anerkennungsstellen, das Anerkennungsverfahren sowie über die Schulungen obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde, den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen. Die Aufsichtsbehörde kann selbst prüfen oder durch die Anerkennungsstelle prüfen lassen, ob die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind und die sich sonst aus der Anerkennung oder den Nebenbestimmungen ergebenden Pflichten erfüllt werden.

8.2 Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume des Inhabers der Anerkennung während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und die vorgeschriebenen Aufzeichnungen einzusehen. Der Inhaber der Anerkennung hat diese Maßnahmen zu dulden, soweit erforderlich die beauftragten Personen dabei zu unterstützen und auf Verlangen die vorgeschriebenen Aufzeichnungen vorzulegen. Er hat die Kosten der Prüfung zu tragen.

Anlage VIII d (Anlage VIII Nummer 4)

Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen

1. Zweck und Anwendungsbereich

1.1 Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen (im folgenden als HU und SP bezeichnet) sind unter gleichen Voraussetzungen und nach gleichen technischen Standards durchzuführen.

1.2 Die nachstehenden Vorschriften gelten für Untersuchungsstellen, an denen HU und/oder SP durchgeführt werden.

2. Untersuchungsstellen

An Untersuchungsstellen werden HU und/oder SP durchgeführt. Sie werden wie folgt unterteilt:

2.1 Prüfstellen

2.1.1 Prüfstellen allgemein

An Prüfstellen werden regelmäßig HU und SP von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern oder Prüfingenieuren, im folgenden als aaSoP oder PI bezeichnet, durchgeführt. Prüfstellen müssen sich während der Durchführung der Untersuchungen und Prüfungen in der ausschließlichen Verfügungsgewalt der Technischen Prüfstellen oder amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen befinden.

2.1.2 Prüfstellen von Technischen Prüfstellen (§ 10 Kraftfahrsachverständigengesetz)

Die Technischen Prüfstellen unterhalten zur Gewährleistung eines flächendeckenden Untersuchungsangebots ihre Prüfstellen an so vielen Orten, daß die Mittelpunkte der im Einzugsbereich liegenden Ortschaften nicht mehr als 25 km Luftlinie von den Prüfstellen entfernt sind.

2.2 Prüfstützpunkte

An Prüfstützpunkten werden unter Inanspruchnahme der technischen Einrichtungen einer in die Handwerksrolle eingetragenen Kraftfahrzeugwerkstatt oder eines entsprechenden Fachbetriebes (z. B. Kraftfahrzeugwerkstätten zur Betreuung eines Fuhrparks) HU und/oder SP durchgeführt.

2.3 Prüfplätze

Auf Prüfplätzen dürfen nur Fahrzeuge des eigenen Fuhrparks (dazu zählen alle Fahrzeuge eines Halters oder Betreibers) untersucht und/oder geprüft werden.

2.4 Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP

SP dürfen durch dafür anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten in den im Anerkennungsbescheid bezeichneten Betriebsstätten/Zweigstellen durchgeführt werden.

3. Ausstattung und bauliche Gegebenheiten von Untersuchungsstellen

3.1 Die Mindestanforderungen an Untersuchungsstellen ergeben sich aus der Anlage zu Nummer 3.

3.2 Die Einhaltung der eichrechtlichen und sonstigen für die eingesetzten Meß-/Prüfgeräte geltenden Vorschriften ist vom Inhaber oder Nutzer der Untersuchungsstelle sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten,

ist die Durchführung von HU und SP bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes unzulässig.

4. Ausnahmen

4.1 An Prüfstützpunkten (2.2) und Prüfplätzen (2.3) ist eine ständige Ausstattung mit den nach 3.1 vorgeschriebenen und in der Anlage unter den Nummern 5, 6, 7, 11, 13 bis 16 aufgeführten Prüfgeräten dann entbehrlich, wenn sichergestellt ist, daß diese Geräte von den durchführenden Personen mitgeführt und bei HU und SP eingesetzt werden.

4.2 Abweichend von der nach 3.1 vorgeschriebenen Ausstattung mit Meß- und Prüfgeräten sind Ausnahmen an Untersuchungsstellen zulässig, wenn an diesen nur bestimmte Fahrzeugarten untersucht oder geprüft werden. Die zulässigen Ausnahmen ergeben sich aus der Anlage zu Nummer 3; sie sind der zuständigen Anerkennungsstelle (Nummer 4 Anlage VIII) zu melden.

4.3 Abweichend von den Vorschriften über die Durchführung der Prüfungen von Bremsanlagen bei HU und/oder SP an Prüfplätzen (2.3) darf bis zum [Einsetzen: 48 Monate nach Inkrafttreten der VO] die Wirkung der Betriebs-, Feststell- und Dauerbremsanlage mit einem schreibenden Bremsmeßgerät, das die erreichten Bremsverzögerungen aufzeichnet, im Fahrversuch festgestellt werden. Dazu müssen geeignete Fahrtstrecken zur Verfügung stehen; Fahrversuche im öffentlichen Verkehrsraum sind ohne Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs durchzuführen. Nummer 4.2 Satz 2 gilt entsprechend.

5. Schlußbestimmungen

Veränderungen bei Untersuchungsstellen, welche ihre Anerkennung beeinflussen können, sind der Anerkennungsstelle unaufgefordert mitzuteilen. Bei Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften nach Nummer 1 bis 4 kann die Untersuchungs- und/oder Prüftätigkeit in den betreffenden Untersuchungsstellen untersagt werden.

Anlage zu Nummer 3.

Untersuchungsstellen Anforderungen	Prüfstellen	Prüfstützpunkte	Prüfplätze	anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten
1. Grundstück	Lage und Größe muß ordnungsgemäße HU/SP an zu erwartender Zahl von Fahrzeugen gewährleisten.	Muß so beschaffen sein, daß Störungen im öffentlichen Verkehrsraum durch den Betrieb nicht entstehen.	Geeigneter Platz zur Durchführung einer HU/SP an mindestens einem Fahrzeug muß vorhanden sein.	Mindestgröße ergibt sich aus 2.
2. Bauliche Anforderungen	Prüfhalle muß festeingebaute Prüfeinrichtungen überdecken. Ihre Abmessungen richten sich nach der Anzahl der Prüfgassen und deren Ausrüstung. Die Länge wird durch den Einbau der jeweiligen Prüfgeräte und die Abmessungen der zu untersuchenden Fahrzeuge bestimmt.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Prüfplatz in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fahrzeugen (z. B. nur Personenkraftwagen oder Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge).	-	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Prüfplatz, wo ein Lastkraftwagenzug geprüft werden kann.
3. Grube, Hebebühne oder Rampe mit ausreichender Länge und Beleuchtungsmöglichkeit sowie mit Einrichtung zum Anheben der Achsen oder Spieldetektoren	X	X	X Jedoch entbehrlich, sofern nur Fahrzeuge mit $V_{max/zul.}$ ≤ 40 km/h untersucht werden.	X
4. Bremsprüfstand	X	X[1)]	X[1)]	X[1)]
5. Schreibendes Bremsmeßgerät	X	X[2)]	X[2)]	X[2)]

Drucksache 74/98

6. Prüfgerät zur Funktionsprüfung von Druckluftbremsanlagen	X[3)]	X[4)]	X[4)]	X[3)]
7. Fußkraftmeßgerät (Bremsanlagen)	X	X[5)]	X[5)]	-
8. Druckluftbeschaffungsanlage ausreichender Größe und Leistung	-	-	-	X
9. Füll- und Entlüftergerät sowie Pedalstütze (Prüfung) für Hydraulikbremsanlagen	-	-	-	X[5)]
10. Meß- und Prüfgeräte				
10.1 zur Prüfung einzelner Bremsaggregate und Bremsventile	-	-	-	X[6)]
10.2 zur Prüfung des Luftpressers	-	-	-	X[6)]
11. Bandmaß (≥ 20 m), Stoppuhr	X	X	X	X
12. - Scheinwerfereinstellprüfgerät oder senkrechte Prüffläche und - ebene Flächen für die Aufstellung des Fahrzeugs	X	X	X	-

13. Prüfgerät für die elektrischen Verbindungseinrichtungen zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger	X	X	X	X
14. Lehren für die Überprüfung von Zugösen und Bolzen der Anhängerkupplung, Zugsattelzapfen, Sattelkupplungen, Kupplungskugeln	 X[7] X[7] X[7] X	 X[7] X[7] X[7] X	 X[7] X[7] X[7] X	 X[7] X[7] X[7] X
15. CO-Meßgerät für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Anlage XI)	X[8]	X[8]	X[8]	-
16. Meßgeräte zur Messung der Spitzenkraft FS (Klasse 2) nach § 35e Abs. 5	X[9]	X[9]	X[9]	X[9]
17. Ausstattung mit Spezialwerkzeugen nach Art der zu erledigenden Montagearbeiten	-	-	-	X

Drucksache 74/98

Ausnahmen nach 4.2:

1) Ausstattung nicht erforderlich, wenn ausschließlich Fahrzeuge mit $V_{max\,/zul} \leq 40$ km/h geprüft werden oder die nicht auf Bremsenprüfstand geprüft werden können;
2) Ausstattung nicht erforderlich, wenn ausschließlich Fahrzeuge untersucht werden, bei denen für die Bremsprüfung ein schreibendes Bremsmeßgerät nicht erforderlich ist.
3) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Druckluftbremsanlagen untersucht und geprüft werden; Beschränkung in Anerkennung aufnehmen.
4) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Druckluftbremsanlage untersucht werden.
5) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Hydraulikbremsanlagen geprüft werden; Beschränkung in Anerkennung aufnehmen.
6) Entfällt, wenn die aufgeführten Teile nicht instandgesetzt, sondern nur ausgetauscht werden.
7) Ausstattung nur erforderlich, wenn Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Kraftomnibusse untersucht und geprüft werden.
8) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Ottomotor gemäß Anlage XI untersucht werden.
9) Ausstattung nur erforderlich, wenn Kraftomnibusse mit mehr als 16 Fahrgastplätzen untersucht/überprüft werden."

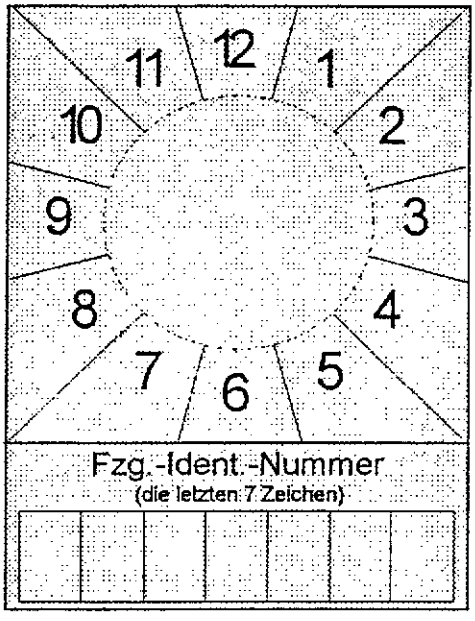
Anhang 2

Anlage IXb (§ 29 Abs. 2 bis 8)

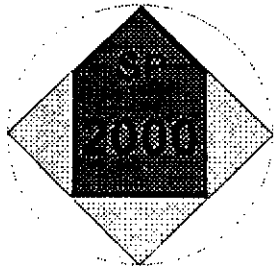
Prüfmarke und SP-Schild für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen

1. Vorgeschriebene Beschaffenheit

1.1 Muster



SP-Schild



Prüfmarke

1.2 Abmessungen und Gestaltung

1.2.1 Prüfmarke

1.2.1.1 Allgemeines

Material:	Folie oder Festkörper aus Kunststoff
Kantenlänge der Prüfmarke:	24,5 mm x 24,5 mm
Strichfarben:	schwarz
Schriftart:	Helvetica medium
Schriftfarbe:	schwarz.

1.2.1.2 Grundkörper von Prüfmarken, die als Festkörper ausgebildet sind

Durchmesser:	35 mm
Höhe:	4 mm
Farbe:	grau
Umrandung:	keine.

1.2.1.3 Fläche des Pfeiles:

Kantenlänge des Pfeilschaftes:	17,3 mm x 17,3 mm
Kantenlänge der Pfeilspitze:	Basislinie: 17,3 mm Seitenlinien: 12,2 mm
Farbe:	jeweils entsprechend dem Kalenderjahr, in dem die nächste Sicherheitsprüfung durchgeführt werden muß (Durchführungsjahr). Sie ist für das Durchführungsjahr 1999 - rosa 2000 - grün 2001 - orange 2002 - blau 2003 - gelb 2004 - braun. Die Farben wiederholen sich für die folgenden Kalenderjahre jeweils in dieser Reihenfolge.
Strichstärke der Umrandung:	0,7 mm
Anordnung Text „SP“:	vertikal zentriert, Buchstabenunterkante 10 mm unter der Pfeilspitze
Schrifthöhe Text „SP“:	4 mm
Anordnung Jahreszahl:	vertikal und horizontal zentriert
Schrifthöhe Jahreszahl:	5 mm.

1.2.1.4 Restfläche:

Farbe:	grau
Umrandung:	keine.

1.2.2 SP-Schild

1.2.2.1 Allgemeines

Material:	Folie, Kunststoff oder Metall
Kantenlänge (Höhe x Breite):	80 mm x 60 mm
Grundfarbe:	grau
Strichfarben:	schwarz
Schriftfarben:	schwarz.

1.2.2.2 Quadrat Monatsangabe

Kantenlänge:	60 mm
Anordnung der Monatszahlen:	1 bis 12 jeweils um 30° im Uhrzeigersinn versetzt, an einem fiktiven Kreisring von 40 mm Durchmesser außen angesetzt
Schriftart:	Helvetica medium, zweistellige Zahlen in Engschrift

Schrifthöhe:	5 mm
Linien zwischen den Monatszahlen:	sechs jeweils fiktiv durch den Mittelpunkt des Quadrates verlaufende, um 30° versetzte Linien
Strichstärke:	0,5 mm.

1.2.2.3 Kreisfläche

Beschaffenheit:	Damit die Prüfmarke von dem SP-Schild abgelöst werden kann, ohne dieses zu zerstören, sollte die Kreisfläche mindestens 1 mm positiv erhaben sein.
Anordnung Mittelpunkt:	auf den Mittelpunkt des Quadrates (Monatsangabe) zentriert
Innendurchmesser:	35 mm
Umrandung:	keine
Grundfarbe:	grau.

1.2.2.4 Feld „Fzg.-Ident.-Nummer"

Anordnung:	je 2 mm Abstand zur seitlichen und unteren Außenkante
Kantenlänge (Höhe x Breite):	12 mm x 56 mm
Einzelfelder (Höhe x Breite):	7 Felder, 12 mm x 8 mm
Strichstärke:	0,5 mm
Schrift:	Helvetica medium
Schrifthöhe („Fzg.-Ident.-Nummer"):	3 mm
Schrifthöhe („die letzten 7 Zeichen"):	2 mm.

Bei Ausführung des SP-Schildes als Folie muß das Feld nach der Beschriftung mit einer zusätzlichen Schutzfolie gesichert werden.

1.2.3 Farbtöne der Beschriftung und des Untergrundes

Farbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V., Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin.

Als Farbton ist zu verwenden:

schwarz	- RAL 9005
braun	- RAL 8004
rosa	- RAL 3015
grün	- RAL 6018
gelb	- RAL 1012
blau	- RAL 5015
orange	- RAL 2000
grau	- RAL 7035.

1.2.4 Dauerbeanspruchung

Prüfmarke und SP-Schild müssen so beschaffen sein, daß sie für die Dauer ihrer Gültigkeit den Beanspruchungen beim Betrieb des Fahrzeuges standhalten.

2. Ergänzungsbestimmungen

2.1 Fälschungssicherheit

Damit Fälschungen erschwert und nachweisbar werden, sind durch den Hersteller bestimmte Merkmale und zusätzlich eine Herstellerkennzeichnung einzubringen, die über die gesamte Lebensdauer der Prüfmarke wirksam und erkennbar bleiben.

2.1.1 Prüfmarken in Folienausführung

Es sind unsichtbare Schriftmerkmale und zusätzlich eine Herstellerkennzeichnung, die ohne Hilfsmittel nicht erkennbar sind, einzuarbeiten. Die Erkennbarkeit muß durch die Verwendung von mit Black-light-Röhren (300 - 400 nm) ausgerüsteten Prüflampen gegeben sein. Die verwendeten Schriften der Kennzeichnung müssen in nicht fälschbarer Microschrift ausgeführt sein. In die Kennzeichnung ist der Hersteller und das Produktjahr in Form einer Zahlenkombination einzubringen. Die Zeichen haben eine maximale Höhe von 2 mm und eine maximale Strichstärke von 0,75 mm. Es sind Flächensymbole einzuarbeiten.

2.1.2 Prüfmarken in Festkörperausführung

Die Umrandung des Pfeiles, der Text „SP" und die Jahreszahl müssen mindestens 0,3 mm positiv erhaben sein. Auf der Rückseite der Prüfmarke muß eine zusätzliche Kennzeichnung aufgebracht werden. In die Kennzeichnung ist der Hersteller und das Produktjahr in Form einer Zahlenkombination einzubringen.

2.2 Übertragungssicherheit

2.2.1 Allgemeines

Bei Prüfmarken oder SP-Schildern aus Folie muß zur Gewährleistung der Übertragungssicherheit der Untergrund vor dem Aufbringen frei von Staub, Fett, Klebern, Folien oder sonstigen Rückständen sein.

2.2.2 Entfernung von Prüfmarken

Es muß gewährleistet sein, daß sich Prüfmarken bei ordnungsgemäßer Anbringung nicht unzerstört entfernen lassen. Der Zerstörungsgrad der Prüfmarken muß so groß sein, daß eine Wiederverwendung auch unter Korrekturen nicht möglich ist. Es darf nicht möglich sein, aus zwei abgelösten (entfernten) Prüfmarken eine Ähnlichkeitsfälschung herzustellen.

2.3 Echtheitserkennbarkeit im Anlieferungszustand

Die Verarbeiter von Prüfmarken (Zulassungsbehörden, Technische Prüfstellen, Überwachungsorganisationen, anerkannte Kfz-Werkstätten) müssen im Anlieferungszustand die systembedingte Echtheit erkennen können. Dies wird durch ein genau definiertes und gekennzeichnetes Schutzpapier auf der Klebeseite der aus Folie hergestellten Prüfmarken oder durch die auf der Rückseite der Festkörper aufgebrachten fälschungserschwerenden Schriftmerkmale nach Nummer 2.1.2 sichergestellt.

In der Sichtfläche der Prüfmarke ist eine nicht aufdringliche und das Gesamtbild nicht störende fälschungserschwerende Produktkennzeichnung eingebracht.

Die Prüfmarken sind in übersichtlich zählbaren Behältnissen verpackt.

2.4 Anbringung der Prüfmarken und SP-Schilder

Die individuelle Beschriftung des SP-Schildes mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erfolgt mit einem dokumentenechten Permanentschreiber. Diese Beschriftung ist durch eine Schutzfolie zu sichern. Beim Ablösen der Schutzfolie muß sich das Feld „Fzg.-Ident.-Nummer" so zerstören, daß eine Wiederverwendung auch unter Korrekturen nicht möglich ist. Bei Ausführung des SP-Schildes als Festkörper aus Kunststoff oder Metall können die Zeichen auch positiv oder negativ erhaben aufgebracht werden; eine zusätzliche Schutzfolie ist dann entbehrlich.

Das SP-Schild ist gut sichtbar am Fahrzeugheck in Fahrtrichtung hinten links anzubringen. Die Anbringungshöhe ist so zu wählen, daß sich die Oberkante des SP-Schildes mindestens 300 mm und maximal 1.800 mm über der Fahrbahn befindet. Die rechte Kante des SP-Schildes darf nicht mehr als 800 mm vom äußersten Punkt des hinteren Fahrzeugumrisses entfernt sein. Davon kann nur abgewichen werden, wenn die Bauart des Fahrzeuges diese Anbringung nicht zuläßt.

Die Prüfmarke ist auf der Kreisfläche oder in dem Haltering des SP-Schildes so anzubringen, daß die Pfeilspitze auf den Monat zeigt, in dem das Fahrzeug zur nächsten Sicherheitsprüfung nach den Vorschriften der Anlage VIII vorzuführen ist.

2.5 Bezug von Prüfmarken

Die Hersteller von Prüfmarken beliefern ausschließlich die Zulassungsbehörden, die Technischen Prüfstellen, die Überwachungsorganisationen und die für die Anerkennung von Werkstätten zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen zuständigen Stellen. Die Anerkennungsstellen nach Nummer 1.1 Anlage VIIIc beliefern die zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Werkstätten. Die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen können Abweichendes bestimmen.

Begründung

Durch die Verordnung werden die Vorschriften über die regelmäßige Technische Überwachung der Fahrzeuge (§ 29 und Anlage VIII StVZO) neu gefaßt.

Hervorzuheben ist insbesondere:

- Die für bestimmte Nutzfahrzeuge vorgeschriebenen Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen werden zu einer Sicherheitsprüfung zusammengefaßt. Die Zeitabstände für die Durchführung der Sicherheitsprüfungen werden in Abhängigkeit vom Alter und von der Art der Fahrzeuge vorgeschrieben.

- Zur gleichmäßigen Anwendung der Durchführungsvorschriften für Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen werden diese konkreter gefaßt.

- Zum besseren Verständnis der Vorschriften wurde eine Aufteilung nach Adressaten vorgenommen.

- Die Verwaltungen der Länder werden entlastet, da die Anerkennungs- und Aufsichtsbefugnis für die Werkstätten, die Sicherheitsprüfungen durchführen wollen, auf die örtlich zuständigen Handwerkskammern oder Kraftfahrzeuginnungen delegiert werden kann.

Als Folge vorgenannter Vorschriftenänderungen werden eine Ausnahmeverordnung zur StVZO und die Bußgeldkatalog-Verordnung redaktionell sowie die Gebühren-Ordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr hinsichtlich der Höhe einiger Gebühren angepaßt.

I. Allgemeines

1. Ausgangslage

Die regelmäßige Technische Überwachung (TÜ) der Fahrzeuge hat sich über einen Zeitraum von Jahrzehnten entwickelt und wurde dabei maßgeblich beeinflußt durch die fortgeschrittene Fahrzeugtechnik, die geänderten Verkehrsverhältnisse sowie einem gestiegenen Sicherheits- und Umweltbewußtsein. Auch unter dem Gesichtspunkt, daß die heute im Verkehr befindlichen neueren Fahrzeuge und die in ihnen verbauten Verschleißteile wesentlich höhere „Standzeiten" haben, die Wartungsintervalle immer länger und die Fahrzeuge insgesamt langzeittauglicher wurden, wird die TÜ zukünftig notwendig sein. Nationale und internationale Wirk-(Bau-)Vorschriften beschränken sich weitgehend auf einzuhaltende Normen für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge, ohne die unterschiedlichen Einsatz-, Wartungs- und Pflegebedingungen der Fahrzeuge im späteren Betrieb in ihrer gesamten Bandbreite abdecken zu können. Hinzu kommt die in weiten Bereichen festzustellende fehlende Einsicht und mangelnde Bereitschaft von Fahrzeughaltern, ihre Fahrzeuge in einem vorschriftsmäßigen Zustand zu erhalten. Die hierzu geführten Mängelstatistiken über anläßlich von vorgeschriebenen Untersuchungen der Fahrzeuge festgestellte Mängel untermauern dies eindeutig. Insoweit wird der gesetzliche Auftrag (Straßenverkehrsgesetz - StVG -), möglichen verkehrlichen und umweltrelevanten Gefährdungspotentialen durch Vorschriften für die TÜ entgegenzuwirken, auch zukünftig zu erfüllen sein, um die „technische" Verkehrssicherheit sowie ein optimales Abgas- und Geräusch-verhalten der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sicherzustellen.

Für die TÜ innerhalb der Europäischen Union (EU) gilt die Richtlinie 96/96/EG. Diese Richtlinie ist zur Zeit noch geprägt durch die Vorgabe sogenannter „Mindest"-Normen, die von allen Mitgliedstaaten umzusetzen sind, ihnen aber die Möglichkeit einräumt, z. B. über den vorgeschriebenen („Mindest"-)Rahmen hinausgehende Untersuchungen, Untersuchungspunkte und kürzere Zeitabstände etc. vorzuschreiben. Ziel muß sein, die TÜ in der gesamten EU zumindest bei den Fahrzeugen, die am grenzüberschreitenden Verkehr teilnehmen, nach einheitlichen Kriterien durchzuführen. Andere, der EU nicht angehörige Staaten auch außerhalb Europas sind ebenfalls bestrebt, Systeme und entsprechende Infrastrukturen für regelmäßige TÜ aufzubauen. So werden zur Zeit bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) entsprechende Regelungsvorschläge für die TÜ beraten, die nach Verabschiedung auch außerhalb der EU zur Anwendung kommen sollen.

2. Zielsetzungen der Verordnung

Durch die Überarbeitung und Neufassung der maßgeblichen Vorschriften zur TÜ (§ 29 und Anlage VIII StVZO) werden mehrere Maßnahmen umgesetzt. Im einzelnen:

2.1 Aufteilung in Fahrzeughalter- und Untersuchungs-/Prüfvorschriften

Die bisherigen Vorschriften des § 29, der Anlage VIII StVZO und der dazugehörigen Ausführungs-Richtlinien waren dadurch gekennzeichnet, daß sie sowohl die für Fahrzeughalter als auch die für Behörden und die die Fahrzeuge untersuchenden Stellen notwendigen Vorschriften und Bestimmungen enthielten. Durch die Neufassung wurde dies geändert. So enthalten § 29 - neu - und Anlage VIII - neu - StVZO die relevanten Vorschriften für alle Halter untersuchungspflichtiger Fahrzeuge. Die darüber hinausgehenden Vorschriften wie Untersuchungsanweisungen, Anerkennungsverfahren

für Überwachungsorganisationen und Werkstätten sowie Mindest-Anforderungen an Untersuchungsstellen wurden in die Anlagen VIIIa bis VIIId StVZO - neu - aufgenommen. Diese Aufteilung nach Adressaten bringt den Vorteil der besseren Lesbarkeit mit sich und dient der Vereinfachung.

2.2 Zusammenfassung von Untersuchungen bei Nutzfahrzeugen; Einführung von altersabhängigen Fristen

2.2.1 Die Zwischen- und Bremsensonderuntersuchung (ZU und BSU), letztere als Ergänzung der Hauptuntersuchung (HU) vorgeschrieben, wurden 1960 aus der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (§ 83) übernommen bzw. neu (BSU) aufgenommen (vgl. VKBl. 1960, S. 398 ff). Ausgehend vom damaligen Stand der Fahrzeugtechnik und der gegebenen Unfallsituation (durch Polizei festgestellte unfallursächliche technische Mängel im statistischen Mittel für alle Fahrzeuge bei 2,8 %, heute bei ≈ 1 %) war die Übernahme/Einführung der genannten Untersuchungen in dem damals festgeschriebenen und 1971 nochmals erweiterten Umfange (VKBl. 1971, S. 342 ff) gerechtfertigt. Die Einführung der BSU 1960 als Ergänzung der HU geschah auch unter dem Gesichtspunkt, daß z. T. eine innere Untersuchung der Radbremsen vorgenommen werden mußte und dies nicht von den HU-Prüfern durchgeführt werden durfte, da damit Montagearbeiten verbunden waren (Handwerksrecht). Nach Nummer 1.4.3 Anlage VIII StVZO - alt - war die Notwendigkeit der „inneren Untersuchung" immer dann gegeben, wenn der Fahrzeug- oder Bremsenhersteller dies in entsprechenden Anleitungen verlangte. Derartige Anweisungen bestehen heute grundsätzlich nicht mehr und wenn, dann nur in einem sehr geringem Umfang. Möglich wurde dies durch verbesserte Radbremskonstruktionen, die insgesamt ein günstigeres Verschleiß- und Reparaturverhalten aufweisen, bessere Abstimmungen des Bremsverhaltens von Zug- und Anhängefahrzeug aufeinander usw. Die zunehmende Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Scheibenbremsen, elektronisch ge-

steuerten Bremsanlagen und weitere, zum Teil noch in der Entwicklung befindliche Neuerungen werden diesen Trend noch verstärken.

Durch die zeitliche Bindung der BSU an die HU (bis 3 Monate vor der HU nach Nummer 2.5 Anlage VIII StVZO - alt -) erfolgte im Prinzip eine doppelte Prüfung der Fahrzeug-Bremsanlagen innerhalb einer relativ kurzen Zeitspanne, oftmals sogar am gleichen Tage. Das führte in der heutigen Praxis zu Unverständnis (innere Untersuchung nicht mehr nötig), aber auch teilweise zu Verfahrensweisen, die eine Neufassung der Vorschriften notwendig machte.

So wurde nach Überprüfung der für Nutzfahrzeuge (Lkw, Busse, Anhänger) vorgeschriebenen Untersuchungen, den dazu vorliegenden Mängelstatistiken und aufgrund der praktischen Untersuchungserfahrungen mit neuartigen Fahrzeugkonzeptionen vorgeschlagen, die beiden Untersuchungsarten ZU und BSU zusammenzufassen.

Weiterhin sollen bei dieser (neuen) Untersuchung/Prüfung nicht die Fahrzeuge in ihrer Gesamtheit, sondern nur wichtige verschleißbehaftete und reparaturanfällige Fahrzeugteile überprüft und verschiedene Funktions- sowie Wirkungsprüfungen durchgeführt werden. Ausgehend von den vorliegenden Mängelstatistiken und den allgemeinen Untersuchungs-/Prüferfahrungen wird nunmehr vorgeschrieben, daß sich die neue Prüfung beschränkt auf die besonders verschleißbehafteten und sicherheitsrelevanten Teile/Baugruppen der Prüfbereiche Fahrgestell/Fahrwerk/Verbindungseinrichtungen, Lenkung, Reifen/Räder und Bremsanlage sowie auf die Überprüfung der Auspuffanlage. Von daher lag es nahe, diese Prüfung als Sicherheitsprüfung (SP) zu benennen. Im Rahmen der SP wird nicht mehr wie bei der ZU das Fahrzeug in seiner Gesamtheit überprüft, sondern es wird konkret vorgegeben, welche Teile/Einrichtungen (im weiteren als Prüfpunkte bezeichnet) gezielt zu überprüfen sind. Dies hat den Vorteil, daß die vorgeschriebenen Prüfpunkte in der zur Verfügung stehenden Zeit intensiv überprüft werden können.

Die übrigen, nicht den Prüfbereichen zugeordneten Fahrzeugteile/-einrichtungen werden nicht überprüft. Das hat zur Folge, daß dem Fahrzeughalter und Fahrer eine erhöhte Verantwortung zugemessen werden muß, der er durch Überprüfung/Inaugenscheinnahme des Fahrzeugs nachkommen kann. Als Beispiel ist in diesem Zusammenhang die Beleuchtungseinrichtung der Fahrzeuge zu nennen, deren Funktion von den Fahrzeughaltern und Fahrern leicht überprüft werden kann. Hinzu kommt, daß diese Fahrzeuge einmal jährlich im Rahmen der HU nach Maßgabe der Anlage VIIIa auf Funktion und Vorschriftsmäßigkeit untersucht werden. Wiederum als Beispiel auf die Beleuchtungseinrichtung eingehend, müssen bei den HU unvorschriftsmäßige, nicht zulässige oder ohne Genehmigungszeichen angebaute Scheinwerfer, Leuchten und andere lichttechnische Einrichtungen beanstandet werden.

2.2.2 Eine weitere, gegenüber den bisherigen Vorschriften vorgenommene grundlegende Änderung, ist die sogenannte „Dynamisierung" der Prüffr i-sten für vorgeschriebene SP an Nutzfahrzeugen. Diese zeitliche Streckung bei neuen und in regelmäßigen Zeitabständen für ältere Nutzfahrzeuge vorgeschriebenen Zeitabstände (Fristen) für SP ergab sich aus der Erkenntnis, daß der Verschleiß/die Reparaturanfälligkeit der Fahrzeuge mit steigendem Alter und der damit in der Regel verbundenen höheren Laufleistung steigt. Dies wird durch vorliegende Mängelstatistiken untermauert.

Insgesamt gesehen werden somit die Halter von Nutzfahrzeugen dadurch entlastet, daß einerseits die beiden Untersuchungen ZU und BSU zur SP zusammengefaßt und darüber hinaus eine Dynamisierung der SP-Fristen über dem Fahrzeugalter vorgenommen wurde. Bezogen auf den heutigen Nutzfahrzeugbestand werden jährlich etwa 1,4 Millionen Untersuchungen entfallen.

Außerdem stellen die sogen. „Verfahrensvorschriften" sicher, daß der Fahrzeughalter immer die für ihn günstigste Durchführungsstelle für die SP (anerkannte Kfz-Werkstatt, Techn. Prüfstelle, a. a. Überwachungsorganisation, bei Einhaltung der entspr. Vorschriften seine eigene Kfz-Werkstatt) auswählen kann, so daß auch bei den untersuchungsbedingten Ausfallzeiten der Fahrzeuge eine Minderung zu erwarten ist.

2.3 Konkrete Untersuchungsvorgaben für die Hauptuntersuchung (HU)

Die Vorschrift des § 29 Abs. 2a StVZO - alt - lautete:
„Durch die Prüfplakette wird bescheinigt, daß das Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner letzten Hauptuntersuchung bis auf etwaige geringe Mängel für vorschriftsmäßig befunden worden ist."

Diese Vorschrift trug dem Umstand Rechnung, daß bei einer HU, die sinnvollerweise aus Zeit- und Kostengründen als regelmäßig wiederkehrende Untersuchung auf stichprobenartige Untersuchungen einzelner Fahrzeugteile/-Einrichtungen beschränkt bleiben mußte, keine umfassende Feststellung der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs erfolgen konnte. Anderenfalls hätte eine der Typprüfung vergleichbare Untersuchung mit entsprechendem Zeit- und Kostenaufwand durchgeführt werden müssen. Die Art und Weise der durchzuführenden Untersuchungsschritte und der Beurteilung festgestellter Mängel am Fahrzeug waren in der Durchführungs- und Mängelrichtlinie für HU festgelegt, allerdings unter der Maßgabe, daß es der untersuchenden Person weitgehend freigestellt war, welche und in welchem Umfang einzelne Untersuchungspunkte zu überprüfen waren. Unterschiedliche Verfahrensweisen der untersuchenden Personen sowie nicht in allen Fällen befriedigende Qualität waren die Folge, die durch die neuen Vorschriften auch im Sinne der Gleichbehandlung aller Fahrzeughalter ausgeräumt werden sollen. § 29, Anlage VIII und insbesondere Anlage VIIIa (Durchführung der HU) StVZO - neu - gehen einen neuen Weg.
„Durch eine im Ergebnis einer Hauptuntersuchung zugeteilte und angebrachte Prüfplakette wird bescheinigt, daß das Fahrzeug zum Zeitpunkt

dieser Untersuchung vorschriftsmäßig nach Nummer 1.2 der Anlage VIII ist", lautet nunmehr die entsprechende Vorschrift im § 29 Abs. 3, Satz 2 StVZO - neu -.
Nummer 1.2 Anlage VIII enthält eine Festverweisung auf die „Durchführungsbestimmungen" der Anlage VIIIa StVZO - neu -. Danach ist bei allen HU eine Pflichtuntersuchung der dort näher bezeichneten Untersuchungspunkte an den Fahrzeugen immer durchzuführen. Besteht aufgrund des Zustandes oder des Alters des Fahrzeuges, Bauteils oder Systems die Vermutung, daß eine über die Pflichtuntersuchung hinausgehende vertiefte und damit notwendige Ergänzungsuntersuchung bei dem vorgestellten Fahrzeug erforderlich ist, hat die untersuchende Person diese umfangreichere HU aufgrund der ihr zugemessenen pflichtgemäßen Ermessensentscheidung durchzuführen. Das gleiche gilt bei vermuteten unvorschriftsmäßigen technischen Änderungen an den Fahrzeugen, an Bauteilen oder Systemen. Die über die Pflichtuntersuchung hinausgehende Ergänzungsuntersuchung ergibt sich ebenfalls aus Anlage VIIIa StVZO - neu -. Ausgehend von dem hohen Ausbildungsniveau der amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) und Prüfingenieuren der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen (PI) ist eine derartige Ermessensentscheidung vertretbar.

Durch die vorgenannte Neufassung der Vorschriften wird eine einheitliche Durchführung und eine in ihrer Aussagequalität verbesserte HU erwartet.

2.4 Änderung und Streichung der Vorschriften über besondere Untersuchungsformen (Nummer 4 Anlage VIII StVZO - alt -

2.4.1 Nach Nummer 4.1 i. V. m. Nummer 6 Anlage VIII StVZO - alt - wurden Fahrzeughalter von der Pflicht zur Vorführung ihrer Fahrzeuge zur Durchführung der HU bei einem aaSoP befreit, wenn sie die HU in ihrem eigenen Betrieb durchführten und hierfür anerkannt waren. Auf Antrag konnte auch genehmigt werden, daß vorgeschriebene ZU und BSU von den Fahrzeughaltern an ihren Fahrzeugen in ihrem Betrieb durchgeführt wurden. Auf

diese Anerkennung bestand, bei Vorliegen der Anerkennungsvoraussetzungen, ein Rechtsanspruch.

Diese Vorschriften wurden nicht in die Neufassung übernommen. Allerdings wurde durch Änderung des § 72 Abs. 2 StVZO (Übergangsvorschriften) vorgeschrieben, daß bereits anerkannte Fahrzeughalter auch zukünftig die HU und SP an ihren Fahrzeugen in ihrem Betrieb durchführen dürfen (Besitzstandsregelung), wenn sie nach den geänderten Vorschriften verfahren.

Die Streichung der Vorschriften für die sogenannten „Eigenüberwacher" geht im wesentlichen zurück auf Artikel 2 der Richtlinie 96/96/EG („..... Sind die mit der Technischen Überwachung beauftragten Einrichtungen gleichzeitig als Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten tätig, so tragen die Mitgliedstaaten in besonderer Weise dafür Sorge, daß die Objektivität und eine hohe Qualität der Überwachung gewahrt sind."). Eine dieser Vorschrift entsprechende Überwachung der „Eigenüberwacher" durch die Länder ist nach deren Aussagen nur unter erheblichem Zeit- und Kostenaufwand zu leisten, was im Zuge der allgemeinen Reduzierung der Verwaltungen nicht umsetzbar erscheint. Ein anderer, wesentlicher Gesichtspunkt für die Streichung dieser Vorschrift ist der Interessenkonflikt der Fahrzeughalter, die einerseits aus wirtschaftlichen Gründen die Kosten so gering wie möglich halten wollen, andererseits aber durch die selbst durchzuführenden Untersuchungen/Prüfungen gezwungen sind, Mängel festzustellen, die Reparaturen und damit Kosten nach sich ziehen.

Durch die Aufnahme der o. g. Besitzstandsregelung und der Möglichkeit, in besonders gelagerten Einzelfällen bei nachgewiesener Notwendigkeit über Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO eine Anerkennung durch die zuständigen obersten Landesbehörden zu erteilen, wurde eine allen beteiligten Stellen gerecht werdende Vorschrift erlassen.

2.4.2 Die in Nummer 4.2 Anlage VIII StVZO - alt - enthaltene Vorschrift über die Untersuchung durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen ist entbehrlich. Prüfingenieure (PI) von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen (Anlage VIIIb StVZO - neu -) wurden in der Neufassung der Vorschriften für die Durchführung der HU und SP den aaSoP gleichgestellt.

2.4.3 Auch die nach Nummer 4.3 i. V. m. Nummer 6 Anlage VIII StVZO - alt - gegebene Möglichkeit der Untersuchung durch amtlich anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Verlängerung des Zeitraumes der Vorstellung von Fahrzeugen zur Durchführung der HU durch aaSoP wurde in die Neufassung nicht aufgenommen. Diese Art der Untersuchung ist immer mehr zurückgegangen, so daß ihr keine große praktische Bedeutung mehr zugemessen werden muß. Das ist insbesondere darauf zurückzuführen, daß die Durchführung von HU in Kraftfahrzeugwerkstätten, die über eine entsprechende Ausstattung an Meß- und Prüfgeräten verfügen, durch PI von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sehr stark zugenommen hat.

Im wesentlichen gilt das unter 2.4.1 gesagte entsprechend. Für Werkstätten, die nach Nummer 4.3 Anlage VIII StVZO - alt - zum Zeitpunkt der Inkrafttretung der Neufassung der Vorschriften bereits anerkannt waren, wurde ebenfalls eine Besitzstandsregelung in die Übergangsvorschrift im § 72 Abs. 2 StVZO aufgenommen.

2.5 Entlastungen der Verwaltungen der Länder

2.5.1 In den bisher geltenden Vorschriften über die TÜ fehlte die rechtliche Anbindung der die Vorschriften ergänzenden Richtlinien, die jeweils im VKBl. bekanntgemacht wurden. Dies führte dazu, daß nach Bekanntgabe der Richtlinien die Länder entsprechend ihrer Aufgabenstellung als Anerkennungs- und Aufsichtsbehörden die einzelnen Richtlinien per Länder-Verordnung, durch Erlaß oder Einzelanweisung umsetzen mußten. Durch die in die Neufassung der Vorschriften aufgenommenen Festverweisungen auf die einzelnen Richtlinien, die nunmehr nach Zustimmung durch die zuständigen obersten Landesbehörden im VKBl. bekanntgemacht werden, erfolgt zum einen eine rechtliche Anbindung an die zutreffenden Vorschriftenteile, zum anderen bedarf es, bei Wahrung der verfassungsrechtlichen Grundsätze für die Verkündung/den Erlaß von Verkehrsvorschriften, keiner zusätzlichen „Umsetzung" der Richtlinien durch die Landesbehörden.

Abweichende Festsetzungen von diesen dann nach Zustimmung bekanntgemachten Richtlinien sind damit nicht mehr möglich. Insoweit ist dann auch die nationale Inkraftsetzung von Vorschriften der „Richtlinie 96/96/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger" über nationale Rechtsvorschriften und dazu bekanntgemachte Richtlinien rechtlich eindeutig geregelt.

2.5.2 Ebenfalls zur Entlastung der Verwaltungen der Länder wurde in Anlehnung an das bewährte Anerkennungsverfahren für Werkstätten, die Abgasuntersuchungen durchführen dürfen (§ 47b StVZO), ein vom bisherigen Anerkennungsverfahren für ZU- und BSU-Werkstätten nach Nummer 6 Anlage VIII StVZO - alt - abweichendes Verfahren für Werkstätten, die SP durchführen wollen, vorgeschrieben. Die Anerkennung von SP-Werkstätten obliegt den zuständigen obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen, die diese Befugnis auf die örtlich zuständigen Handwerkskammern oder auf die örtlich und

fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen können (Nummer 1.1 Anlage VIIIc StVZO - neu -). In Beratungen mit Vertretern der zuständigen obersten Landesbehörden wurde hierzu ausgeführt, daß eine Delegation der Anerkennungs-Befugnis auf die zuletzt genannten Stellen beabsichtigt ist. Für die Praxis bedeutet dies, daß dann der entstehende Verwaltungs- und notwendige Überwachungsaufwand von denjenigen Stellen in den Ländern wahrzunehmen ist, die ohnehin die entsprechende fachliche und verwaltungsmäßige Anbindung an die die SP durchführenden Werkstätten haben.

2.6 Übergangsvorschriften

Es war vorgeschlagen worden, die Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 so zu fassen, daß den Haltern von Nutzfahrzeugen in einer Zeitspanne von 12 bis 36 Monate nach Inkrafttretung der geänderten Vorschriften die Wahlmöglichkeit besteht, ihre Fahrzeuge nach "altem" Recht (HU, ZU, BSU) oder nach "neuem" Recht (HU, SP) untersuchen und prüfen zu lassen. Dieser Vorschlag wurde nach intensiver Prüfung abgelehnt, da dies im einzelnen für die Kontrollorgane nicht mehr nachvollziehbar wäre, ein erhöhter Aufwand bei den untersuchenden Stellen infolge dieser "Zweigleisigkeit" entstünde und darüber hinaus Zweifel bestehen, ob die Durchführung von HU mit unterschiedlichen Bewertungen (und event. daraus resultierenden rechtlichen Folgen) gleichzeitig vorgeschrieben werden kann.

Stattdessen wurde eine Übergangsfrist von 18 Monaten nach Inkrafttretung der neuen Vorschriften in § 72 Abs. 2 aufgenommen. Diese Zeitspanne ist u. a. erforderlich, um den Kraftfahrzeugwerkstätten eine Anerkennung als SP-Werkstätte (vorgeschriebene Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte u. a. m.) zu ermöglichen. Ebenso können die aaSoP und PI im Rahmen der für sie (ohnehin) vorgeschriebenen Schulungen/Weiterbildungsmaßnahmen (vergleiche Nr. 2.5 Anlage VIIIb) hinreichend auf die Durchführung der SP vorbereitet werden.

2.7 Überprüfung der Vorschriften

2.7.1 Ausgehend vom Umfange der geänderten Vorschriften über die TÜ erscheint es notwendig zu sein, nach einer Zeit von ca. 3 bis 4 Jahren nach Inkrafttretung eine Überprüfung durchzuführen. Innerhalb dieser Zeit sind von allen Beteiligten Erfahrungen zu sammeln, die unter Umständen eine Änderung der Vorschriften erforderlich machen können. Dies betrifft insbesondere die Neuregelung der Zeitabstände für die SP (Fristen), die SP selbst, die einzelnen Durchführungsvorschriften sowie die geänderten Verfahrens- und Dokumentationsvorschriften.
Der Verordnungsgeber wird hierzu gemeinsam mit den Ländern nach Inkraftsetzung der Vorschriften die notwendigen Schritte einleiten, damit diese Überprüfung auf sachlichen Grundsätzen basierend durchgeführt werden kann.

2.7.2 Darüber hinaus erscheint es erforderlich zu sein, daß die Notwendigkeit einer Gebührenordnung (s. Artikel 3: Änderung der GebOSt) für Untersuchung der Technischen Prüfstellen vom Grundsatz zu überprüfen ist.
Die Flächendeckungsverpflichtung für die Technischen Prüfstellen (Artikel 1 Nr. 11: Nr. 2.1.2 Anlage VIIId) ist derzeit aus fachlicher Sicht nach wie vor erforderlich. Die weitere Entwicklung ist jedoch zu beobachten und erforderlichenfalls sind entsprechende Konsequenzen zu überprüfen.

Das Bundesministerium für Verkehr wird diese Prüfungen gemeinsam mit den hierfür zuständigen obersten Landesbehörden und den übrigen zu beteiligenden Stellen durchführen.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)
Die Inhaltsübersicht ist an die vorgenommenen Änderungen angepaßt worden. Siehe auch Begründung zu 5.1.

2. Zu Artikel 1 (Nr. 2 (§ 23)
Die Änderungen in den Absätzen 4 und 5 berücksichtigen neue oder geänderte Begriffe.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 27)
Nach § 29 Abs. 13 sind Prüfbücher bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung der Fahrzeuge aufzubewahren. Die Ergänzung des § 27 Abs. 1 soll sicherstellen, daß bei Wechsel des Halters das Prüfbuch an den neuen Halter übergeben wird.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 29)
Die Neufassung des § 29 beruht auf sachlichen und redaktionellen Gründen.

4.1 Absatz 1 entspricht im wesentlichen der bisherigen Fassung und wurde ergänzt um die Festverweisung auf Anlage VIIIa (Durchführung der Hauptuntersuchung) sowie um die unter Nr. 4 aufgenommene Befreiung der Anhänger der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes von der Untersuchungspflicht. Durch die letztgenannte Ergänzung wird der für § 29 maßgebliche Teil eines Beschlusses des Bundesrates (Drucksache 811/95 - Beschluß vom 9. Februar 1996) umgesetzt, mit dem diese Befreiung gefordert wurde. Eine derartige Befreiung ist für Fahrzeuge der Feuerwehr nach Artikel 4 Abs. 1 der RL 96/96/EG (Techn. Überwachung) möglich; zur Befreiung der Anhänger des Katastrophenschutzes wurde die EG-Kommission angehört (Art. 4 Abs. 2).

4.2 In Absatz 2 sind die für den Halter maßgeblichen Vorschriften der Nachweisführung über durchzuführende Hauptuntersuchungen (HU)

(Prüfplakette nach Anlage IX) und die für bestimmte Nutzfahrzeuge vorgeschriebenen Sicherheitsprüfungen (SP) (Prüfmarke in Verbindung mit einem SP-Schild nach Anlage IXb) enthalten. Die Ergänzung der bereits geltenden Vorschriften über Prüfplaketten (bisheriger Absatz 2) um die für Prüfmarken und SP-Schilder geltenden Bestimmungen ist erforderlich, da, entsprechend der für HU und Abgasuntersuchungen (§ 47a) für erforderlich gehaltenen Nachweisführung außen am Fahrzeug, dies auch für SP aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen über die Durchführung der vorgeschriebenen ZU und BSU notwendig wurde. Da infolge der Neufassung der Vorschriften die ZU und BSU entfallen, darüber hinaus die Zeitabstände (Fristen) für die nunmehr vorgeschriebene SP "dynamisiert" werden, d. h. die Nutzfahrzeuge insgesamt in einem wesentlich geringerem Umfange auf ihre Verkehrssicherheit hin überprüft werden, ist im Interesse der Verkehrssicherheit eine einfache, auch außen am Fahrzeug durchzuführende Kontrolle durch Verkehrsüberwachungsorgane notwendig.

Die Teilung des „SP-Nachweises" in ei n SP-Schild und eine darauf anzubringende Prüfmarke stellte sich bei Überprüfung der einzelnen Möglichkeiten als die insgesamt vorteilhafteste Lösung dar. So muß bei durchgeführter SP. lediglich die Prüfmarke, nicht aber das SP-Schild, ausgetauscht werden.

Eine weitere Änderung besteht darin, daß nach bisherigem Recht der Fahrzeughalter sein Fahrzeug zur Durchführung der HU beim aaSoP angemeldet haben mußte, nunmehr das Fahrzeug jedoch fristgerecht vorgeführt werden muß. Diese Änderung trägt den praktischen Gegebenheiten Rechnung, da inzwischen ein wesentlich dichteres Netz an Untersuchungsstellen vorhanden ist und die früher bestehenden Probleme der Technischen Prüfstellen bei der Arbeitsbewältigung nicht mehr bestehen.

4.3 In Absatz 3 wurden die Vorschriften des bisher geltenden Absatzes, letzter Teil von Satz 2 und Satz 3 sowie von Absatz 2a unter der Maßgabe übernommen, daß durch die Anbringung der Prüfplakette die Vorschriftsmäßig-

keit des Fahrzeugs nach Nummer 1.2 Anlage VIII (siehe Begründung unter I, Nr. 2.3) bescheinigt wird.

4.4 Prüfmarken dürfen nach Absatz 4 nur zugeteilt und angebracht werden, wenn nach Abschluß der SP das Fahrzeug mängelfrei nach den hierzu geltenden Durchführungsbestimmungen (Nummer 1.3 Anlage VIII und Richtlinien für die Durchführung von SP) ist. Die Zuteilung und Anbringung einer Prüfmarke auch bei Vorhandensein "geringer Mängel" in Analogie zu den Vorschriften über Prüfplaketten ist nicht zulässig. Entsprechend der o. g. Durchführungsbestimmungen sind die einzelnen Prüfpunkte und dazugehörigen Mängelbezeichnungen so festgelegt worden, daß nur Mängel, die die technische Verkehrssicherheit des Fahrzeugs unmittelbar in Frage stellen, zu beanstanden und vor Abschluß der SP zu beheben sind. Insoweit entspricht dieses Verfahren den bisherigen Verfahren bei der Durchführung von ZU und BSU.

4.5 Die Vorschriften des Absatzes 5 wurden aus Absatz 3 - alt - übernommen und auf Prüfmarken und das SP-Schild ausgedehnt.

4.6 Absatz 6 enthält in Nr. 1 die Vorschriften des Absatzes 4 - alt - und in Nr. 2 die entsprechende Vorschrift für den Vermerk über die Zuteilung einer Prüfmarke.

4.7 Die in Absatz 7 aufgenommenen Vorschriften des bisherigen Absatzes 5 über die Gültigkeit der Prüfplaketten werden auf Prüfmarken ausgedehnt. Außerdem verlieren die Prüfplakette und die Prüfmarke bereits mit dem Ablauf des jeweils angegebenen Monats ihre Gültigkeit und nicht wie bisher für Prüfplaketten vorgeschrieben, erst nach Ablauf von 2 Monaten nach dem angegebenen Monat. Die "Verlängerung" der Gültigkeit der Prüfplaketten um 2 Monate nach dem angegebenen Monat war durch die Verordnung zur Änderung der StVZO vom 25. Juli 1963 (BGBl 1963 I S. 539) eingeführt worden, um so den Technischen Prüfstellen eine sachgerechte Arbeitseinteilung zu ermöglichen (vergleiche VKBl. 1963, S. 394, ff). Dies ist heute nicht mehr erforderlich. Außerdem wurde es dem Halter inzwischen u. a.

durch die erhebliche Zunahme an Untersuchungsstellen ermöglicht, die vorgeschriebenen Fristabstände einzuhalten. Sollte, aus bestimmten Gründen, das Fahrzeug nicht im angegebenen Monat zur HU oder SP vorgeführt werden können, so kann auch die Durchführung der HU oder SP vorgezogen werden.

4.8 Absatz 8 entspricht den Vorschriften des Absatzes 6 - alt - erweitert um die erforderlichen Vorschriften für Prüfmarken in Verbindung mit SP-Schildern.

4.9 In Absatz 9 wurden die bisher geltenden Vorschriften des Absatzes 7 Satz 1 und 2 aufgenommen und insoweit geändert, daß nunmehr für SP-pflichtige Fahrzeuge ein Prüfprotokoll von den prüfenden Stellen zu erstellen und ebenfalls dem Fahrzeughalter auszuhändigen ist. Das Prüfprotokoll ersetzt somit die bisher nach Nummer 5.2 Anlage VIII - alt - vorgeschriebenen Durchführungsvermerke über ZU und BSU in den Prüfbüchern.

4.10 Die durch Absatz 10 vorgeschriebene Aufbewahrungspflicht für Untersuchungsberichte über HU ist neu. Sie entspricht im wesentlichen den Vorschriften über die aufzubewahrenden Prüfbescheinigungen über durchgeführte Abgasuntersuchungen nach § 47a Abs. 4 sowie den bisher geltenden Vorschriften von Nummer 5 Anlage VIII - alt - für ZU- und BSU-pflichtige Fahrzeuge. Nach Auffassung der zuständigen obersten Landesbehörden wird damit auch ein wirksames Kontrollinstrument insbesondere für ihre Zuständigkeitsbereiche geschaffen, um der besorgniserregenden Zunahme von Fälschungen und unzulässig angebrachten Prüfplaketten entgegenzuwirken.

4.11 Die Absätze 11, 12 und 13 übernehmen im wesentlichen die schon bis zur Änderung der Vorschriften geltenden Bestimmungen für ZU- und BSU-pflichtige Fahrzeuge nach Nummer 5 Anlage VIII - alt - über die Führung von Prüfbüchern für SP-pflichtige Fahrzeuge. Neu ist, daß die Untersuchungsberichte (HU) und Prüfprotokolle (SP) nur noch solange aufzubewahren sind, wie dies nach Absatz 10 vorgeschrieben ist. Diese, je nach Fahrzeugart auf maximal ein Jahr beschränkte Aufbewahrungspflicht ist, in

Verbindung mit der nach Absatz 12 vorgeschriebenen Eintragungspflicht über die durchgeführten Untersuchungen und Prüfungen ausreichend, um den Belangen der Aufsicht durch die Länderbehörden hinreichend Rechnung zu tragen (siehe dazu auch Begründung unter 4.10)

Die Vorschrift des Absatzes 11, nach der die Halter von SP-pflichtigen Fahrzeugen nach deren Erstzulassung Prüfbücher zu führen haben, wird für die Halter von Kraftomnibussen keine Änderungen zum bisherigen Verfahren mit sich bringen. Nach § 42 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) ist vor der ersten Inbetriebnahme eine außerordentliche HU am Kraftomnibus durchzuführen und das Prüfbuch durch den Fahrzeughalter der Genehmigungsbehörde vorzulegen (Abs. 1). In gleicher Weise ist bei entsprechendem Vermerk im Prüfbuch nach den Vorschriften von § 42 Abs. 2 BOKraft zu verfahren.

Nach Nummer 5.3 Satz 3 Anlage VIII - alt - mußte der Fahrzeughalter das Prüfbuch bisher 1 Jahr lang nach der letzten Eintragung aufbewahren. Je nach Fahrzeugart und vorgeschriebenen Untersuchungen führte dies dazu, daß die Prüfbücher über den Zeitpunkt der Außerbetriebsetzung hinaus aufbewahrt werden mußten. Es erscheint ausreichend, daß die Prüfbücher bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung der Fahrzeuge aufzubewahren sind (Absatz 13).

5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47a)

5.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1 und 3)

Aus Gründen der besseren Übersicht wurden die Anlagen VIII, VIIIa, VIIIb, VIIIc und VIIId dem § 29 zugeordnet. Die bisherige Anlage VIIIa (Untersuchung des Abgasverhaltens von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Fremd- oder Kompressionszündungsmotoren (Abgasuntersuchung)) wird Anlage XIa.

5.2 Zum Buchstaben b (Absatz 2)

Die Vorschriften über die Anerkennung von Prüfingenieuren - früher Kraftfahrzeugsachverständige - amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen sind nunmehr in Anlage VIIIb enthalten, so daß in Satz 1, 5. Teilsatz, eine redaktionelle Änderung aufgenommen werden mußte.

Die Ergänzung in Satz 1, 6. Teilsatz, entspricht den Neuregelungen des § 29 und der Anlage VIII u. a. mit der Folge, daß zukünftig sogenannte "Eigenüberwacher" grundsätzlich nicht mehr anerkannt werden (vgl. Begründung zu I. Allgemeines unter 2.4.1), allerdings bereits anerkannte "Eigenüberwacher" im Rahmen einer Besitzstandsregelung weiterhin Abgasuntersuchung durchführen dürfen.

5.3 Zum Buchstaben c (Absatz 6)

Die Vorschriften über Prüfplaketten wurden in § 29 Absatz 5, 7 und 8 in geänderter Form übernommen, so daß die Vorschriften über Plaketten nach § 47a angepaßt werden mußten.

5.4 Zum Buchstaben d (Absatz 7, Satz 4)

Diese Vorschrift ist entbehrlich geworden, siehe dazu Begründung unter 4.7.

6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 47b Absatz 2 Nr. 4 und 5 sowie Absatz 3)

Redaktionelle Folgeänderung, siehe dazu Begründung unter 5.1.

7. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 69a)

Die Änderungen dienen der redaktionellen Anpassung an die geänderten Vorschriften des § 29 und der Anlage VIII.
Neu ist dagegen die Bußgeldbewehrung der Nicht-Behebung von bei HU festgestellten geringen Mängeln (GM) in Abs. 2 Nr. 18. Werden GM festgestellt, kann der aaSoP oder PI im Vertrauen darauf, daß der Fahrzeughalter diese Mängel unverzüglich beheben läßt, eine Prüfplakette zuteilen. Der

Fahrzeughalter ist sowohl nach § 31 Abs. 2 dieser VO als auch nach § 23 StVO verpflichtet, die Mängel unverzüglich beheben zu lassen. Die Praxis zeigte jedoch, daß dieser Verpflichtung nur unzureichend nachgekommen wurde. Damit nach wie vor dem Fahrzeughalter diese Erleichterung (mögliche Zuteilung der Prüfplakette auch bei GM) zukommen kann, ist die Vorschrift notwendig geworden.

8. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 72 Abs. 2)

Die Fristen sind entsprechend der zur Zeit überschaubaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt worden.

8.1 Zum Buchstaben a (§ 26 Abs. 4, § 29 Abs. 4 und § 29 Abs. 7)

Die Übergangsvorschriften zu § 26 Abs. 4 werden gestrichen, da § 26 bereits 1994 aufgehoben wurde. Die Übergangsvorschriften zu § 29 Abs. 4 (Angabe der Frist bis zur nächsten HU im Untersuchungsbericht) und zu § 29 Abs. 7 (Nachweis über durchgeführte HU) sind durch die Neufassung entbehrlich geworden und werden aufgehoben.

8.2 Zum Buchstaben b (§ 29)

Die Übergangsvorschrift zu § 29 trägt dem unter Teil I. Nr. 2.6 im Allgemeinen Teil der Begründung dargestellten Gesichtspunkt Rechnung.

8.3 Zum Buchstaben c (§ 47a Abs. 6)

Notwendige zeitliche Anpassung an die Inkrafttretung der Vorschriften des § 29.

8.4 Zum Buchstaben d (Anlage VIII)

Für die Inkrafttretung der Anlage VIII gelten die Ausführungen zu 8.2 (§ 29) entsprechend. Auf die abweichenden Fristen ist besonders hinzuweisen:

8.4.1 Zum Buchstaben d Nr. 1) (Nummer 4.1 i.V.m. Nummer 6 Anlage VIII - alt -)

Unter Teil I. Nr. 2.4.1 im Allgemeinen Teil der Begründung wurde bereits ausgeführt, daß den sogenannten "Eigenüberwachern", die zur Durchführung von HU und/oder ZU und BSU an ihren eigenen Fahrzeugen in ihrem eigenen Betrieb anerkannt waren, im Rahmen einer Besitzstandsregelung dieses Recht insoweit weiterhin eingeräumt wird, wenn sie nach den geänderten Vorschriften die HU und SP durchführen. Die Übergangsvorschrift trägt dem Rechnung.

8.4.2 Zum Buchstaben d Nr. 2) (Nummer 4.3 i.V.m. Nummer 6 Anlage VIII - alt -)

Auf die unter Teil I. Nr. 2.4.3 im Allgemeinen Teil der Begründung enthaltenen Ausführungen wird hingewiesen.

8.4.3 Zum Buchstaben d Nr. 3) (Nummer 8 Anlage VIII - alt -)

Folgeänderung, da die Vorschriften der Nummer 8 Anlage VIII - alt - ohnehin auf den 31. Dezember 1997 befristet sind und deshalb nicht mehr in die Neufassung aufgenommen wurden.

8.5 Anlage VIIIb

In Anlage VIIIb wurden die bisher in Nummer 7 Anlage VIII - alt - enthaltenen Vorschriften übernommen. Damit einhergehend mußten auch die dazu geltenden Übergangsvorschriften übernommen und auf die Durchführung der SP durch PI ausgedehnt werden.

8.6. Anlage VIIIc

Die Vorschriften über die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP sind spätestens 18 Monate nach Inkrafttretung der Neufassung anzuwenden, sie können jedoch auf Antrag von Kraftfahrzeugwerkstätten bereits zu einem früheren Zeitpunkt angewendet werden.

8.7 Anlage VIIId

Alle Untersuchungsstellen, an den HU und SP durchgeführt werden sollen, müssen spätestens 18 Monate nach Inkrafttretung den Vorschriften der Anlage VIIId entsprechen.

9. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII)

9.1 Zu Nummer 1

Die Überschrift zu Nummer 1 wurde entsprechend der neu vorgeschriebenen SP (bisher ZU und BSU) erweitert.

9.1.1 Nummer 1.1 entspricht der bisherigen Nummer 1.1 unter der Maßgabe, daß nunmehr SP, statt wie bisher ZU und BSU für bestimmte Fahrzeuge vorgeschrieben werden (siehe Begründung unter I. Nr. 2.2.1).

9.1.2 Die Vorschrift der Nummer 1.2 Anlage VIII - alt - entsprach insoweit auch dem Sinngehalt der Vorschrift des § 29 Abs. 2a - alt -. Nummer 1.2 - neu - trägt den bereits unter I. Nr. 2.3 gemachten Ausführungen zur Feststellung der Vorschriftsmäßigkeit bei einer HU Rechnung und verweist im übrigen auf die nunmehr geltenden Typgenehmigungsvorschriften (Bau- und Wirkvorschriften).

9.1.3 In Nummer 1.3 wurden die Durchführungsbestimmungen für die SP aufgenommen (vgl. auch Begründung unter I. Nr. 2.2.1).

9.2 Zu Abschnitt 2

Die Überschrift zu Abschnitt 2 wurde entsprechend der neu vorgeschriebenen SP erweitert.

9.2.1 In Nummer 2.1 werden die Durchführung von HU sowie SP in Abhängigkeit von der Fahrzeugart in bestimmten Zeitabständen (Fristen) vorgeschrieben. Gegenüber den bisher geltenden Vorschriften und ihrer Einteilung in insgesamt 8 Fahrzeugarten (Nummer 2.1.1 bis 2.1.8 - alt -) wurden die einzelnen Fahrzeugarten entsprechend ihrer Artverwandschaft ("abgeleitete" Fahrzeuge) und vergleichbaren Einsatzbedingungen zusammengefaßt, so daß sich die Einteilung auf insgesamt 5 Fahrzeugarten beschränken kann. Außerdem wurden die internationalen

Fahrzeugdefinition (EU und ECE) mit ihren Massen-(Gewichts-)grenzen eingeführt. Zum Wegfall der bisher vorgeschriebenen ZU und BSU, der Aufnahme der SP und den dazugehörigen Fristabständen vergleiche die Begründung unter I. Nr. 2.2.

9.2.1.1 Die Vorschriften für Krafträder wurden unverändert in Nummer 2.1.1 übernommen.

9.2.1.2 Nummer 2.1.2 - neu - entspricht den bisherigen Vorschriften für Pkw der Nummer 2.1.2 - alt - ergänzt um die bisher unter Nummer 2.1.8.3 - alt - enthaltenen Vorschriften für Krankenkraftwagen und Behinderten-Transportfahrzeugen mit $\leq$ 8 Fahrgastplätzen.

9.2.1.3 Nummer 2.1.3 enthält die für Kraftomnibusse geltenden Vorschriften. Die Untersuchungs- und Prüfintervalle wurden ebenfalls reduziert, jedoch unter der Zielsetzung, daß bei diesen Fahrzeugen, die der Personenbeförderung im großen Umfang dienen, in jedem Falle technische Mängel, die zu Unfällen führen könnten, zu vermeiden sind. Daher sind nach dem 3. Jahr nach Erstzulassung auch SP im Zeitabstand von 3 Monaten zwischen den in Zeitabständen von 12 Monaten durchzuführenden HU vorgeschrieben.

9.2.1.4 In Nummer 2.1.4 wurden die bisherigen Vorschriften der Nummer 2.1.4 - alt - (Lastkraftwagen), 2.1.5 - alt - (Zugmaschinen) und 2.1.6 - alt - (selbstfahrende Arbeitsmaschinen) sowie die für übrige Kraftfahrzeuge, die keiner der anderen Nummern zugeordnet werden können, geltenden Vorschriften zusammengefaßt. Insoweit wird auf die Begründung zu 9.2.1 verwiesen.

9.2.1.5 Die bisherigen Untersuchungsvorschriften der Nummer 2.1.7 - alt - wurden in Nummer 2.1.5 - neu - aufgenommen. Angehängte Arbeitsmaschinen, die bisher Nummer 2.1.6 - alt - zugeordnet waren, wurden aus sachlichen Gründen (den Anhängern vergleichbare Fahrzeuge) ebenfalls in Nummer 2.1.5 aufgenommen.

Neu sind die in 2.1.5.1 aufgenommenen Vorschriften für Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von ≤ 0,75 t und für Anhänger, die nach den Typgenehmigungsvorschriften keine eigene Bremsanlage haben müssen. Danach muß die 1. HU 36 Monate nach Erstzulassung durchgeführt werden. Diese "Erleichterung" lehnt sich an die für Pkw geltenden Vorschriften der Nummer 2.1.2.1.1 an und ist damit zu begründen, daß diese Anhänger technisch einfach konzipiert sind und ebenfalls in ihrem Verschleißverhalten verbessert wurden.
Der Fristabstand für Anhänger mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h oder einer zulässigen Gesamtmasse > 0,75 t ≤ 3,5 t wurde von 12 auf 24 Monate verlängert und damit an den für Zugmaschinen nach Nummer 2.1.4.1 angeglichen.

9.2.2 Die für Selbstfahrervermietfahrzeuge in Nummer 2.2 - alt - geltenden Vorschriften wurden, bis auf die durch den Wegfall der ZU und BSU und der neuaufgenommenen SP bedingten Änderungen, in Nummer 2.2 - neu - aufgenommen.

9.2.3 Nummer 2.3 - neu - entspricht im wesentlichen Nummer 2.3 - alt. Lediglich die Vorschriften des Satz 1 zweiter Halbsatz sind neu. Sie wurden aufgrund entsprechender Anträge der obersten Landesbehörden aufgenommen, damit nicht, wie bisher, ein bewußtes „Überziehen" der Fristen über die gesamte Betriebszeit (Erstzulassung - endgültige Stillegung des Fz) zu Einsparungen von vorgeschriebenen HU führt.

9.2.4 Nummer 2.4 - neu - entspricht im wesentlichen Nummer 2.4 - alt -.

9.2.5 In Nummer 2.5 Satz 1 wurden die auf die SP hin geänderten Vorschriften aus Satz 1 Nummer 2.6 - alt - unter der Maßgabe übernommen, daß die Frist nicht wie bisher mit dem Tag der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens sondern mit dem Monat der Begutachtung nach § 21 beginnt. Dies ist sachgerechter, da, wie die bisherige Praxis zeigte, der Tag der Zulassung dieser Fahrzeuge in einigen Fällen Monate nach der

Begutachtung nach § 21 lag. Entscheidend für die Zeitabstände der SP ist jedoch nicht der Rechtsakt der Zulassung sondern die "technische Untersuchung" i. R. der § 21-Begutachtung.

Satz 2 entspricht der auch für HU geltenden Vorschrift in Nummer 2.3 - neu -.

Die Sätze 3 und 4 entsprechen weitgehend den bisherigen Vorschriften für ZU und BSU (Nummer 2.6, Satz 2 und 3 - alt -), wobei zusätzlich die Frist für die Durchführung der SP an der am Fahrzeug anzubringenden Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild (§ 29 Abs. 2 und Anlage IXb) erkennbar ist.

Die Vorschrift von Satz 6 Nummer 2.5 - neu - ist in ihren Grundzügen der bisherigen Vorschrift von Satz 1 Nummer 3.2 - alt - vergleichbar, nach der die Durchführung einer HU dann abzulehnen war, wenn eine vorgeschriebene BSU nicht durchgeführt worden war. Diese Vorschrift soll sicherstellen, daß die für Nutzfahrzeuge insgesamt reduzierten Untersuchungen/Prüfungen verbunden mit der Einführung der "dynamisierten" Zeitabstände (Fristen) für SP auch fristgerecht durchgeführt werden. Insbesondere die bisher von den Ländern gemachten Erfahrungen mit der fristgerechten Durchführung der zuvor vorgeschriebenen ZU zeigten eindeutig die Notwendigkeit dieser Vorschrift auf.

9.2.6 Die Vorschriften von Nummer 2.6 sind neu und sollen in jedem Falle sicherstellen, daß die Zeitabstände zwischen vorgeschriebener HU und SP eingehalten werden, da diese Untersuchungen und Prüfungen sowohl inhaltlich, was die Art und Tiefe der einzelnen Untersuchungs- bzw. Prüfschritte anbelangt, als auch zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Anwendungsfälle dieser Vorschrift ergeben sich z. B. dann, wenn die Durchführung der HU um einen Monat vorgezogen wird und damit die durch die Prüffolie ausgewiesene Frist nicht mehr den Vorschriften entsprechen würde.

9.2.7 In Nummer 2.7 - neu - wurden die Vorschriften aus Nummer 2.8 - alt - 1. Teilsatz des letzten Satzes für Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen übernommen. Der 2. Teilsatz ist durch die Neufassung entbehrlich (siehe dazu § 29 Abs. 7).

9.2.8 In Nummer 2.8 - neu - wurden die auf SP hin geänderten Vorschriften der Nummer 2.8 - alt - übernommen.

9.3 Zu Nummer 3

Die Überschrift zu Nummer 3 wurde entsprechend der neu vorgeschriebenen SP erweitert.

9.3.1 Nummer 3.1.1 - neu - übernimmt die bisherigen Vorschriften der Nummer 3.1 Satz 1 - alt -. Der zur Durchführung der HU berechtigte Personenkreis, die aaSoP, wurde erweitert um die PI, denen nach altem Recht als Kraftfahrzeugsachverständige amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen die Berechtigung zur Durchführung von HU nach Nummer 4.2 - alt - eingeräumt war (vgl. Begründung unter I. Nr. 2.4.2).

9.3.2 In Nummer 3.1.2 - neu - wurden die Vorschriften aus Nummer 3.1 Sätze 2 bis 5 in der durch die Neufassung bestimmten Änderungen übernommen. So wurde die Pflicht zur "Anmeldung" durch die Pflicht zur "Vorführung" des Fahrzeugs zur HU ersetzt und die Vorschrift "Der Sachverständige oder Prüfer bestimmt Ort und Zeit der Vorführung" (Satz 3 - alt -) nicht mehr aufgenommen; vergleiche hierzu Begründung zu 4.2.

9.3.3 Die Vorschriften der Nummer 3.1.3 wurden neu aufgenommen und sollen sicherstellen, daß die vorgeschriebenen SP auch durchgeführt werden. Sollte ein Fahrzeughalter das von ihm aufzubewahrende Prüfprotokoll über eine durchgeführte SP (§ 29 Abs. 10) verloren haben, besteht für ihn die Möglichkeit, eine Zweitschrift bei der Stelle, die die SP durch-

geführt hat (aaSoP, PI, anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt), zu erhalten; dies ist durch die Vorschriften sichergestellt.

Kann ein Fahrzeughalter die Durchführung jedoch nicht nachweisen, ist zu unterstellen, daß die SP auch nicht durchgeführt wurde. In einem solchen Fall muß der aaSoP oder PI eine erweiterte HU nach Nummer 2.3 Anlage VIIIa durchführen, da die berechtigte Vermutung besteht, daß das Fahrzeug zumindest in den der SP zugeordneten fünf Prüfbereichen mit mehr Mängeln behaftet ist. Diese "berechtigte Vermutung" gründet sich auf der Feststellung, daß die HU und die SP mit ihren Untersuchungs- und Prüfbereichen sowie der zeitlichen Abfolge ihrer vorgeschriebenen Durchführungen (Fristen) aufeinander abgestimmt sind und somit dem über das "Lebensalter" (Laufleistung) der Fahrzeuge steigenden Verschleißverhalten Rechnung tragen.

9.3.4 Das Verfahren der Mängelfeststellung und -bewertung war bisher in Nummer 3.3 - alt - und in der "Richtlinie für die Durchführung von HU und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29 und Anlage VIII StVZO" (VKBl. 1994 S. 673) abschließend geregelt. Infolge der grundsätzlichen Bedeutung der Mängelbewertung für den Fahrzeughalter und der zu erfolgenden nationalen Umsetzung der Vorschriften der Richtlinie 96/96/EG (vgl. hierzu auch die Begründung unter I. Nr. 2.5.1) bestand die Notwendigkeit, dieses Verfahren zusammenfassend und rechtlich eindeutig zu regeln, was durch Nummer 3.1.4 erfolgt.

Durch die Vorschrift von Nummer 3.1.4.3, Satz 3 wird sichergestellt, daß nicht der Monat, in dem das Fahrzeug zur Nachuntersuchung vorgestellt wird, für die Frist der nächsten HU maßgebend ist, sondern der Monat, in dem das Fahrzeug zur HU erstmalig vorgestellt wurde. Bei einer Nachuntersuchung werden lediglich die Untersuchungspunkte untersucht, die anläßlich der erstmaligen HU beanstandet (Mängel festgestellt) wurden. Für die übrigen Untersuchungspunkte gilt die zuvor ge-

troffene Feststellung "ohne Mängel" oder "geringe Mängel". Da sich die Feststellungen des aaSoP oder PI nach einer Nachuntersuchung aber auf das Untersuchungsergebnis der erstmals durchgeführten HU gründet und lediglich die beanstandeten Untersuchungspunkte erneut zu bewerten sind, ist die Vorschrift folgerichtig. Sie wurde notwendig, da in der Vergangenheit Zweifel aufgekommen waren.

9.3.5 In Nummer 3.1.5 wurden die Vorschriften des § 29 Abs. 7 - alt - übernommen und um die notwendigen Angaben der nunmehr vorgeschriebenen Sicherheitsprüfung ergänzt.

9.3.6 Analog zu den Vorschriften über HU in Nummer 3.1 enthalten die Nummern 3.2.1 bis 3.2.3.3.2 die für die SP notwendigen Durchführungs- und Verfahrensvorschriften. Da bei SP, anders als bei der BSU, grundsätzlich keine Montagearbeiten an den Fahrzeugen durchgeführt werden müssen, wurde der für diese Prüfung berechtigte Personenkreis erweitert. SP dürfen von den hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten aber auch von aaSoP oder PI durchgeführt werden, es sei denn, daß in einem Einzelfall eine innere Untersuchung der Radbremsen aufgrund einer Anleitung des Fahrzeug- oder Bremsenherstellers vorgegeben ist oder infolge einer Mängelfeststellung an den Radbremsen eine Demontage z. B. der Bremstrommeln erforderlich wird. In solchen Fällen kann die SP auch von einer hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durch- oder weitergeführt und abgeschlossen werden.

Die Vorschriften eröffnen außerdem die Möglichkeit, daß PI in Kraftfahrzeugwerkstätten, die für die Durchführung der SP nicht anerkannt, aber die Vorschriften der Anlage VIIId erfüllen, SP durchführen können.

9.3.7 Die in Nummer 3.2.4 aufgenommene Klarstellung ist erforderlich, da nach Nummer 2.7 - alt - eine HU, die im Zeitpunkt der Fälligkeit einer ZU durchgeführt wurde, diese ZU ersetzen konnte. Eine gleiche Regelung für die SP aufzunehmen, wäre aus mehreren Gründen nicht sachgerecht

und damit auch nicht vertretbar. Die HU ist von ihrem Untersuchungsumfang größer als die SP, bei der ("nur") fünf Prüfbereiche und die jeweils zugeordneten Prüfpunkte zu überprüfen sind. Die für die Durchführung der SP vorgeschriebenen Prüfpunkte sind jedoch nach den hierfür geltenden Durchführungsbestimmungen intensiver (vertiefter) als bei den entsprechenden Untersuchungspunkten i. R. der HU zu überprüfen, da sie aus der Erfahrung heraus die besonders verschleißbehafteten und sicherheitsrelevanten Fahrzeugbereiche abdecken. Außerdem wurden die Durchführungsbestimmungen der bisher vorgeschriebenen BSU, die nicht durch eine HU ersetzt werden konnte, weitgehend in die entsprechenden Bestimmungen für die SP aufgenommen.

9.3.8 Nummer 3.2.5 regelt, entsprechend der Vorschriften für Untersuchungsberichte über HU in Nummer 3.1.5, die nötigen Vorgaben für Prüfprotokolle über durchgeführte SP.

9.4 Zu Nummer 4

Die Überschrift zu Nummer 4 beschreibt den neu in die Anlage VIII aufgenommenen Regelungsbereich.

9.4.1 Die bisher geltenden Anforderungen an Untersuchungsstellen zur Durchführung der HU waren enthalten in der "Richtlinie über die Beschaffenheit und Ausstattung von Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 und Anlage VIII, Nr. 3 und 4.2 StVZO" (VKBl. 1988, S. 718). Für die Untersuchungsstellen der sogenannten "Eigenüberwacher" nach Nummer 4.1 - alt - und die Untersuchungsstellen der Kraftfahrzeugwerkstätten, die ZU und/oder BSU durchführen durften, galten die Vorschriften der Nummer 6 - alt - i.V.m. der sogenannten "Anerkennungsrichtlinie für Betriebe" (VKBl. 1971, S. 590, 1973 S. 734, 1975 S. 86 und 1991 S. 470).

Die in Nummer 4.1 enthaltene Vorschrift und die Festverweisung auf Anlage VIIId sind notwendig geworden, um die in der bisherigen Praxis aufgetretenen Mißbräuche zu verhindern (sogen. "Hinterhof-Prüfungen") und den jeweils zuständigen Anerkennungsstellen eindeutige und rechtlich verbindliche Mindestanforderungen vorzugeben. Die Vorschrift stellt somit sicher, daß bundesweit gleiche Untersuchungs- und Prüfvoraussetzungen für die Fahrzeuge vorliegen. Dies ist zum Schutz und zur Gleichbehandlung aller Fahrzeughalter zu gewährleisten.

9.4.2 Nummer 4.2 übernimmt die Vorschriften von Nummer 6.7 - alt - in gleicher Weise für alle Untersuchungsstellen.

10. Zu Artikel 1 Nr. 10 (Anlage VIIIa - alt -)

Redaktionelle Folgeänderung; vergleiche Begründung zu Nr. 5.1.

11. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anhang 1)

11.1 Anhang 1, Anlage VIIIa

In Anlage VIIIa wurden die für die Durchführung der HU notwendigen Durchführungsbestimmungen aufgenommen; siehe dazu Begründung unter I. Nr. 2.3.

11.2 Anhang 1, Anlage VIIIb

Anlage VIIIb enthält die bisher in Anlage VIII Nummer 7 - alt - enthaltenen Vorschriften über die Anerkennung von Überwachungsorganisationen.

Die in den Nummern 2.5 und 3.5 aufgenommenen Ermächtigungen zur Bekanntgabe eines Aus- und Fortbildungsplans für PI durch das BMV nach Zustimmung durch die zuständigen obersten Landesbehörden im VKBl. ist neu. Die Vorschriften über die vorgeschriebene (Erst-)Ausbil-

dung waren bisher in Nr. 7.3.5 Anlage VIII - alt - enthalten, der Ausbildungsplan mußte von der in Nr. 7.1 Anlage VIII - alt - genannten Behörde genehmigt werden. Durch die Aufnahme der neuen Vorschriften soll sichergestellt werden, daß die Ausbildung der PI bundesweit nach einheitlichen Kriterien und Standards erfolgt. Dies gilt in gleicher Weise für die jährlich vorgeschriebene Fortbildung der PI, die bisher nach Ziffer 1.3.6 der Anerkennungsrichtlinie für Überwachungsorganisationen (VkBl. 1989 S. 394) gefordert wurde.

Daß PI zukünftig SP durchführen dürfen, geht im wesentlichen auf die Vorschriften der Nummer 2.7 Anlage VIII - alt - zurück. Danach konnte eine HU, die zum Zeitpunkt der Fälligkeit einer ZU durchgeführt wurde, diese ersetzen. Der Prüfablauf und die Intensität der Prüfung bei den einzelnen Prüfpunkten der SP unterscheidet sich zwar von denen bei der HU (vgl. Begründung unter Nr. 9.3.7), andererseits kann aber durch die relativ lange Übergangszeit bis zum Inkrafttreten der geänderten Vorschriften von den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sichergestellt werden, daß die PI im Rahmen ihrer Erstausbildung (Nummer 3.5 Anlage VIIIb) und der jährlichen Schulungen (Nummer 2.5 Anlage VIIIb) hinreichend auf die Durchführung von SP vorbereitet werden können.

11.3 Anhang 1, Anlage VIIIc

11.3.1 In Anlage VIIIc wurden die Vorschriften der Anlage VIII Nummer 6 - alt - über die "Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten, Bremsendiensten und Betrieben für die Eigenüberwacher" nach entsprechender Anpassung auf SP-Werkstätten übernommen (siehe hierzu auch Begründung unter I. 2.5.2).

11.3.2 Die Vorschriften zur „SP-Schulung" wurden in Nummer 2.5 und 7 der Anlage VIII c aufgenommen, sie entsprechen weitgehend den Vorschriften des § 47b Abs. 3 über die „AU-Schulung". Danach ist eine Anerkennung als Schulungsstätte nur bei den in Nummer 7.1.3 genannten Stel-

len erforderlich. Die Aufsicht über die Schulung, Wiederholungsschulungen, Schulungsinhalte und die Schulungsstätten obliegt der jeweils zuständigen obersten Landesbehörde, den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen (Nummer 8.1 Anlage VIII c). Die Aufsicht ist jedoch nur auf solche Stellen zu delegieren, die selbst keine SP-Schulungen durchführen.

11.4 Anhang 1, Anlage VIIId

Auf die Begründung unter Nr. 9.4 wird verwiesen. Ergänzend ist auszuführen, daß die in Nummer 4.3 aufgenommene Übergangsfrist zur Ausrüstung von Prüfplätzen mit Bremsprüfständen notwendig ist, damit diese Einrichtungen beschafft und ggf. auch eingebaut werden können. Der Einbau dieser Einrichtungen bedingt oftmals bauliche Änderungen an/in Gebäuden (Prüfgassen), so daß unter Umständen zusätzliche Baugenehmigungen einzuholen sind. Von daher erscheint die relativ lange Übergangszeit vertretbar.

12. Anhang 2, Anlage IXb

Zur Notwendigkeit der äußeren Nachweisführung über durchgeführte SP wird auf die Begründung unter Nr. 4.2 verwiesen.

12.1 Nummer 1 enthält die für die Beschaffenheit der Prüfmarken und SP-Schilder notwendigen Vorschriften in Anlehnung an die Vorschriften der Anlagen IX ("HU-Prüfplakette") und IXa ("AU-Plakette").

12.2 Die Vorschriften der Nummer 2 sollen Fälschungen (Nr. 2.1 bis 2.3) und unzulässige Anbringungen (Nr. 2.4) verhindern sowie eindeutige Regeln für den Bezug der Prüfmarken und SP-Schilder (Nr. 2.5) vorgeben.

Als Prüflampen im Sinne von 2.1.1 können auch sogenannte Geldschein-Prüflampen zur Anwendung kommen.

Bei der Anbringung der Prüfmarken und SP-Schilder aus Folie (2.2) ist auf klebefähigen Untergrund zu achten, da einige der im Fahrzeugbau verwendeten Kunststoffe (z. B. Silikon-haltige Kunststoffe) eine dauerhafte Klebeverbindung nicht zulassen.

III. Zu Artikel 2 (Änderung der 15. Ausnahmeverordnung zur StVZO)

Durch die Änderung des § 1 Abs. 3 der 15. Ausnahmeverordnung zur StVZO erfolgt eine Anpassung an die neugefaßten Vorschriften des § 29 und Anlage VIII ff. Nach wie vor soll die Möglichkeit der Durchführung von HU und SP (früher ZU und BSU) durch aaSoP bzw. Werkstätten der Bundeswehr an Fahrzeugen der internationalen Hauptquartiere der Nato erhalten bleiben.

IV. Zu Artikel 3 (Änderung der Gebührenordnung)

1. Die Änderung der Gebührenordnung ergibt sich aus der Änderung der StVZO.

   Insgesamt wurde die Höhe der einzelnen Gebühren - unter besonderer Beachtung des jeweils tatsächlich erforderlichen Aufwands - dem allgemein erhöhten Preisniveau in angemessener Weise angepaßt.

2. Zu Artikel 3 Nr. 1 (Gebührennummern 241.1 und 241.2)

   Infolge der Änderungen des § 29 und Anlage VIII StVZO sind die bisherigen Gebührentatbestände entbehrlich. Die neu gefaßten Gebührentatbestände sollen die entstehenden verwaltungsmäßigen Kosten abdecken.

3. Zu Artikel 3 Nr. 2 (Gebührennummern 413 bis 413.4)

   a) Entgegen den früheren Vorschriften für die bislang durchzuführenden Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen darf die Sicherheitsprüfung gemäß Anlage VIII Nummer 3.2.1 StVZO nunmehr auch

von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern durchgeführt werden. Dementsprechend werden für die Sicherheitsprüfung spezielle Margengebühren festgelegt.

b) Die Änderung von § 19 StVZO im Zuge der 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften macht in der Folge eine Differenzierung der Gebühren erforderlich.

So werden für die Anbauabnahmen nach § 19 Abs. 3 gesonderte Margengebühren festgelegt. Bei den Gebühren für die Begutachtung nach § 21 StVZO wird nunmehr unterschieden in solche für die Begutachtung von Komplettfahrzeugen und solche für Begutachtungen nach technischen Änderungen aufgrund von § 19 Abs. 2 StVZO.

Bei der Begutachtung von Komplettfahrzeugen wird aufgrund des deutlich unterschiedlichen Aufwands nochmals unterschieden in Gebühren für Vollgutachten (für die erstmalige Erlangung einer Betriebserlaubnis im Geltungsbereich der StVZO) und in solche für Gutachten, die aufgrund von § 27 Abs. 7 erforderlich werden (Wiedererlangung der Betriebserlaubnis nach endgültigem "Aus-dem-Verkehr-Nehmen").

c) Aus Gründen der besseren Abgrenzung und Übersichtlichkeit wurde die bisherige Nr. 413.1 in die neue 413.1 (Mofas, Mokicks, Krankenfahrstühle) und 413.2 (Anhänger ohne Bremse) unterteilt. Die bisherige Nr. 413.2 wird 413.3 (Krafträder). Dementsprechend wird der Inhalt von Nr. 413.3 und 413.4 in einer neuen Nr. 413.4.1 bis 413.4.6 überführt. Mittels der Unterteilung in sechs [Gewichts-/Masse-] Klassen soll dem unterschiedlich hohen Aufwand für die einzelnen Begutachtungs-/Untersuchungsarten besser Rechnung getragen und damit eine bundeseinheitliche Anwendung sichergestellt werden.

V. Zu Artikel 4 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Redaktionelle Anpassung an die durch Artikel 1 vorgenommenen Änderungen.

VI. Zu Artikel 5

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

VII. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte und Wirtschaftsunternehmen

Der vorliegende Verordnungsentwurf beinhaltet eine Neufassung der Vorschriften über die regelmäßige Technische Überwachung (TÜ) der Fahrzeuge. Eines der damit verfolgten Ziele ist eine Qualitätssteigerung und eine gleichmäßigere Anwendung der Durchführungsvorschriften bei Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen. Dies soll durch die konkreter abgefaßten Durchführungsvorschriften, die den untersuchenden/prüfenden Personen die einzelnen Prüfschritte vorgeben, erreicht werden. Als Folge der angestrebten Qualitätssteigerung wird eine Erhöhung der „technischen" Verkehrssicherheit der Fahrzeuge erwartet. Mit dieser Maßnahme ist eine Erhöhung insbesondere des zeitlichen Aufwandes bei Hauptuntersuchungen verbunden, der durch eine Heraufsetzung der Margengebühren (Änderung der GebOSt) abgedeckt werden soll. Die Erhöhung der Margengebühren hat jedoch nur Auswirkungen auf die Hauptuntersuchungen (HU), die an Technischen Prüfstellen durchgeführt werden (z. Z. ca. 34 % der Pkw), da die Entgelte für HU, die von PI der amtlich anerkannten ÜO durchgeführt werden, nicht an die GebOSt gebunden sind. Im rechnerischen Mittel ergibt sich eine Mehrbelastung infolge der Gebührenerhöhung von etwa 3,50 DM pro Fahrzeug und Jahr für die Fahrzeuge, die nicht SP-pflichtig sind. Für HU, die in Kfz-Werkstätten durch PI der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen durchgeführt werden, sind jedoch schon heute Entgelte zu zahlen, die z. T. weit über der vorgesehenen Margengebühr liegen. Aus der Erhöhung resultiert eine rechnerische Mehrbelastung von ca. 51 Mio DM pro Jahr für die Halter der o. g. Fahrzeuge.

74/98

Für Nutzfahrzeuge, die ZU-/BSU- und zukünftig SP-pflichtig sind, ist dagegen von einer Entlastung auszugehen. Durch die Zusammenfassung der ZU und BSU zur SP und der zeitlichen Streckung der Prüffristen werden insgesamt weniger Untersuchungen/Prüfungen über die Nutzungszeit der Fahrzeuge durchzuführen sein. Das Einsparpotential bei den einzelnen Fahrzeugen ist dabei unterschiedlich, da die Anzahl und Art der Untersuchungen/Prüfungen vom Fahrzeugtyp und der jeweiligen zulässigen Gesamtmasse abhängen. Im Mittel kann von einer Einsparung von einer Untersuchung/Prüfung pro Fahrzeug und Jahr ausgegangen werden. Das ergibt eine Minderbelastung von ca. 400,- DM pro Fahrzeug und Jahr, wenn zu den eingesparten Gebühren (Entgelte) der Wegfall der Überführungskosten (Fahrt- und Fahrerkosten) zu den Untersuchungsstellen sowie der mögliche „Produktionsausfall" für das Fahrzeug in Rechnung gestellt werden.
Bei insgesamt 1,4 Milli eingesparten Untersuchungen/Prüfungen an allen Nutzfahrzeugen pro Jahr beläuft sich die damit verbundene Entlastung der betroffenen Fahrzeughalter näherungsweise auf 560 Milli DM pro Jahr.Diese Einschätzung wird vom betroffenen Kraftfahrzeuggewerbe geteilt.
Von den sonstigen Klarstellungen und Vereinfachungen gehen ebenfalls tendenziell entlastende Wirkungen aus, die jedoch auch von der Wirtschaft nicht quantifiziert werden konnten.

VIII. Auswirkungen auf Einzelpreis und Preisniveau

Vor dem dargestellten Hintergrund sind negative Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

(VKBl. 199., S. .....

Bundesrat **Drucksache** **74/98** *(Beschluß)*

08.05.98

Beschluß
des Bundesrates

Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 725. Sitzung am 8. Mai 1998 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

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

Änderungen zur Achtundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. Zu Artikel 1 nach Nummer 1 (§ 15 Abs. 1 und 2 StVZO)

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

'1a. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden am Ende folgende Wörter eingefügt:

"und für die dort aufgeführten Klassen"

b) In Absatz 2 werden die Wörter

"einer in einem anderen als den in Absatz 1 Satz 1 und Anlage XXVII genannten Staaten erteilten Fahrerlaubnis"

durch die Wörter

"einer Fahrerlaubnis, die nicht in einem in Absatz 1 Satz 1 genannten Staat erteilt wurde oder deren Klasse nicht in Anlage XXVII aufgeführt ist,"

ersetzt.

Als Folge

sind in der Eingangsformel im ersten Tiret nach den Wörter "§ 6 Abs. 1" die Wörter "Nr. 1" einzufügen.

Begründung:

Die Ergänzung des Absatzes 1 ist notwendig, weil in der Anlage XXVII zwischen einzelnen Fahrerlaubnisklassen differenziert wird. So wird bei bestimmten Staaten die Fahrerlaubnis nicht insgesamt (einschließlich aller erteilter Klassen) gemäß § 15 Abs. 1 StVZO "umgeschrieben", sondern in der

...

Regel nur die Klasse, die sich auf das Führen von Pkw bezieht. Nach dem derzeitigen Wortlaut des § 15 Abs. 1 Satz 2 hätte der Inhaber, der darüber hinaus aufgrund seiner ausländischen Fahrerlaubnis beispielsweise die Berechtigung zum Führen von Motorrädern und Lastkraftwagen besitzt, auch den Anspruch, die deutsche Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 2 zu erhalten. Da dies nicht gewollt ist, ist die Ergänzung notwendig.

Die Änderung des Absatzes 2 ist erforderlich, um Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse aus Staaten der Anlage XXVII für die Fahrerlaubnisklassen, die nicht in der Anlage XXVII aufgeführt sind, von der theoretischen und praktischen Pflichtausbildung (§ 11 Abs. 2 Satz 3 bis 6) freizustellen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 27 Abs. 3 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 27 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 nach dem Wort "bei" die Wörter "abgasuntersuchungspflichtigen Fahrzeugen die Prüfbescheinigung (§ 47a Abs. 3) und bei" einzufügen.

Als Folge

sind in Artikel 5 die Wörter "Nr. 3," zu streichen.

Begründung:

Nach § 47a Abs. 4 ist die Prüfbescheinigung über die Abgasuntersuchung aufzubewahren und bei der Ummeldung anläßlich eines Verkaufs des Fahrzeugs der Zulassungsstelle vorzulegen. Würde der Verkäufer dem Käufer nicht die Prüfbescheinigung aushändigen, müßte dieser nach § 47 a Abs. 4 Satz 3 eine neue Abgasuntersuchung durchführen. Es handelt sich also um eine käuferfreundliche Regelung.

3. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 29 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 sind in § 29 Abs. 2 Satz 4 das Wort "sind" durch das Wort "dürfen"

und

das Wort "anzubringen" durch die Wörter "angebracht werden"

zu ersetzen.

...

Begründung:

Es besteht keine Notwendigkeit, die Zulassungsbehörde zur Anbringung eines SP-Schildes zu verpflichten. Dies kann durch den Fahrzeughersteller, den Halter oder seinen Beauftragten geschehen. Anderenfalls müßte eine Gebühr für das Anbringen des SP-Schildes erhoben werden.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 29 Abs. 6 Nr. 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 ist in § 29 Abs. 6 die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

"1. Hauptuntersuchung müssen von demjenigen, der die Prüfplakette zugeteilt und angebracht hat,

a) bei den im üblichen Zulassungsverfahren behandelten Fahrzeugen im Fahrzeugschein oder

b) bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 18 Abs. 5 mitzuführenden Nachweis

in Verbindung mit dem Prüfstempel der Untersuchenden Stelle und der Kennummer der Untersuchenden Person oder Stelle,"

Begründung:

Aufnahme der seit Jahren von den Untersuchenden Stellen im Interesse der Fälschungssicherheit praktizierten Verfahrensweise in die StVZO.

5. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 29 Abs. 7 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 ist in § 29 Abs. 7 der Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Satz 2 gilt auch für Prüfplaketten, wenn Absatz 3 Satz 3 nicht angewendet wird, und für Prüfmarken in den Fällen nach Nummer 2.5 Satz 5 der Anlage VIII."

Begründung:

Die Verlängerung der Gültigkeit der Prüfplakette um einen Monat muß wegen des erforderlichen Nachweises der Mängelbeseitigung auch gelten, wenn bei geringen Mängeln die Prüfplakette nicht zugeteilt wird, weil deren unverzügli-

...

che Beseitigung nicht zu erwarten ist. Im übrigen redaktionelle Anpassung an Nummer 2.5 der Anlage VIII.

6. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 29 Abs. 10 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 sind in § 29 Abs. 10

a) in Satz 1 die Wörter "Der Untersuchungsbericht ist" durch die Wörter "Der Halter hat den Untersuchungsbericht"

und

b) in Satz 2 die Wörter "Der Fahrzeughalter" durch das Wort "Er"

zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung, daß die Verpflichtungen des Satzes 1 dem Halter obliegen.

7. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 29 Abs. 11 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 sind in § 29 Abs. 11 Satz 1 die Wörter

"nach dem Tag, an dem die Fahrzeuge erstmals in den Verkehr kamen,"

durch die Wörter

"spätestens ab dem Tag der ersten vorgeschriebenen Untersuchung"

zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

...

8. Zu Artikel 1 nach Nummer 4 (§ 29c Abs. 1 und § 29d Abs. 3 - neu - StVZO)

In Artikel 1 sind nach Nummer 4 folgende Nummern 4a - neu - und 4b - neu - einzufügen:

'4a. In § 29c Abs. 1 Satz 3 wird der erste Halbsatz wie folgt gefaßt:

"Eine Versicherungsbestätigung oder Mitteilung nach Muster 8a gilt auch als Anzeige oder Bescheid im Sinne von Muster 10;"

4b. In § 29d wird nach Absatz 2 folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Absätze 1 und 2 gelten nicht für Kurzzeitkennzeichen, bei denen das Ablaufdatum überschritten ist."'

Begründung:

Nach § 3 Nr. 5 des Pflichtversicherungsgesetzes ist die Versicherung bei Beendigung des Versicherungsverhältnisses nach Ablauf eines Monats von Ansprüchen Dritter nur freigestellt, wenn sie die Beendigung der zuständigen Zulassungsstelle mitgeteilt hat. Dies gilt auch, wenn das Versicherungsverhältnis - wie beim Kurzzeitkennzeichen - durch Zeitablauf endigt. Der erste Halbsatz des Satzes 3 in Absatz 1 des § 29c StVZO in der Fassung der 27. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sieht hierfür - wie auch schon beim roten Kennzeichen zur einmaligen Verwendung - ein vereinfachtes Verfahren vor. Nach 29c Abs. 2 StVZO hat die Zulassungsstelle dem Versicherer den Eingang seiner Anzeige durch Bescheid nach Muster 9 oder 10 mitzuteilen. Hierfür soll zur Entlastung der Zulassungsstellen ebenfalls ein vereinfachtes Verfahren eingeführt werden.

Nach § 29d StVZO haben der Halter und die Zulassungsstelle bestimmte Verpflichtungen, wenn keine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Versicherung mehr besteht oder eine Anzeige des Versicherers nach § 29c StVZO eingeht. Das Kurzzeitkennzeichen wurde eingeführt, um gerade dies zu vermeiden. Die Änderung stellt dieses sicher.

9. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b (§ 47a Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b sind in § 47a Abs. 2

a) in Satz 1 die Wörter "Hauptuntersuchungen oder Zwischenuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb nach Nummer 4.1 der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] geltenden Fassung durchführen durften," durch die Wörter "Hauptuntersuchungen,

...

Zwischenuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen dürfen," zu ersetzen;

b) nach Satz 2 folgender Satz anzufügen:

"§ 47b Abs. 2 Nr. 2, Abs. 3 Satz 1 bis 5 und Absatz 4 ist auf Fahrzeughalter, die Hauptuntersuchungen, Zwischenuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen dürfen, entsprechend anzuwenden."

Begründung:

zu a) Der Besitzstand, als vor dem Inkrafttreten der neuen Anlage VIII für Zwischenuntersuchungen amtlich anerkannter Eigenüberwacher auch nach Inkrafttreten der neuen Vorschriften Abgasuntersuchungen durchführen zu dürfen, kann nur für die Eigenüberwacher gelten, die nach Nummer 1 der Übergangsvorschrift des § 72 Abs. 2 zu Anlage VIII zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen nach Anlage VIII c anerkannt sind, da die Anerkennung für Zwischenuntersuchungen kraft Verordnung mit Inkrafttreten der neuen Anlage VIII untergeht und keine Aufsicht mehr gegeben wäre. Im übrigen ist in Nummer 1 der Übergangsvorschrift des § 72 Abs. 2 zu Anlage VIII festgelegt, wer als Eigenüberwacher Haupt- und Zwischenuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen durchführen darf.

zu b) Die für Haupt- und Zwischenuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen anerkannten Eigenüberwacher bedürfen keiner besonderen Anerkennung für die Durchführung von Abgasuntersuchungen. Es muß deshalb sichergestellt werden, daß sie die personellen, fachlichen und technischen Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Durchführung der Abgasuntersuchungen an ihren Fahrzeugen erfüllen. Der Nachweis ist gegenüber der Anerkennungsstelle für Haupt- und Zwischenuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen zu führen.

10. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b (§ 72 Abs. 2 - Übergangsvorschrift zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b ist die Übergangsvorschrift zu § 29 wie folgt zu fassen:

"§ 29 (Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger)

tritt in Kraft am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO].

...

Bis zu diesem Datum gilt § 29 in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung.

Ab dem [Einsetzen: 6 Monate nach Inkrafttreten der VO] sind anläßlich der nächsten Hauptuntersuchung an SP-pflichtigen Fahrzeugen bereits Prüfmarken von den die Hauptuntersuchung durchführenden Personen zuzuteilen und auf den von den Haltern oder ihren Beauftragten vorher anzubringenden SP-Schildern nach § 29 in Verbindung mit Anlage VIII anzubringen."

Begründung:

Die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer sollten nicht kraft Verordnung neben den Prüfmarken auch die SP-Schilder zuteilen und am Fahrzeug anbringen, da eine Gebühr hierfür in Artikel 3 der VO nicht vorgesehen ist und somit auch nicht erhoben werden könnte. Im übrigen werden nach § 29 Abs. 2 Satz 3 nur die Prüfmarken zugeteilt. Hinsichtlich der SP-Schilder ist in § 29 Abs. 2 Satz 4 nur festgelegt, wer diese anbringen darf. Die Neufassung ermöglicht den Technischen Überwachungs-Vereinen, dem DEKRA und den Überwachungsorganisationen, das SP-Schild auf Antrag auszugeben, als Beauftragter des Halters anzubringen und aufgrund der privatrechtlichen Vereinbarung in Rechnung zu stellen.

11. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe d (§ 72 Abs. 2 - Übergangsvorschrift zu Anlage VIII StVZO)

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe d sind in der Übergangsvorschrift zu Anlage VIII die Nummern 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"1. können Fahrzeughalter, die bis zum [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] nach Nummer 4.1 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung

a) von der Pflicht zur Vorführung ihrer Fahrzeuge zu Hauptuntersuchungen bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit sind und diese selbst durchführen, auch weiterhin entsprechend diesen Vorschriften Hauptuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen. Für das Anerkennungsverfahren und die Aufsicht gilt Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung.

oder

...

b) Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen, auch weiterhin bis zum [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] diese Untersuchungen sowie ab diesem Zeitpunkt Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen, wenn sie hierfür nach Anlage VIII c anerkannt sind,

2. können Untersuchungen durch Kraftfahrzeugwerkstätten, die bis zum [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] nach den Vorschriften von Nummer 4.3 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung anerkannt sind, auch weiterhin entsprechend diesen Vorschriften durchgeführt werden. Für das Anerkennungsverfahren und die Aufsicht gilt Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der VO] geltenden Fassung."

Begründung:

Der Besitzstand sollte nur für die Eigenüberwacher und Werkstätten gelten, die bis zum Inkrafttreten der Verordnung amtlich anerkannt sind. Andernfalls wäre bis zum Inkrafttreten der neuen Anlage VIII mit einer Vielzahl von Anerkennungsanträgen zu rechnen, was nicht gewollt ist. Außerdem muß klargestellt werden, daß die für diese Fälle nach der alten Anlage VIII geltenden Sonderregelungen auch künftig anzuwenden sind. Im übrigen kann der letzte Halbsatz von Nummer 1 des Regierungsentwurfs nur für Buchstabe b gelten.

12. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe d (§ 72 Abs. 2 - Übergangsvorschrift zu Anlage VIII StVZO)

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe d ist die Nummer 3 zu streichen.

Begründung:

Die Übergangsvorschrift sieht bzgl. des Verfahrens bei den Nachfolgeunternehmen der Deutschen Bundespost das Außerkraftsetzen der Anlage VIII in der vor dem Inkraftsetzen der Verordnung geltenden Fassung zum 31. Dezember 1997 vor.

Diese Vorschrift ist zwischenzeitlich durch bloßen Zeitablauf entbehrlich geworden.

...

13. Zu Artikel 1 nach Nummer 8 (§ 28 Abs. 5-Anlage V d StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 folgende Nummer 8a einzufügen:

'8a. Nummer 2 der Anlage Vd wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Klammer "(RAL 5014)" durch die Klammer "(nach DIN 6171 - 1, § 60 Abs. 1b blau - Eurofeld)" ersetzt.

b) In Satz 5 wird die Klammer "(RAL 1026)" durch die Klammer "(nach DIN 6171 - 1)" ersetzt.

c) Die Muster der Kennzeichen unter Nummer 2.1, 2.2 und 2.3 erhalten die aus dem Anhang 3 zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung:

(s. Seiten 10 bis 12)'

Begründung zu a und b:

Durch ein redaktionelles Versehen sind in der Siebenundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die RAL-Bezeichnungen verblieben, obgleich Einvernehmen bestand, wegen der retroreflektierenden Ausgestaltung der Kennzeichen nur noch auf die anzuwendende DIN-Vorschrift zu verweisen. Dabei wurde auch deutlich, daß das in der RAL 1026 bezeichnete gelb retroreflektierend nicht hergestellt werden kann. Die Vorschrift bedurfte somit der Änderung und Klarstellung, um den gewünschten Erfolg der Hebung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

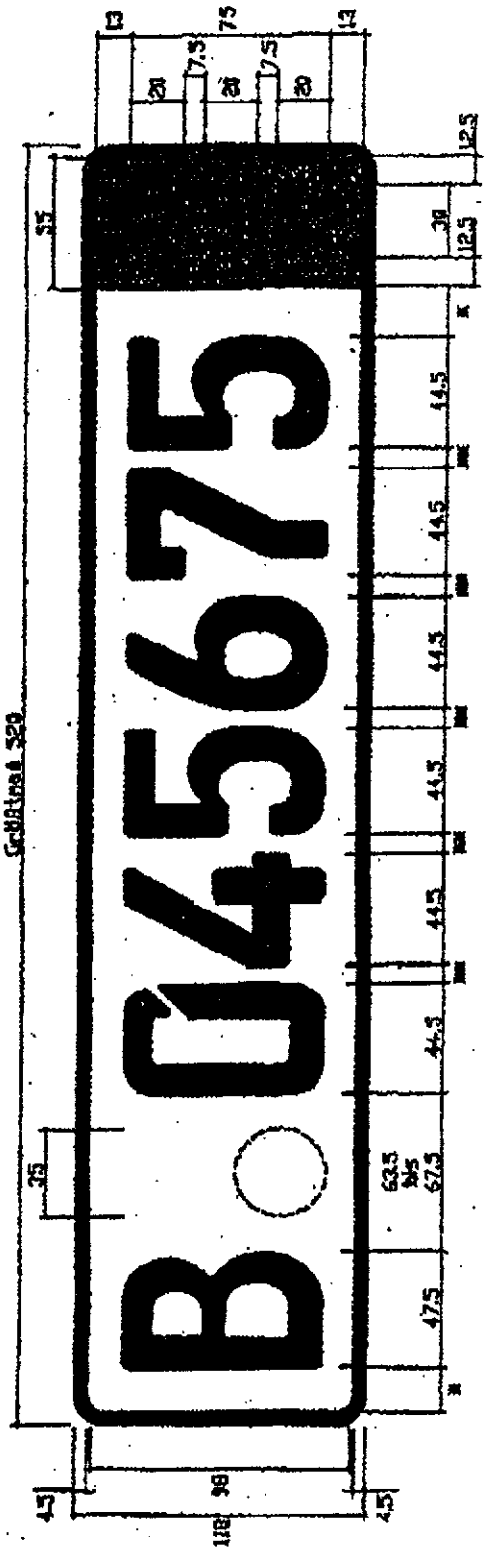
Begründung zu c:

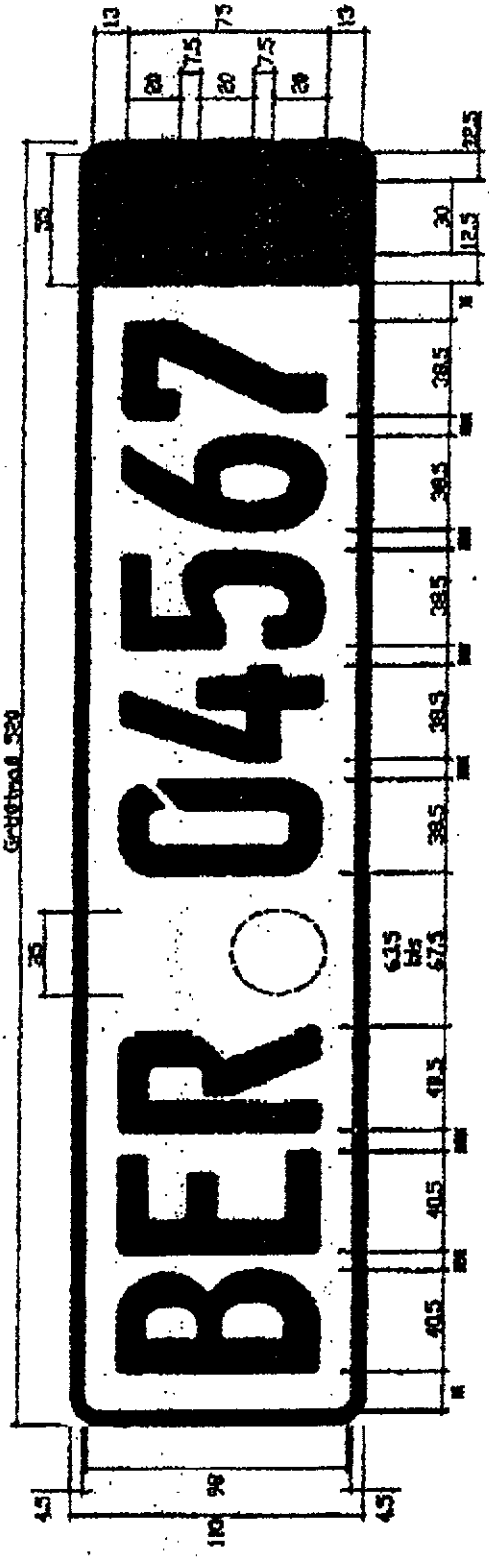
Die aufgrund der 27. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in die Anlage Vd aufgenommenen Zeichnungen entsprechen nicht der in den Anlagen V, Va, Vb und Vc üblichen Darstellungsweise.

Sie sollten daher entsprechend angepaßt werden.

...

Anhang 3

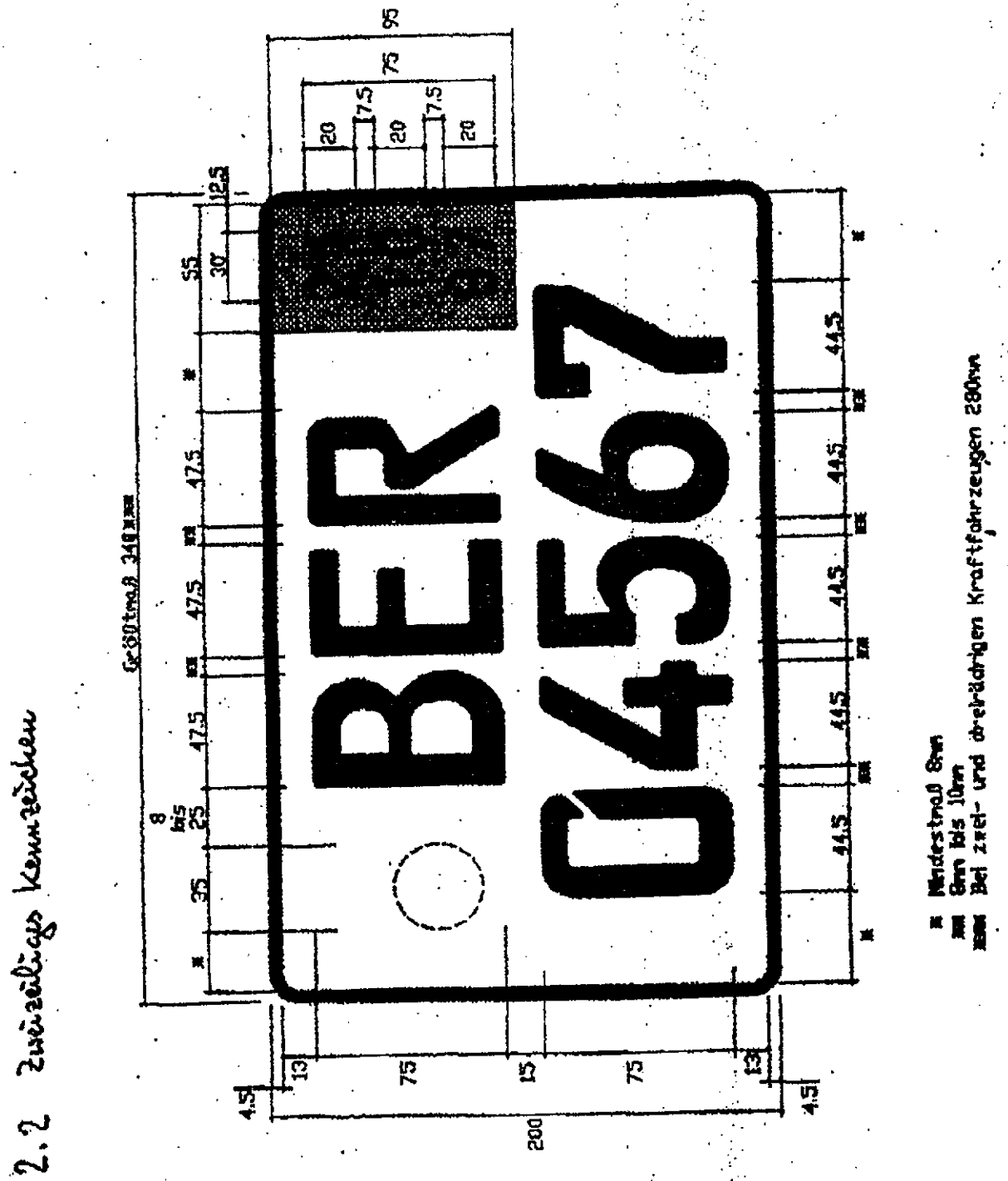




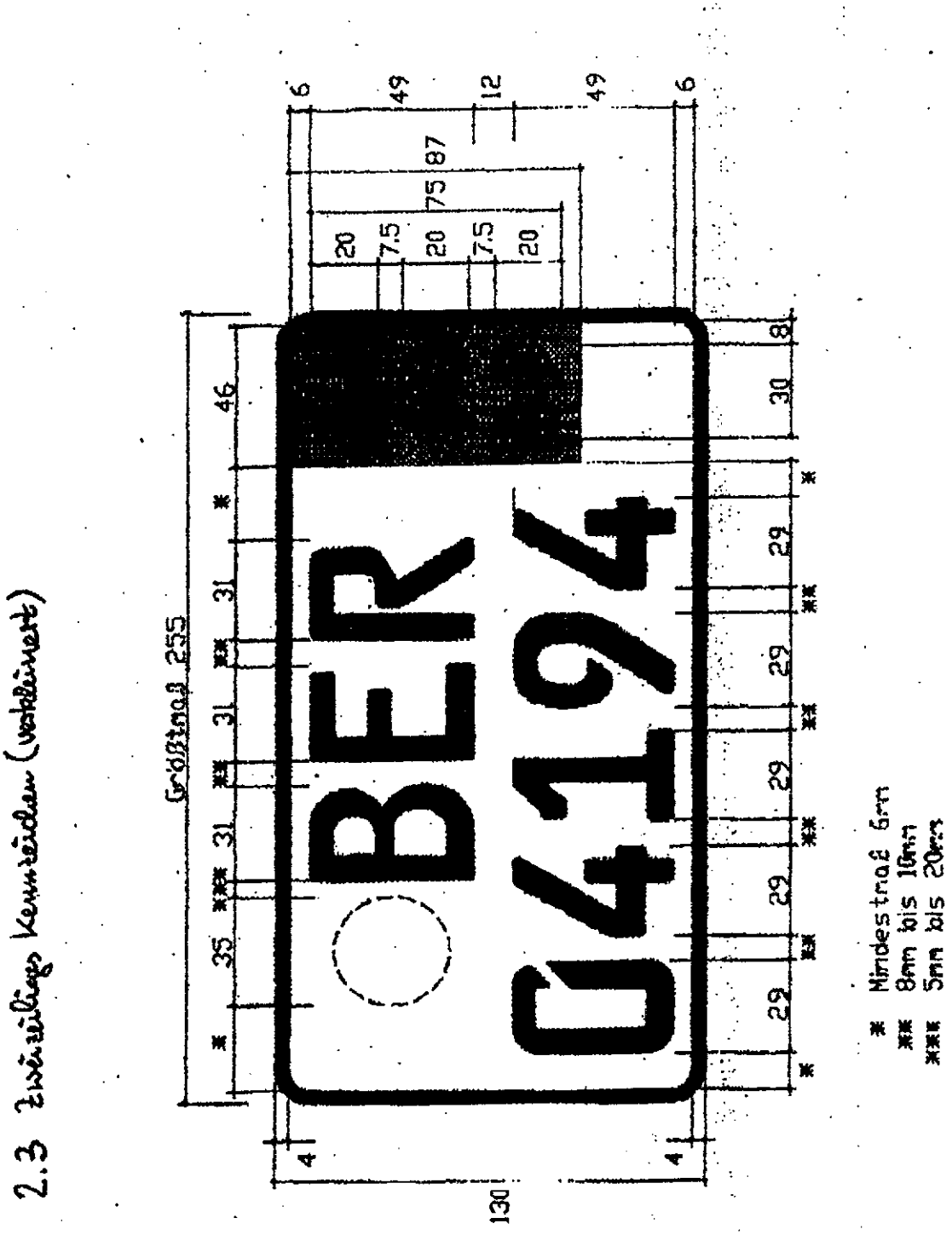
2.1 Einzeiliges Kennzeichen

* Mindestmaß 8 mm
** 8 mm bis 10 mm

Anhang 3


2.2 Zweizeiliges Kennzeichen
BER
0456 7
95
75
20
17,5
20
17,5
20
12,5
55
30
425
425
425
425
425
445
445
445
445
445
8 bis 25
35
größtmaß 340
13
75
15
75
13
4,5
4,5
200
* Mindestmaß 8mm
** 8mm bis 10mm
*** Bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280mm

Anhang 3


2.3 Zweizeiliges Kennzeichen (wahlweise)
BER
0419
6
49
12
49
6
87
75
20
7.5
20
7.5
20
8
30
46
31
31
31
35
29
29
29
29
29
Größtmaß 255
41
41
130
* Mindestmaß 6mm
** 8mm bis 16mm
*** 5mm bis 20mm

14. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII Nr. 2.5 zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in Anlage VIII Nr. 2.5 Satz 3 nach der Angabe "§ 23 Abs. 5"

das Wort "entsprechend" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

15. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII Nr. 3.1.4.2 zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in Anlage VIII Nr. 3.1.4.2 Satz 2

nach dem Wort "Fahrzeug"die Wörter

", außer bei Untersuchungen nach 3.1.3,"

und nach dem Wort "Maßgabe" die Wörter "des § 29 Abs. 3 Satz 3 und"

einzufügen.

Als Folge sind in Anlage VIII

- in Nummer 3.1.4 nach dem Wort "Hauptuntersuchung"

  die Wörter "oder bei einer Nachprüfung nach 3.1.4.3 Satz 2"

  anzufügen;

  und

- in Nummer 3.1.4.2 Satz 2 die Wörter "(29 Abs. 3 Satz 3)"

zu streichen.

Begründung:

Die Tatsache, daß für das Fahrzeug eine vorgeschriebene Sicherheitsprüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, läßt erkennen, daß der Halter seine Verantwortung für sein Fahrzeug nicht anforderungsgemäß wahrnimmt. Dies schließt die Anwendung der grundsätzlich möglichen positiven Regelvermutung gemäß § 29 Abs. 3 Satz 3 StVZO i.V.m. Nr. 3.1.4.2 Anlage VIII aus. Es ist hier eben nicht zu erwarten, daß die festgestellten geringen Mängel unverzüglich beseitigt werden (vgl. auch Verordnung zur Änderung der StVZO vom

13.7.1971 und die dazugehörige Begründung zur Überarbeitung des § 29 StVZO - VkBl. 1971, S. 342 und 349).

Zu § 29 Abs. 3 Satz 3: Klarstellung des Gewollten.

16. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII Nr. 3.1.4.3 zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in Anlage VIII die Nr. 3.1.4.3 wie folgt zu fassen:

"3.1.4.3 erhebliche Mängel (EM) fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen; der Halter hat die Mängel unverzüglich beheben zu lassen (§ 31 Abs. 2 dieser VO sowie § 23 StVO) und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von einem Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen. Sind bei der Nachprüfung nicht alle Mängel behoben oder werden zusätzliche erhebliche oder Mängel festgestellt, die als verkehrsunsicher einzustufen sind, darf die Prüfplakette nicht zugeteilt werden und ist das Fahrzeug innerhalb der in Satz 2 genannten Frist erneut zur Nachprüfung vorzuführen; der aaSoP oder PI hat die nicht behobenen oder die zusätzlich festgestellten Mängel im Untersuchungsbericht zu vermerken. Wird bei der Nachprüfung der Untersuchungsbericht nicht vorgelegt oder wird das Fahrzeug später als ein Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der aaSoP oder PI statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt immer mit dem Monat der Fälligkeit der letzten Hauptuntersuchung."

Begründung:

Es ist im schützenswerten Interesse der Verkehrssicherheit auszuschließen, daß einem Fahrzeug, das in dem Zeitraum zwischen der Erstuntersuchung und der Nachprüfung erkennbar eine Verschlechterung im Rahmen der im Umfang der HU prüfpflichtigen Punkte erlitten hat (z.B. Unfallschaden), die Prüfplakette zugeteilt und damit die Verkehrssicherheit im Umfang der Nr. 1.2 der Anlage VIII bestätigt wird, das diese Anforderungen erkennbar nicht erfüllt.

In einem solchen Fall ist die Nachprüfung nicht positiv abzuschließen; eine weitere Nachprüfung ist erforderlich. Die Frist für die erneute Wiedervorführung wird bestimmt durch den Tag der Hauptuntersuchung.

Im übrigen erfolgt eine Textklarstellung.

...

17. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII Nr. 3.2.3 zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in Anlage VIII Nr. 3.2.3 nach dem Wort

"Sicherheitsprüfung"

die Wörter "oder bei der Nachprüfung nach 3.2.3.2 Satz 2"

einzufügen.

Begründung:

Es ist im schützenswerten Interesse der Verkehrssicherheit auszuschließen, daß einem Fahrzeug, das in dem Zeitraum zwischen der Erstuntersuchung und der Nachuntersuchung erkennbar eine Verschlechterung im Rahmen der im Umfang der SP prüfpflichtigen Punkte erlitten hat (z.B. Unfallschaden), die Prüfmarke zugeteilt und damit die Mängelfreiheit im Umfang der Nummer 1.3 der Anlage VIII bestätigt wird, das diese Anforderungen erkennbar nicht erfüllt.

18. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII Nr. 3.2.3.2 zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in Anlage VIII Nr. 3.2.3.2. Satz 2

a) nach den Wörtern "einem Monat"

die Wörter

"nach dem Tag der Sicherheitsprüfung"

und

b) am Ende die Wörter

"; Nr. 3.1.4.3 Satz 3 ist entsprechend anzuwenden, wenn Mängel nicht behoben sind oder zusätzlich festgestellt werden"

einzufügen.

Begründung:

Vgl. Begründung zu Anlage VIII Nr. 3.1.4.3.

Es ist im schützenswerten Interesse der Verkehrssicherheit auszuschließen, daß einem Fahrzeug, das in dem Zeitraum zwischen der Erstuntersuchung und der Nachuntersuchung erkennbar eine Verschlechterung im Rahmen der im Umfang der SP prüfpflichtigen Punkte erlitten hat (z.B. Unfallschaden), die Prüfmarke zugeteilt und damit die Mängelfreiheit im Umfang der Nr. 1.3 der Anlage VIII bestätigt wird, das diese Anforderungen erkennbar nicht erfüllt.

...

19. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage VIII Nr. 4.1 zu § 29 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in Anlage VIII Nr. 4.1 Satz 2 zweiter Halbsatz die Wörter "vor der" durch das Wort "zur" zu ersetzen.

Begründung:

In dem vorgesehenen Verordnungstext ist der Terminus "Anerkennung von Untersuchungsstellen" nicht definiert. Dies hat zur Klarstellung hier zu erfolgen.

Die Untersuchungsstellen selbst und deren Ausstattung haben direkten Einfluß auf die Prüfqualität. Daher muß sich die Aufsicht auch auf die Untersuchungsstellen erstrecken. Dies ist nur erfolgreich möglich, wenn die erforderlichen Informationen zur Situation in den Untersuchungsstellen rechtzeitig vorliegen - vgl. auch Anlage VIII d Nr. 4.2.

20. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage VIIIa - Nr. 4.6 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 11 ist in Anlage VIIIa Nr. 4.6 nach der 1. Zeile folgende Zeile einzufügen:

"**Aufbau**	Zustand - Auffälligkeiten Ausführung - Zulässigkeit / Befestigung	**Zustand**"

Begründung:

Damit wird der Prüfende auf die Prüfung von Nutzfahrzeugaufbauten nach den Vorgaben der StVZO hingewiesen. Dies dient der Vermeidung der von unvorschriftsmäßigen Aufbauten ausgehenden Verkehrsgefahren.

21. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage VIIIb - Nr. 2.7 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 11 sind in Anlage VIIIb Nr. 2.7 am Ende folgende Wörter einzufügen:

"; Nr. 2.1.2 der Anlage VIIId ist zu berücksichtigen"

Als Folge sind

...

in Artikel 1 Nr. 11 in Anlage VIIId Nr. 2.1.2 in der Überschrift die Wörter "(§ 10 Kraftfahrsachverständigengesetz)" zu streichen.

Begründung:
Redaktionelle Klarstellung.

22. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage VIIIc Nr. 7.1.1 bis 7.1.3 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 11 sind in Anlage VIIIc

a) in Nummer 7.1.1 die Wörter "deren Vertretungen" durch die Wörter "Kraftfahrzeugimporteure (§ 47b Abs. 3 Satz 3 Nr. 3)" zu ersetzen

und

b) die Nummern 7.1.2 und 7.1.3 wie folgt zu fassen:

"7.1.2 vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks ermächtigte Stellen oder

7.1.3 von der zuständigen obersten Landesbehörde oder den von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen anerkannten Stellen."

Begründung:
Klarstellung des Gewollten und redaktionelle Berichtigung.

23. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage VIIId Nr. 2.1.2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 11 ist in Anlage VIIId Nr. 2.1.2 nach Satz 1 folgender Satz anzufügen:

"In besonderen Fällen kann die in Nummer 4.1 der Anlage VIII genannte Stelle Abweichungen zulassen oder einen kürzeren Abstand festlegen."

Begründung:
Sollten eine oder nur wenige kleinere Ortschaften etwas weiter als 25 km Luftlinie von der nächsten Prüfstelle entfernt liegen, wäre es wirtschaftlich nicht immer vertretbar, für diese eine zusätzliche Prüfstelle zu bauen.

...

Andererseits kann es bei topographisch schwierigen Gegebenheiten erforderlich sein, eine zusätzliche Prüfstelle zu bauen, damit der tatsächliche Anfahrweg nicht zu lang ist.

24. Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage VIII d StVZO)

In Artikel 1 Nr. 11 ist in Anlage VIII d jeweils

- in der Überschrift zu Nummer 4
- in Nummer 4.2
- in der Anlage zu Nummer 3

das Wort "Ausnahmen" durch das Wort "Abweichungen" zu ersetzen.

Begründung:

Der Terminus "Ausnahme" ist in der StVZO belegt und durch § 70 StVZO abschließend definiert. Bei durch den Verordnungstext vorgegebenen Einschränkungen der grundsätzlich erforderlichen Ausstattungsmerkmale von Untersuchungsstellen kann es sich daher lediglich um "Abweichungen" handeln.

Die Genehmigung von Ausnahmen muß im Einzelfall den zuständigen Behörden - unabhängig von den verordnungsgemäßen Abweichungen - möglich bleiben.

25. Zu Artikel 1 Nr. 12 und Anhang 2 (Anlage IX b StVZO)

In Artikel 1 Nr. 12 ist in Anhang 2 die Anlage IX b wie folgt zu ändern:

a) in Nummer 1.2.1.2. ist die Höhenangabe "4 mm" durch "3 mm" zu ersetzen

b) in Nummer 2.1.2 ist folgender Absatz anzufügen:

"Dies gilt nicht, wenn die Prüfmarken die Anforderungen nach 2.1.1 erfüllen."

Als Folge

sind in Nummer 2.3 Satz 2

a) die Wörter "auf der Klebeseite der aus Folie hergestellten" durch die Wörter "auf der Rückseite der" zu ersetzen

und

b) nach den Wörtern "Nummer 2.1.2" die Wörter "Abs. 1" einzufügen.

...

Begründung:

zu a) Die auf dem Markt befindlichen Festkörper-Prüf- und AU-Plaketten haben eine Höhe von 3 mm. Es besteht kein Grund, die Festkörper-Prüfmarken stärker auszuführen, zumal dann die Einhaltung der Anforderungen nach Nummer 2.2.2 der Anlage IX b erschwert würde.

zu b) Es sollte den Herstellern von Prüfmarken in Festkörperausführung die Möglichkeit eingeräumt werden, anstelle der in Nummer 2.1.2 die in Nummer 2.1.1 festgelegten Anforderungen zu erfüllen.

26. Zu Artikel 1 nach Nummer 12 (Anlage XXVII StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 13 - neu - anzufügen:

"13. Die Anlage XXVII wird wie folgt gefaßt:

Anlage XXVII

(§ 15 Abs. 1 und 2, § 15 l)

Staatenliste zu den Sonderbestimmungen

für Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoret. 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
Kroatien	alle	nein	nein
Liechtenstein	alle	nein	nein
Malta	alle	nein	nein
Monaco	alle	nein	nein
Norwegen	alle	nein	nein
Republik Korea	2	nein	nein

...

San Marino	alle	nein	nein
Schweiz	alle	nein	nein
Slowakei	alle	nein	nein
Slowenien	alle	nein	nein
Ungarn	alle	nein	nein

Fahrerlaubnisse, die im tatsächlichen Herrschaftsbereich der Behörden in Taiwan* erteilt wurden	B/BE	nein	ja
Pkw-Fahrerlaubnisse der US-Bundesstaaten und US-amerikanischen Außengebiete:			
- Alabama	D	nein	nein
- Arizona	D, 2	nein	nein
- Arkansas	D	nein	nein
- Colorado	C, R	nein	nein
- Connecticut	D, 1, 2	ja	nein
- Delaware	D	nein	nein
- District of Columbia	D	ja	nein
- Illinois	D	nein	nein
- Kansas	C	nein	nein
- Kentucky	D	nein	nein
- Massachusetts	D	nein	nein
- Michigan	operator	nein	nein
- Mississippi	operator	ja	nein
- Missouri	F	ja	nein
- Nebraska	O	ja	nein
- New Mexico	D	nein	nein
- North Carolina	C	ja	nein
- Oregon	C	ja	nein
- Puerto Rico	3	nein	nein

...

- South Dakota	1 und 2	nein	nein
- Tennessee	D	ja	nein
- Utah	D	nein	nein
- Virginia	NONE, M**	nein	nein
Pkw-Fahrerlaubnisse der Kanadischen Provinzen:			
- Alberta	5	nein	nein
- Prince Edward Island	5	nein	nein
- New Brunswick	5	nein	nein
- Newfoundland	5	nein	nein
- Northwest Territories	5	nein	nein
- Nova Scotia	5	nein	nein
- Saskatchewan	5	nein	nein
- Yukon	G	nein	nein

* Deutschland unterhält keine diplomatischen Beziehungen zu Taiwan

** In den Fällen, wo die Klasse M mit Code 6 versehen ist, ist eine Umschreibung nicht möglich."

Als Folge sind

in der Eingangsformel im ersten Tiret nach den Wörtern "§ 6 Abs. 1" die Wörter "Nr. 1" einzufügen.

Begründung:

Die Neufassung der Anlage XXVII ist geboten, um den zwischenzeitlich vorliegenden neuen Erkenntnissen über die "Umschreibung" deutscher Fahrerlaubnisse im Ausland und den entsprechenden Vereinbarungen Rechnung zu tragen. Im Hinblick auf die Übersichtlichkeit und Handhabbarkeit ist die Neuverkündung der Anlage einer Änderungsvorschrift vorzuziehen. Im einzelnen gilt folgendes:

Fahrerlaubnisse aller Klassen aus Kroatien und der Slowakei und Pkw-Fahrerlaubnisse aus den US-Bundesstaaten Arkansas, Kentucky, Massachusetts, Michigan, New Mexico, Virginia bzw. dem US-amerkanischen Außengebiet Puerto Rico werden künftig ohne die sonst erforderliche Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung "umgeschrieben". Dies

...

gilt jetzt ebenso für Alabama (bisher wurde nur auf die praktische Prüfung verzichtet).

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

Anders ist dies in den US-Bundesstaaten District of Columbia, Mississippi, Nebraska und Tennessee. 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 den betreffenden US-Bundesstaaten bei der "Umschreibung" eine theoretische Prüfung ablegen müssen.

Pkw-Fahrerlaubnisse, die im tatsächlichen Herrschaftsbereich der Behörden in Taiwan (diplomatische Beziehungen zwischen Deutschland und Taiwan bestehen nicht) erteilt wurden, werden künftig ohne Ablegung der theoretischen Prüfung umgeschrieben. Die praktische Prüfung wird beibehalten, da die dortigen Prüfungsbelange von den deutschen Modalitäten abweichen.

27. Zu Artikel 3 Nr. 1 (Gebührennummer 206 GebOST))

In Artikel 3 ist die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

'1. Der 2. Abschnitt wird wie folgt geändert:

a) In Gebührennummer 206 wird die Spalte "Gegenstand" wie folgt gefaßt:

"Versagung der Erteilung oder Erweiterung einer Fahrerlaubnis oder einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Versagung der Verlängerung der Geltungsdauer einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Entziehung einer Fahrerlaubnis oder einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Untersagung des Führens von Fahrzeugen oder Tieren"

b) Die Gebührennummern 241.1 und 241.2 werden wie folgt gefaßt:

"... siehe Regierungsvorlage ...".'

Begründung:

Im Zusammenhang mit der Anhebung der Gebühren des 2. Abschnitts - Gebühren der Behörden im Landesbereich, Teil A - im Zuge der 27. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BR-Drs. 884/97) ist

...

durch ein redaktionelles Versehen die erste Zeile der ursprünglichen Gebührentatbestandsbeschreibung untergegangen. Mit der Änderung wird die derzeit geltende Fassung dieses Gebührentatbestandes wieder hergestellt.

28. Zu Artikel 3 Nr. 1 (Gebührennummern 228 und 228.1 GebOSt)

In Artikel 3 ist die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

'1. Der 2. Abschnitt wird wie folgt geändert:

a) In Gebührennummer 228 werden nach den Wörtern "Abstempeln von Kennzeichen" die Wörter "sowie Zuteilung einer Prüfmarke" eingefügt.

b) In Gebührennummer 228.1 werden nach dem Wort "AU-Plakette" die Wörter "sowie Prüfmarke" eingefügt.

c) Die Gebührennummern 241.1 und 241.2 werden wie folgt gefaßt:

"241.1 ... s. Regierungsvorlage".'

Begründung zu a und b:

Die Verordnung sieht vor, daß bei bestimmten Fahrzeugen die Prüfmarke in Verbindung mit dem SP-Schild bereits bei der letzten vor dem Ablauf des 18. nach dem Inkrafttreten der Verordnung folgenden Monats vorgeschriebenen Hauptuntersuchung zuzuteilen ist, um den Zeitpunkt der ersten fälligen SP zu bezeichnen.

Dies erfordert einen Gebührentatbestand für die Zuteilung der Prüfmarke durch die Zulassungsstelle.

29. Zu Artikel 3 Nr. 1 (Gebührennummern 233 und 234 GebOSt)

In Artikel 3 ist die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

'1. Der 2. Abschnitt wird wie folgt geändert:

a) Nach Gebührennummer 232 werden folgende Gebührennummern 233 und 234 angefügt:

"233	Verlängerung der Frist für die nächste Hauptuntersuchung gemäß Nummer 2.4 der Anlage VIII zu § 29 StVZO	30
234	Anbringung des SP-Schildes	40"

b) Die Gebührennummern 241.1 und 241.2 werden wie folgt gefaßt:

...

"... siehe Regierungsvorlage ..."'

Begründung zu a:

Die Verlängerung der Frist für die Hauptuntersuchung erfordert zusätzlichen Verwaltungsaufwand bei den Zulassungsbehörden, der angemessen abzugelten ist.

30. Zu Artikel 3 Nr. 2 (Gebührennummern 413 bis 413.4.6 und Gebühren-nummern 413.6.1, 413.6.2 und 416 GebOSt)

In Artikel 3 ist die Nummer 2 wie folgt zu fassen:

'2. Der 3. Abschnitt wird wie folgt geändert:

a) Die Gebührennummern 413 bis 413.4.6 werden wie folgt gefaßt:

"... s. Regierungsvorlage"

b) In den Gebührennummern 413.6.1 und 413.6.2 werden die Wörter "Anlage VIIIa" jeweils ersetzt durch die Wörter "Anlage XIa".

c) In Gebührennummer 416 werden nach den Wörtern "Zuteilung einer Prüfplakette" die Wörter "oder Prüfmarke" eingefügt.

Als Folge

sind in Artikel 5 (Inkrafttreten) die Wörter "bis 4" durch die Wörter "Artikel 3 Nr. 2 Buchstaben a und b, Artikel 4"

zu ersetzen.

Begründung:

zu b:

Redaktionelle Änderung.

zu c:

Vgl. Begründung zu Artikel 3 Nr. 1 (Gebührennummern 228 und 228.1 GebOSt). Erforderlich ist auch ein Gebührentatbestand für die Zuteilung der Prüfmarke durch die Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr.

...

31. Zu Artikel 4 Nr. 4 - neu -

In Artikel 4 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 4 einzufügen:

'4. Nach Nummer 64a wird folgende Nummer eingefügt:

"

lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
64b	Fahrzeug in Betrieb genommen, obwohl das vorgeschriebene amtliche oder rote Kennzeichen fehlte	§ 18 Abs. 4 Satz 1, 2 § 28 Abs. 1 Satz 3 § 60 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 1, auch i.V.m. § 28 Abs. 2 Satz 1 § 60 Abs. 5 Satz 1 Halbsatz 1 § 69a Abs. 2 Nr. 4	80

" '

Begründung :

Die Fälle, in denen Fahrzeuge ohne vorderes Kennzeichen geführt werden, haben zugenommen. Hierdurch wird die Halterermittlung bei der Verkehrsüberwachung und bei Unfällen zunehmend erschwert. Durch eine Anhebung der Regelsanktion für diese Verstöße soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden. Im übrigen wird damit das Fahren ohne Kennzeichen an die Ahndung des Fahrens mit abgedeckten Kennzeichen angepaßt.

32. Zu Artikel 5

Artikel 5 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a, Nr. 3, Nr. 7, Artikel 2 und 3, Artikel 4 Nr. 1 bis 3 treten am [Einsetzen: 18 Monate nach Inkrafttreten der VO] in Kraft; im übrigen tritt diese Verordnung am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft."

Begründung:

Notwendige Anpassung, damit Artikel 4 Nr. 4 alsbald in Kraft treten kann, da für diese Änderung eine Übergangsfrist nicht erforderlich ist.