

11.06.04**Beschluss**
des Bundesrates

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 800. Sitzung am 11. Juni 2004 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 20 Abs. 3 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a ist der Doppelbuchstabe aa zu streichen.

Begründung:

Nach § 20 Abs. 3 Satz 1 StVZO hat der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für jedes dem Typ entsprechende Fahrzeug einen Fahrzeugbrief auszufüllen. Durch die Vorlage soll das Wort "hat" in "ist ermächtigt" geändert werden. Dies wird dazu führen, dass die Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnisse Fahrzeugbriefe nicht mehr ausfüllen werden. Vielmehr wird diese Aufgabe auf die jeweils zuständigen Zulassungsbehörden übergehen, ohne dass in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr für diese Mehrarbeit ein Gebührenaussgleich vorgesehen ist.

2. Zu Artikel 3 Nr. 1 (§ 1 Abs. 1 Nr. 7 Buchstabe m FRV),

Anlage 1 Muster 2a (§ 24) (Zulassungsbescheinigung Teil I, Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) Satz 2 StVZO) und

Anlage 3 Muster 2c (§ 24 Abs. 2) (Zulassungsbescheinigung Teil I, Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) Satz 2 StVZO)

a) In Artikel 3 Nr. 1 § 1 Abs. 1 Nr. 7 ist Buchstabe m wie folgt zu fassen:

"m) die mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis genehmigten oder in einem nach § 21 Straßenver-

kehrs-Zulassungs-Ordnung erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigten Größenbezeichnungen der Bereifung je Achse, mindestens jedoch die Größenbezeichnung der Reifen, mit denen das Fahrzeug tatsächlich ausgerüstet ist."

- b) In Anlage 1 Muster 2a (§ 24) und in Anlage 3 Muster 2c (§ 24 Abs. 2) ist jeweils in der Zulassungsbescheinigung Teil I im Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Änderung muss in die Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen werden."

Begründung:

Bei den Angaben zur Fahrzeugbereifung handelt es sich um unmittelbar umwelt- und verkehrssicherheitsrelevante Parameter.

Fahrzeughaltern (Bürgern, Speditionen usw.) und allen weiteren mit den im Verkehr befindlichen Fahrzeugen und deren Fahrzeugdokumenten befassten Personen und Stellen (Zulassungsbehörden, Polizei, Bundesamt für Güterverkehr (BAG), TÜV, DEKRA usw.) soll deshalb auch künftig diese wichtige Information in der Zulassungsbescheinigung im erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Verkehrskontrollen durch die Polizeien und auch die Unterwegskontrollen durch die BAG bezüglich der Vorschriftsmäßigkeit der Bereifung andernfalls erschwert würden bzw. nur noch eingeschränkt möglich wären, da die dortigen Kräfte über keine Informationen bezüglich der zulässigen Größen verfügen.

Durch Änderung der Reifengröße kann eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern eintreten und es kann sich das Abgas- und Geräuschverhalten verschlechtern. In diesem Zusammenhang muss insbesondere auf die gerade in Deutschland weit verbreitete Umrüstung im Bereich Rad-Reifen hingewiesen werden (Winterräder, Sonderrad-Reifenkombinationen). Bei unzulässigen Umrüstungen ergibt sich das Gefährdungspotential insbesondere auf Grund möglicher Berührung der Reifen mit Fahrwerks- oder Ausbauteilen mit der möglichen Folge einer Reifenzerstörung.

Von Reifenschädigungen bis hin zur Reifenzerstörung muss auch bei der Verwendung von Reifen mit einem zu niedrigen Tragfähigkeits- und/oder Geschwindigkeitsindex ausgegangen werden.

Weiterhin kann sich bei Änderung der Reifendimension auch der Abrollumfang ändern. Erfolgt eine erforderliche Tachoangleichung nicht, muss auf Grund der Fehlanzeige der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von einem unvorschriftsmäßigen Bewegen im öffentlichen Verkehrsraum und einem daraus resultierenden Gefährdungspotential ausgegangen werden.

Im Zuge des (sicherheits-)technischen Fortschritts im Fahrzeugbau kommt elektronisch geregelten Systemen eine immer größere Bedeutung zu. Viele die-

ser Systeme stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit den Rad-Reifen-Kombinationen. Die Gefahr von Fehlfunktionen solcher sicherheitsrelevanter Systeme wie ABV, ASR oder ESP kann sich allein aus der Verwendung nicht geprüfter Rad-Reifen-Kombinationen ergeben.

Eine zunehmende Verbreitung erfahren darüber hinaus Reifendruck-Kontrollsysteme. Die dabei elektronisch hinterlegten Kennfelder können den für das sichere Führen des Fahrzeuges korrekten Reifendruck natürlich nur für die richtigen Bereifungen sicherstellen.

Den Fahrzeugherstellern kann auch zukünftig abverlangt werden, mindestens die Bezeichnung der am Fahrzeug aktuell montierten Bereifung anzugeben. Von den Haltern kann verlangt werden, bei Änderungen die aktuelle Größe in den Fahrzeugschein eintragen zu lassen. Auch in den harmonisierten Zulassungsdokumenten nach der Richtlinie 1999/37/EG ist genügend Raum für die Eintragung weiterer Bezeichnungen zulässiger Bereifungen vorhanden. So haben u. a. Italien und Österreich mit Einführung der harmonisierten Zulassungsdokumente vorgeschrieben, dass die Fahrzeughersteller die Bezeichnung der am Fahrzeug tatsächlich montierten Bereifung angeben müssen. Ein unzumutbarer Mehraufwand für Deutschland ist deshalb nicht erkennbar.

3. Zu Artikel 3 Nr. 1 (§ 1 Abs. 1 Nr. 7 Buchstabe m₁ - neu - FRV)

Anlage 1 Muster 2 a (§ 24) (Zulassungsbescheinigung Teil I Hinweis zu Feld (22) - neu - StVZO)

- a) In Artikel 3 Nr. 1 § 1 Abs. 1 Nr. 7 ist nach Buchstabe m folgender Buchstabe einzufügen:

"m₁) eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis genehmigte bzw. in dem nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigte Anhängerkupplung,"

- b) In Anlage 1 Muster 2a (§ 24) ist in der Zulassungsbescheinigung Teil I folgender Hinweis zu Feld (22) anzufügen:

"Hinweis zu Feld (22):

Eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis genehmigte bzw. in dem nach § 21 StVZO erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigte Anhängerkupplung ist spätestens im Zuge jeder neuen Befassung nach § 27 Abs. 1 StVZO in die Zulassungsbescheinigung Teil I oder einem Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil I aufzunehmen."

Begründung:

Bisher erklären Fahrzeughersteller vielfach den Betrieb eines Kfz mit einer Anhängerkupplung bestimmten Typs durch einen entsprechenden Eintrag in den Fahrzeugdokumenten (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein) für zulässig, ohne dass dieses Kfz bei seiner ersten Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet ist. Diese Angaben zur Anhängerkupplung sind in der Zulassungsbescheinigung Teil I nicht mehr vorgesehen. Werden künftig Kfz mit Anhängerkupplungen im Straßenverkehr angetroffen, ist es den Polizeibehörden in der Regel unmöglich festzustellen, ob der Betrieb mit dieser Anhängerkupplung erlaubter Weise stattfindet. Die Angaben zur Anhängerkupplung sollten deshalb auch erhoben werden können bzw. nachzuweisen sein und in der Zulassungsbescheinigung Teil I enthalten sein. Die Richtlinie 1999/37/EG eröffnet diese Möglichkeit, da es den Mitgliedstaaten freigestellt ist, weitere Angaben ohne Verwendung gemeinschaftlicher Codes in die Fahrzeugdokumente aufzunehmen.

4. Zu Artikel 3 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa₀ (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b FRV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa folgender Doppelbuchstabe aa₀ voranzustellen:

'aa₀) In Nummer 1 Buchstabe b werden nach dem Wort "Halters" die Wörter "und früherer Halter," eingefügt.'

Begründung

Bereits seit dem 1. März 2003 werden gemäß § 4 Abs. 1 Buchstabe g FRV im Zentralen Fahrzeugregister die früheren Halter eines Kraftfahrzeuges gespeichert. Eine Bereithaltung zur Übermittlung der Daten von früheren Fahrzeughaltern im automatisierten Verfahren nach § 12 Abs. 1 FRV an die dort benannten Stellen (einschließlich die Polizeibehörden der Länder) ist jedoch nicht vorgesehen. Gegenwärtig erhält die Polizei bei im automatisierten Verfahren Abfragen lediglich Informationen über den aktuellen Halter und den Grund und Zeitpunkt des Halterwechsels. Im polizeilichen Einsatz kann jedoch auch die Information über die vorherigen Fahrzeughalter zur Beurteilung des Gesamtsachverhaltes von erheblicher Bedeutung und Interesse sein. Mit der vorgesehenen Änderung wird daher das Ziel verfolgt, der Polizei im Bedarfsfall einen schnellen Zugriff auf die von ihr benötigten Daten im automatisierten Verfahren zu ermöglichen. Die bisherige Möglichkeit, Informationen über die vorherigen Fahrzeughalter z. B. aus den örtlichen Fahrzeugregistern (§ 12 Abs. 2 FRV) zu beziehen, hat sich in der polizeilichen Praxis als umständlich und ungerechtfertigt zeitaufwändig herausgestellt, da diese Informationen nur die für den jeweiligen Bezirk der Zulassungsbehörde örtlich zuständige Polizeidienststelle erhält (§ 12 Abs. 2 Satz 2 FRV). Auch

Anfragen außerhalb des automatisierten Verfahrens beim Kraftfahrt-Bundesamt sind regelmäßig mit hohem Verwaltungs- und Zeitaufwand verbunden.

Zudem sieht § 36 Abs. 2 StVG eine Übermittlung der Daten im automatisierten Verfahren bereits vor. Insoweit dürfte § 12 Abs. 1 FRV den Umfang der Daten, die im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister übermittelt werden, unzweckmäßig einschränken.

5. Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

In Artikel 5 ist das Datum "15. Januar 2005" durch das Datum "1. Oktober 2005" zu ersetzen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 Nr. 11 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a ist in den Übergangsvorschriften zu § 27 Abs. 4, § 27 Abs. 5 und 6 und zu § 27 Abs. 7 jeweils das Datum "15. Januar 2005" durch das Datum "1. Oktober 2005" und in der Übergangsvorschrift zu § 27 Abs. 5 und 6 ist das Datum "14. Januar 2005" durch das Datum "30. September 2005" zu ersetzen.
- b) In Buchstabe b ist in den Übergangsvorschriften zu Muster 2a das Datum "14. Januar 2005" durch das Datum "30. September 2005" und in den Übergangsvorschriften zu Muster 2b und Muster 2c ist jeweils das Datum "15. Januar 2005" durch das Datum "1. Oktober 2005" zu ersetzen.
- c) In Buchstabe c ist in den Übergangsvorschriften zu Muster 3 und Muster 4 das Datum "15. Januar 2005" durch das Datum "1. Oktober 2005" zu ersetzen.

Begründung:

Durch die Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG vom 29. April 1999 in der Fassung der Richtlinie 2003/127/EG vom 23. Dezember 2003 werden umfangreiche Änderungen im Bereich des gesamten Zulassungsverfahrens erforderlich.

Die DV-Anbieter müssen die Programme in den EDV-Anlagen aller Zulassungsbehörden in der Bundesrepublik Deutschland ändern. Hierfür ist als Zeitaufwand mindestens ein Wochenende erforderlich. Zudem benötigen die Zulassungsbehörden einen ausreichenden Zeitvorlauf, um diese Umstellungen

vornehmen zu können und die Mitarbeiterschulungen durchzuführen. Außerdem muss ein im Massenverfahren der Fahrzeugzulassung unabdingbarer Probebetrieb des neuen Verfahrens erfolgen. Die von der Bundesregierung vorgesehene Übergangszeit ist hierfür nicht ausreichend. Es ist ein Zeitraum von 15 Monaten erforderlich.

6. Darüber hinaus hat der Bundesrat die nachstehende EntschlieÙung gefasst:
- a) Die Richtlinie 2003/127/EG sieht vor, dass die Fahrzeugdokumente entweder in Papierform oder als Chipkarte ausgeführt werden können. Die vorliegende Verordnung zur Änderung straÙenverkehrsrechtlicher Vorschriften schreibt die Einführung der Fahrzeugdokumente in Papierform vor, weil eine Umstellung auf Chipkarten zum jetzigen Zeitpunkt zahlreiche Fragen und Probleme aufwerfe.
 - b) Die Länder haben sich dafür ausgesprochen, die Möglichkeiten der Einführung der Fahrzeugdokumente als Chipkarte parallel zur Entwicklung der Papierdokumente mit dem Ziel der baldmöglichen Einführung der Chipkarte zu prüfen. Die Vorteile der Chipkarte werden insbesondere in der Speicherung größerer Datenmengen, der einfacheren Aktualisierbarkeit und der erhöhten Fälschungssicherheit gesehen. Verwaltungsvereinfachung und E-Government werden unterstützt.
 - c) Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, die Einführung der Fahrzeugdokumente als Chipkarte nachhaltig voranzutreiben und insbesondere
 - aa) die rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung der Chipkarten zu schaffen,
 - bb) die datenschutzrechtlichen Fragen der Speicherung auf den Chipkarten zu klären,
 - cc) die Sicherheitsfragen abschließend zu klären und dabei auch zu prüfen, ob die Chipkarten dezentral hergestellt werden können und
 - dd) die Zulassung eines Probebetriebs in ausgewählten Zulassungsbehörden zu ermöglichen.