



VDAT-Mitgliederversammlung zur  
Tuning World Bodensee  
28.Mai 2005

# Legislative Neuerungen 2005

Gesetzgeberische Aktivitäten im Rahmen der  
ECE, der EU und der nationalen  
Gesetzgebung in der Bundesrepublik  
Deutschland, die für die Tuningindustrie von  
(existentieller?)  
Bedeutung sind



neue ECE Regelung für Räder

vorgeschlagene Erweiterung der ECE-Regelung No.51  
(Geräuschemission von Serien-Schalldämpferanlagen) und die  
Auswirkungen auf ECE-R 59 (Austausch-Schalldämpfer)

Die kommende ECE-Regelung zum Fußgängerschutz und deren  
mögliche Auswirkungen auf die Tuningbranche in Europa

## ECE Regelung für Räder

- **Die neue ECE-Regelung für Räder wurde auf der 57. Sitzung der GRRF im Januar 2005 in Genf verabschiedet**
- **ECE-Regelung für die Prüfung und Genehmigung von Rädern für Pkw , Geländefahrzeuge und ihre Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse**
- **WP29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations bei der ECE) in Genf**
- **mittelfristig erstmals eine in allen ECE-Staaten gültige Prüfgrundlage für Fahrzeugräder**
- **Der Inhalt der Regelung basiert auf der deutschen „Richtlinie für die Prüfung von Sonderrädern“, nach der in der Bundesrepublik seit Jahrzehnten alle Sonderräder des Tuningmarktes geprüft werden müssen.**
- **1998 als Regelungsvorschlag eingereicht von Italien**
- **Gefahr für die Tuningbranche - nicht zu unterschätzende „Fallstricke“**
- **Die Richtlinie gilt nicht für Räder, die Erstausrüstung sind oder als sogenanntes „Identersatzteil“ angeboten werden.**

## ECE Regelung für Räder

**Mit den Sonderrädern verhält es sich anders: Als Sonderräder sind in der ECE-Regelung solche Räder bezeichnet, die nicht den serienmäßigen Größen der Fahrzeughersteller entsprechen.**

**Für diese Sonderräder gilt die Regelung nicht, sondern diese sollen weiterhin in jedem europäischen ECE-Land nach nationalen Richtlinien behandelt werden.**

**Sie gilt „für alle Austauschräder, welche für Pkw, Geländefahrzeuge bis 3,5 Tonnen und deren Anhänger konstruiert wurden“.**

**Regelung betrifft alle Sonderräder (nach deutscher Definition) , die serienmäßige Radabmessungen aufweisen.**

**Für nicht serienmäßige Radgrößen, die wohl 90% des Tuningmarktes ausmachen dürften, gilt sie nicht.**

## ECE Regelung für Räder

### Was sind die Vorteile?

**Vorteilhaft an der neuen ECE-Regelung ist, dass sie für alle Austauschräder, also nicht serienmäßigen Räder mit Serienabmessungen eine einheitliche Prüfgrundlage für ganz Europa schafft und sogar in Ländern wie Japan, Australien und Südafrika gilt, weil diese Staaten auch ECE-Mitglieder sind.**

**Damit entfällt endlich ein Handelshemmnis, denn bisher mußte ein Radhersteller, Händler oder Importeur ein deutsches Gutachten erwerben, dessen Anerkennung im Ausland rechtlich nicht gesichert ist.**

## ECE Regelung für Räder

### Was ist nachteilig?

**Ein großer Nachteil der neuen ECE-Regelung ist es, dass alle Austauschräder in serienfremden Dimensionen nicht erfasst sind und dass es in allen Ländern außer in Deutschland keine nationale gesetzliche Regelung für Sonderradgrößen gibt. Nun besteht die Gefahr, dass besonders die anderen europäischen Staaten zukünftig nur noch ECE-geprüfte Räder für die Nachrüstung zulassen. Dies wäre mit katastrophalen Folgen für die Tuningbranche verbunden, da Räder, die bisher stillschweigend geduldet waren, dann der Gefahr eines Verbotes unterliegen würden. Von SEMA befragte Vertreter Schwedens, der Niederlande und Frankreichs bestätigten diese Befürchtung.**

**In Genf sind die Vertreter der beteiligten Staaten froh, überhaupt einen gemeinsamen Nenner gefunden zu haben. Der Tenor in Genf ist: Erst mal Erfahrungen mit der neuen Regelung zu sammeln und dann kann sie ja immer noch geändert werden. Die Frage ist allein, ob im Fall des Falles nicht zwischenzeitlich der Markt für Tunerräder zusammenbricht, denn auch das Gesetzgebungsverfahren in Genf dauert in der Regel mehrere Jahre. Der VdAT wird versuchen, die neue Allianz mit SEMA, die Mitglied der Expertengruppe in Genf ist, nutzen, um die Belange der Tuningbranche mit Nachdruck zu vertreten.**



Vergleich: Serienräder/-reifen  
und Tuningräder Quelle: Gummibereifung 7/99



## Erweiterung der ECE-Regelung No.51

Hier droht der Tuningindustrie Ungutes:

Vor 6 Jahren begann man in der Expertengruppe GRB in Genf mit der Überarbeitung der ECE-Regelung Nr. 51 (Geräusentwicklung von Serienschalldämpferanlagen).

Geplant ist eine Anpassung des Messverfahrens der Geräuschemessung an die tatsächlichen Gegebenheiten, vor allem das Fahrverhalten im Stadtverkehr.

Geräuschemessungen werden künftig unter größerer Berücksichtigung des Masse-Leistungs-Verhältnisses durchgeführt. Bei einer sogenannten „urban-driving-procedure“ soll das Beschleunigen des Fahrzeuges unter Stadtverkehrsbedingungen realistischer abgebildet werden, als das bisher der Fall war.

## Erweiterung der ECE-Regelung No.51

Der Haken an der Sache ist, dass das Messverfahren wesentlich aufwendiger und teurer wird.

So ist auf der Messstrecke zunächst zu testen, in welchem Gang das Fahrzeug eine bestimmte „Zielbeschleunigung“ erreicht.

Auch wird nicht mehr mit konstant 50 km/h Annäherungsgeschwindigkeit in die Messstrecke hineingefahren, wie bislang üblich, sondern die 50 km/h müssen genau in der Mikrophonenebene erreicht werden.

Damit sind vor Messbeginn weitere Testfahrten nötig, um die Einfahrtgeschwindigkeit zu ermitteln, die man benötigt um in der Ebene des Mikrophons 50 km/h zu erreichen.

## Erweiterung der ECE-Regelung No.51

Hochpräzise und damit sehr teure Messtechnik wird erforderlich und auch die Nutzung von sogenannten ISO-konformen Geräuschmessstrecken soll weiterhin vorgeschrieben bleiben.

Was für die Messung von Neufahrzeugen unter Referenzbedingungen durchaus sinnvoll ist, wird bezüglich der Anwendung bei Austauschschalldämpfern von Fachleuten aber schon seit Längerem kritisiert.

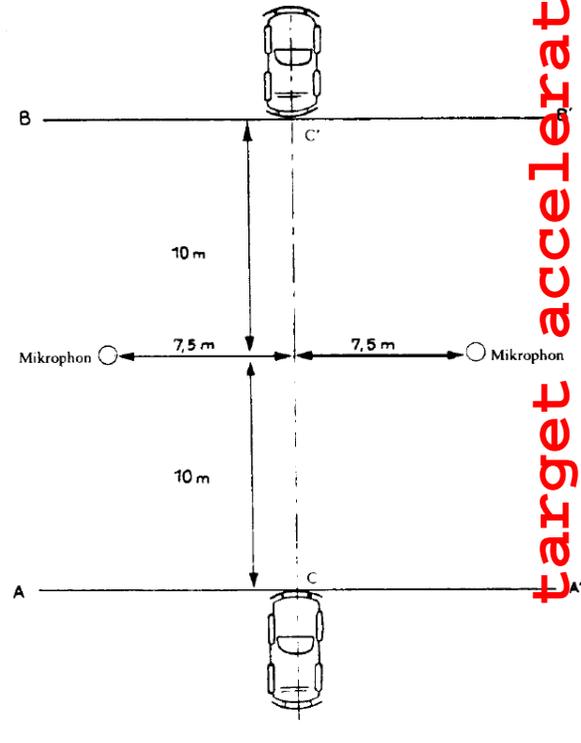
Ein Austauschschalldämpfer muß nämlich in direktem Vergleich zum Serienschalldämpfer gemessen werden.

Bei diesem Vergleichstest spielt der Fahrbahnbelag im Hinblick auf die Geräuschemissionen eine untergeordnete Rolle, solange es sich um einen ebenen Asphaltbelag handelt, auch wenn er nicht der ISO-Norm entspricht.

Als Beleg dafür kann festgestellt werden, daß TÜV und DEKRA bei Anfrage zwar die Nutzung von ISO-Strecken fordern, in der Praxis jedoch viele Prüfungen auf ganz normalen öffentlichen Straßen durchgeführt werden, die sich in der Nähe des Herstellers oder Antragstellers befinden.



**50 km per hour ± 1**



Dieses Meßverfahren zielt auf die weltweite Reproduzierbarkeit der Geräuschmeßergebnisse für Serienschalldämpferanlagen ab, also für Neufahrzeuge, die zur Typgenehmigung anstehen.

Tuningschalldämpfer müssen im direkten Vergleich Serienanlage – Austauschanlage gemessen werden.

**ECE-R 59 (Austauschschalldämpfer) nimmt beim Meßverfahren aber Bezug auf ECE-R51! Damit müßte das gesamte Verfahren auch vom Tuner angewandt werden.**

## Erweiterung der ECE-Regelung No.51

Nun könnte man eigentlich Entwarnung für die Tuningindustrie geben, da die ECE 51 nur für serienmäßig produzierte Fahrzeuge gilt.

Die ECE-Regelung Nr. 59 für Austauschschalldämpfer verweist aber auf das Prüfverfahren nach ECE 51 und damit ist die beschriebene Prozedur auch für alle Tuningauspuffanlagen anzuwenden.

Die weit häufiger angewandte EG-Richtlinie 70/157/EWG ist eine Übernahme aus der ECE-Regelung und somit ist mittelfristig zu erwarten, dass auch das „Schlupfloch“ EG-Richtlinie nicht erhalten bleiben wird, da die Änderungen der ECE-Regelung in das EG-Recht einfließen werden.

The new procedure requires to perform **2 additional pre-tests**, before the real sound level measurement can be started.

**The first pre-test** is to determine the incoming speed, while the speed at the microphone level has to be 50 km/h +/- 1 km/h. This has to be done with several gears.

**The second pre-test** is to determine the required acceleration on the track. As a result the gear (or gears) are determined in which the test has to be performed. This is the gear (or gears) in which the target acceleration is met.

For the applicant of an EC-type approval does that mean to get highly increased costs, because the equipment is more expensive and the test procedure takes more time.

Manufacturers of aftermarket exhausts will no longer be able to perform the tests on their own tracks, except they have an ISO-track and have to use commercial ISO-tracks.

The implementation of an additional constant speed test, where the car has to pass the track with constantly 50 km/h +/- 1 km/h (31.06 mph +/- 0.62 mph), underlines the requirement of using an ISO-test track. Its road surface has to conform to ISO 10844 (currently under revision of ISO; to be updated).

The constant speed test is to evaluate the influence of tire-rolling-noise on the total value of a vehicle's sound emission. That's why this test makes no sense to be performed during a comparison-test of a tuning exhaust against the original equipment.

The use of a road surface according to ISO 10844 is furthermore demanded for performing all sound level testing.

- Zusammenfassung:

- Das neue Meßverfahren fordert wiederum verbindlich die Nutzung einer ISO-Meßstrecke
- Das Meßverfahren wird die derzeit praktizierten Messungen auf öffentlichen Straßen nicht mehr gestatten
- Sehr teure Meßtechnik ist erforderlich
- Der vorgeschriebene Konstant-Geschwindigkeitstest bewertet vor Allem den Einfluß der Reifen auf das Gesamtgeräusch, was nichts mit der Prüfung von Austausch-Schalldämpfern zu tun hat.
- In der Arbeitsgruppe GRB in Genf wird derzeit keine Rücksicht darauf genommen, daß mit der Änderung von ECE-R51 sich zwangsläufig ECE-R59 mit ändert
- Die Niederlande haben sogar vorgeschlagen, die Für Tuning-Auspuffanlagen geltenden größeren Toleranzen abzuschaffen
- Die Nutzung einer ISO-Geräuschmeßstrecke ist für Austauschschalldämpfer nicht zwingend notwendig, da sind sich viele Fachleute einig. Dies macht eigentlich nur Sinn, wenn neue Produkte, die sich ur mit dem Grenzwert vergleichen lassen, geprüft und genehmigt werden sollen

•**Im Februar 2005 wurden in Genf neue Geräuschgrenzwerte zur Diskussion gestellt:**  
(Die Aftermarketindustrie diskutiert nicht mit bzw. Nimmt keinen erkennbaren Einfluß)

- Nächste Seite !



## ECE-Regelung „Fußgängersicherheit“ ist in Arbeit und EG-Richtlinie 2003/102/EG zum Fußgängerschutz trat in Kraft

### Wird sie auch den Tuningsektor beeinflussen ?

Die ECE-Arbeitsgruppe „Fußgängerschutz“ (GRSP) arbeitet an einer „Global Technical Regulation“ für den Schutz von Fußgängern.

Diese neue Regelung wird nur für die Konstruktion neuer Fahrzeuge gelten und ist darauf ausgerichtet, alle fußgängerrelevanten Crashbereiche an Kraftfahrzeugen zu „entschärfen“, das heißt crashfreundlich und hoch energieaufnahmefähig zu gestalten.

Schwerpunkte der Vorschrift liegen in dem Bereich der vorderen Stoßfänger, der Kotflügel und Motorhaube, sowie der Windschutzscheibe und der A-Säulen.

Es wird erwartet, dass das Inkrafttreten der neuen Regelung, welches Stufenweise geschehen soll, erheblichen Einfluß auf die äußere Gestaltung der Fahrzeuge haben wird.

Die Tuningbranche sollte diese neuen Entwicklungen aufmerksam beobachten.

Wenn es auch kurz- und mittelfristig nicht zu erwarten ist, so liegt es doch nicht fern zu vermuten, dass Austauschteile in den genannten Fahrzeugbereichen eines Tages auch betroffen sein könnten.

## ECE-Regelung „Fußgängersicherheit“ ist in Arbeit und EG-Richtlinie 2003/102/EG zum Fußgängerschutz trat in Kraft

Im Rahmen der EU trat die Richtlinie 2003/102/EC zum Fußgängerschutz bereits in ab 1. Januar 2004 in Kraft.

Das Ziel dieser Richtlinie ist das Gleiche, dass auch die ECE verfolgt.

Es werden umfangreiche neue Crashvorschriften eingeführt; biomechanische Grenzwerte wurden definiert.

Die neue EG-Richtlinie wird in 5 Stufen in Kraft treten. Die letzte Stufe ist spätestens ab 31. Dezember 2012 anzuwenden.

Zur allgemeinen Überraschung der Branche kam es im Zuge der Einführung dieser Regelung nicht zu dem erwarteten Verbot von Frontschutzbügeln, die nicht serienmäßig sind und zur Nachrüstung angeboten werden. Ungläubige Anrufe bei den TÜV und DEKRA brachten noch im Spätherbst 2004 die übereinstimmende Aussage, dass die Anwendung der neuen EG-Richtlinie zwar wohl die Verwendung von den bisher bekannten starren Frontschutzbügeln an Neufahrzeugen unmöglich macht. Ein nationales Verbot von Frontschutzbügeln, welches bereits seit längerem kolportiert wurde, gibt es jedoch nicht. Somit bleibt der Anbau dieser Einrichtungen, vorausgesetzt er erfolgte vorschriftsgemäß und unter Vorlage entsprechender Teilegutachten, weiterhin legal.

## Proposal for a directive relating to the use of frontal protection systems

and upcoming EU-Directive on Bull Bars

## Proposal for a directive relating to the use of frontal protection systems (bull bars)

Short history:

**1996** – the UK Parliament started a discussion on the risk of injuries of pedestrians caused by bull bars.

**1997** - The Pedestrian Council of Australia has called for a ban on bull bars, claiming they are responsible for about one pedestrian death a week.

**2001** - German Government considered about a total ban of bull bars, after a series of test results had been published, who showed the deadly risk of bull bars in the event of an accident for pedestrians, especially children.

**2002** - After the German Parliament put that issue on the table of the European Parliament at Brussels the ACEA agreed after a number of negotiations a voluntary obligation to refrain from assembling bull bars to passenger cars and light trucks up to 2.5 tons total mass. That voluntary renunciation of the automotive industry came into effect in 2002.

Passenger Cars, SUV's and Light Trucks with more than 2.5 tons of total mass can further be equipped with bull bars.

**2002**- Germany refrained from issuing a national ban of bull bars because an European wide bill was prepared.

**2002** - The first plan of the European legislative bodies was to create a new amendment to EC-directive 74/483/EEC – outer shape of vehicles.

**2003** - Instead of amending the 74/483/EEC in early 2003 the European Commission submitted a new draft directive relating to the protection of pedestrians.

The draft directive lays down comprehensive requirements for the crash-safe construction of especially the front of motor vehicles but does not refer to provisions for single components like bull bars are.

According to this draft directive an EC-type approval can be given for the front crash behaviour of a whole vehicle only.

**2004** - The new draft directive 2003/102/EC on pedestrian safety is in force and became effective for all vehicles which get new type approval.

**2004** – The EU Parliament held the first lecture on a separate EC-Guideline on bull bars. A member of the parliament was elected to be spokesman on bull bar issues, it's Dr. Koch, Germany.

**SEMA** held an interview with Mr. Koch and figured out that aftermarket issues aren't playing a role in the legislative process. The expert group who discusses the new provisions received input from (and were influenced by) o.e. manufacturers only.

National bans for the fitment of aftermarket bull bars have never been announced in European Countries so far we know until today.

It is unknown how the other European countries did react on the new directive 2003/102/EC and if they decided any restrictions against bull bars, supplied by the aftermarket industry.

**The European Parliament already agreed to a total ban of bull bars which are made of rigid materials (steel and light alloy).**

Finally it can be summarized that there is actually no ban of bull bars existing in Germany and there is not to be seen any other ban in Europe at the moment.  
Each manufacturer can apply for national approval of bull bars in Germany and they will be given without any problem.

**On the other hand the period of legislative acceptance of rigid bull bars will come to an end within the next months !**

## Verbot von Heckspoilern, die aus Leichtmetall gefertigt sind

Wie sicher bereits weitgehend bekannt ist, hat der Bund-Länder-Fachausschuß Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) das Verbot sämtlicher aus Leichtmetall gefertigter Heckspoiler beschlossen.

Das Verbot gilt für alle Spoiler, auch solche, für die bereits Teilegutachten erstellt wurden und die somit legal in den Verkehr gebracht wurden.

Für den Fahrzeughalter bedeutet das Verbot auch die Demontage bereits angebauter Spoiler. Die Technischen Dienste werden keine diesbezüglichen Teilegutachten mehr erstellen.

Das KBA hat die Technischen Dienste auch angewiesen, die bereits bestehenden Teilegutachten für ungültig zu erklären und zurückzuziehen.

Das Bundesverkehrsministerium verweist u.A. darauf, dass ein derart hervorstehendes Teil auch bei Rundungen von 2,5 mm Radius bereits bei Geschwindigkeiten im Bereich von 10 bis 20 m/s messerähnliche Eigenschaften aufweisen kann. Damit stellt es für die übrigen Verkehrsteilnehmer eine unzumutbare Gefährdung dar.

Die Bauweise ist mit so genannten Hecktragesystemen oder ähnlichen Trägern nicht vergleichbar; diese sind im Allgemeinen sowieso nicht ständig an den Fahrzeugen angebaut.



## Verbot von Heckspoilern, die aus Leichtmetall gefertigt sind

Ursache für das durchaus legale Zustandekommen solcher Teilegutachten war die bisherige Fassung des VdTÜV-Merkblattes 744, bzw. dessen Auslegung durch einige Technische Dienste.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Experten von TÜV und DEKRA hat nun mit der Überarbeitung des Merkblattes begonnen, um wieder eine zweckgerechte und einheitliche Prüfgrundlage zu schaffen.

Dabei haben Antragsteller auf Teilegutachten für Heckspoiler in den letzten Wochen teilweise groteske und sich nicht selten widersprechende Prüfbedingungen für Ihre Fahrzeugteile von den unterschiedlichen Technischen Diensten genannt bekommen, die offenbar aus einer Vermischung bisheriger Prüfverfahren und den geplanten Regelungen herrühren.

In Beratung ist bereits, dass nun gar Grundsätzliches zur konstruktiven Auslegung von Heckspoilern, und nicht nur solchen aus Leichtmetall, geändert werden soll. So wurden Tuningunternehmen darüber unterrichtet, dass es zukünftig wesentlich mehr Energieaufnahmetests (sog. Kopfaufschlagstest) geben soll und zwar mindestens einen je Anbaufall an einen bestimmten Fahrzeugtyp.

Weiterhin planen die TÜV, keine Heckspoiler mehr zuzulassen, die von hinten betrachtet über die Kontur der C-Säulen des Fahrzeuges hinausragen.

Abreißschrauben und Fangseil sollen dafür der Vergangenheit angehören. Schlüssig und nachvollziehbar klingt das noch keinesfalls.

Anstatt vernünftige Wirkvorschriften zu beraten, soll hier offenbar der einfachste Weg beschritten werden, der vom Endkunden sicher nicht gewünscht ist.

## Verschiedene neugeschaffene nationale Vorschriften für das Fahrzeugtuning in Europa weisen auf die Notwendigkeit eines Schulerschlusses der europäischen Tuningindustrie hin

In Österreich

wurden offenbar Teile der deutschen Regeln zur Begutachtung von Fahrzeugtieferlegungen übernommen. Leider nur teilweise. So wird die Einhaltung einer Bodenfreiheit von mindestens 11 cm generell gefordert.

In Deutschland ist dies nur eine Richtlinie, deren Maß dann unterschritten werden darf, wenn der Technische Dienst bei der Prüfung die problemlose Fahrbarkeit unter betriebsüblichen Bedingungen feststellt.

Nun werden aus Österreich Forderungen laut, dass in deutschen Teilegutachten doch bitte die Maße der verbliebenen Bodenfreiheit angegeben werden sollen, da man sonst die Einhaltung der starren 11-cm-Regelung nicht ohne Nachmessung überprüfen könne.

In Belgien,

wo derzeit die meisten Tuningumbauten an Pkw nicht mehr erlaubt sind, sofern es keine nationale oder internationale Regelung dafür gibt, werden ebenfalls einige nationale Regelwerke geschaffen, die ebenfalls auf deutschen Quellen basieren.

Auch hier gilt es zu beklagen, dass es keinerlei innereuropäische Abstimmung gibt, was zu einer weiteren „Kleinstaaterei“ bei der Reglementierung von Tuningteilen und Fahrzeugumbauten führt.

Zum Beispiel wurde für die Umrüstung von Rad-Reifen-Kombinationen festgelegt, dass Durchmesseränderungen der Felgen nur noch um +/- 2 Zoll gegenüber der serienmäßigen Radgröße zulässig sind.

## In Italien

sind, wie hinlänglich bekannt, Sonderrad-Anbauten außerhalb der serienmäßigen Raddimensionen untersagt. Autos werden in großem Stile nach Deutschland importiert um anschließend mit eingetragener Rad-Reifen-Kombination wieder re-importiert zu werden.

## Frankreich

gestattet nur den Verkauf von Austausch-Schalldämpferanlagen, wenn diese über eine EG-Typgenehmigung verfügen. Ein Zulassungsverfahren im Einzelfall, wie in Deutschland, gibt es nicht.

## Aus Deutschland

hören wir aus der Arbeitsgruppe „Fahrzeugumrüstung“, welche unter dem Dach des VdTÜV tagt, dass man neue Vorschriften zur Begutachtung von

- luftgefederten Fahrwerken,
- zum Chip-Tuning bzw. zu Motorleistungsänderungen überhaupt berät.

Derzeitiger Stand ist, daß an luftgefederte höchste technische Erwartungen gestellt werden und die bisher genehmigten in Zukunft unzulässig sein werden.

NOS-Systeme erwartet ein Verbot.

Auch hier ist festzustellen, dass die Tuningindustrie unzureichend in diese Prozesse integriert ist und somit wertvolles Fachwissen und in Jahrzehnten gesammelte Erfahrungen nicht einbringen kann.

## Fazit:

Es ist festzustellen, dass es offenbar dringender denn je notwendig ist, zu einem Schulterschluss der europäischen Tuningindustrie zu kommen, will man vermeiden, dass jedes einzelne europäische Land sukzessive eigene und voneinander abweichende Regularien für Fahrzeugumrüstungen schafft.

Der Tuningindustrie fehlt, was die Automobilhersteller, die Reifenindustrie und die Fahrzeugersatzteilbranche längst besitzt:

## **eine einheitliche Stimme und Interessenvertretung.**

Besonders bitter ist es, dass der Verkauf von Tuningteilen und Zubehör vom Ausland nach Deutschland weitgehend problemlos funktioniert, da es in der Bundesrepublik entsprechende eine nationale Gesetzgebung für Fahrzeugteile und Umrüstungen gibt, dort wo internationale Vorschriften nicht greifen.

Dem krassen Gegensatz sehen sich viele deutsche Unternehmen gegenüber, die oft in einen rechtsunsicheren Raum liefern, wenn sie ihre Tuningteile ins europäische Ausland exportieren.

Dies ist ein Handelshemmnis, welches es abzubauen gilt.

**Vielen Dank für  
Ihre  
Aufmerksamkeit !**

# Neue fälschungssichere EU-Zulassungsdokumente ab 01.10.2005

---

Flensburg, 04. Oktober 2005. Ab dem 01.10.2005 geben die Zulassungsbehörden die neuen Zulassungsdokumente aus. Es handelt sich hierbei um die Zulassungsbescheinigung Teil I (sie ersetzt den Fahrzeugschein) und die Zulassungsbescheinigung Teil II (sie ersetzt den bisherigen Fahrzeugbrief).

Für bereits zugelassene Fahrzeuge ändert sich nichts. Alle Dokumente behalten ihre Gültigkeit bis die Ausstellung neuer Dokumente, beispielsweise bei Halterwechsel erforderlich wird.

Künftig sind in dem Teil II lediglich die wesentlichen Daten aufgeführt, u. a. Handelsbezeichnung, Fahrzeugidentifizierungsnummer, Farbe und Hubraum.

Statt wie bisher 6 sind hier künftig lediglich zwei namentliche Haltereinträge vorgesehen. Die Anzahl der Vorhalter wird als Ziffer gesondert ausgewiesen.

Die für die Zulassung und Kontrolle des Fahrzeugs erforderlichen Einzeldaten sind ausschließlich in der Zulassungsbescheinigung Teil I vollständig enthalten.

Durch spezielle Sicherheitsmerkmale sind die Dokumente gegen Fälschungen abgesichert. Die vereinheitlichten EU-Zulassungsdokumente erleichtern im europäischen Ausland die Zulassung von Fahrzeugen sowie deren Kontrolle.

Das Kraftfahrt-Bundesamt speichert im Zentralen Fahrzeugregister sämtliche technische Daten der Fahrzeuge und stellt diese Daten im Online-Verfahren den Zulassungsbehörden zur Verfügung, die diese Daten dann direkt in die neuen Dokumente eindrucken können.

Mit der Einführung der neuen Zulassungsdokumente sind auch für die Kfz-Statistiken im Kraftfahrt-Bundesamt weitreichende Veränderungen verbunden.

Die Umstellung der Datenstruktur auf das neue Format macht den Monatsabschluss zum 30. September 2005 erforderlich. Stichtagszahlen zum 30. September des Vorjahres sollen hier für Vergleichbarkeit sorgen. Die nach dem 30.09.2005 eintreffenden Meldungen werden im Oktober berücksichtigt.

Ansprechpartner: Stephan Immen (04 61/3 16-12 93)

Aktualisiert am: 17.10.2005 11:29:13

Quelle: Homepage – Kraftfahrt Bundesamt Flensburg

# Seit 1. Oktober 2005 werden neue Kfz-Zulassungsdokumente ausgegeben

**Seit dem 1.10.2005 gelten die neuen EU-Richtlinien für die verschiedenen Dokumente für Kraftfahrzeuge. Die Pressestelle der Stadt Neumünster bietet dazu hier umfangreiche Informationen an, die auch für andere Städte und Kreise gelten.**

Der Fachdienst Straßenverkehrsangelegenheiten der Stadt Neumünster weist darauf hin, dass ab 1. Oktober 2005 in Deutschland die EU-Richtlinien zur Harmonisierung der Zulassungsdokumente eingeführt wurden. Dies hat zum Ziel, den grenzüberschreitenden Fahrzeughandel und auch polizeiliche Verkehrskontrollen zu erleichtern. Die neuen Zulassungsbescheinigungen Teil I – der Fahrzeugschein - und Teil II – der Fahrzeugbrief - weisen weitere Sicherheitsmerkmale auf, die den Schutz vor Fälschungen erhöhen sollen. Der als Teil I der Zulassungsbescheinigung bezeichnete Fahrzeugschein hat die Funktion des bisherigen Fahrzeugscheines übernommen und gilt als Nachweis einer bestehenden Zulassung des Fahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr. Der neue Teil II weist, wie bisher auch der Fahrzeugbrief, die Verfügungs-berechtigung des Inhabers dieses Dokumentes über das Fahrzeug aus.

Die Zulassungsbehörden dürfen ab dem 1. Oktober 2005 nur noch die neuen Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II ausstellen. Für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter mit den bisherigen Zulassungspapieren (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein) ist wichtig, dass die bisher ausgegebenen Dokumente nicht automatisch ungültig werden, sondern ihre Gültigkeit behalten. Dies gilt bis zu dem Zeitpunkt wo diese Dokumente umzutauschen sind.

Neue Fahrzeugpapiere sind bei den Zulassungsbehörden zu allen Vorgängen wie folgt anzufertigen:

Neuzulassungen; Umschreibungen von außerhalb mit und ohne Halterwechsel; Umschreibungen innerhalb; Umkennzeichnungen; Wiederinbetriebnahmen nach vorheriger Stilllegung für denselben Halter; technische Änderungen die eine Änderung der Fahrzeugbeschreibung beinhalten; Neuausstellung von Fahrzeugdokumenten infolge Verlust.

Eine Weiterverwendung des bisherigen Zulassungsdokumentes (Fahrzeugbrief oder Fahrzeugschein) ist dann ausgeschlossen. Die Zulassungspapiere müssen für diese Fahrzeuge auch in der Fahrzeugbeschreibung deckungsgleich sein. Ein Nebeneinander von alten und neuen Dokumenten ist nicht erlaubt! Ausnahmen hiervon sind nicht möglich!

Eine Erleichterung wird es nur für den Fall eines Umzugs innerhalb der Stadt Neumünster geben. Dabei ist die Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung nicht erforderlich, da in diesem Falle auf dem bisherigen Fahrzeugschein ein Aufkleber mit der neuen Anschrift aufgebracht wird. Dieses Verfahren kann bereits bei der Ummeldung im Einwohnermeldeamt vom Halter veranlasst werden. Somit wird der Weg zur Zulassungsbehörde gespart.

Die Einführung der EU-harmonisierten Zulassungsdokumente führt auch zu einer geänderten

technischen Beschreibung des jeweiligen Fahrzeugs. Künftig weist der Teil II - Fahrzeugbrief - nur noch wenige haupttechnische Daten aus. Voll beschrieben ist das Fahrzeug nur noch in der Zulassungsbescheinigung Teil I - Fahrzeugschein - in dem die Nummer des Teils II - Fahrzeugbrief - aufgenommen ist. Beide Teile sind somit miteinander verbunden. Beim Verlust der Zulassungsbescheinigung Teil II - Fahrzeugbrief - und der Neuausstellung dieses Teils, muss auch der Teil I - Fahrzeugschein - neu ausgestellt werden. Eine weitere Besonderheit ist zum Beispiel, dass bisher bekannte Angaben im Fahrzeugbrief in den Teil I - Fahrzeugbrief - nicht übernommen werden. So ist zum Beispiel nur noch eine Reifengröße einzutragen. Dürfen andere Reifen und Reifengrößen verwendet werden, so sind die Betriebserlaubnis oder die EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug mitzuführen.

Auf Grund einer Forderung des Bundesbeauftragten für den Datenschutz sind in der neuen Zulassungsbescheinigung Teil II - Fahrzeugbrief - nur noch zwei Haltereinträge möglich. Auf die Anzahl der Vor-Halter wird durch einen besonderen Vermerk der Zulassungsbehörde hingewiesen, soweit sie der Zulassungsbehörde bekannt sind.

Im Falle einer Abmeldung (vorübergehende Stilllegung oder endgültige Abmeldung) wurde der Fahrzeugschein bisher immer eingezogen. Dies ändert sich auch. Im Falle einer Abmeldung wird der Teil I - Fahrzeugschein - mit dem entsprechenden Vermerk über die vorgenommene Abmeldung wieder ausgehändigt. Für eine Übergangszeit werden von der Zulassungsbehörde der Stadt Neumünster noch wie bisher die gewohnten Abmeldebestätigungen ausgestellt. Dabei wird aber auch die Zulassungsbescheinigung Teil I - Fahrzeugschein - mit ausgehändigt. Im Falle einer Wiederinbetriebnahme des Fahrzeuges sind dann Teil I und Teil II der Zulassungsbescheinigungen beziehungsweise bei Fahrzeugen mit alten Dokumenten Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief vorzulegen.

Zulassungsfreie Fahrzeuge wie Leichtkrafträder, Boots- oder Pferdeanhänger haben eine Betriebserlaubnis und es genügt die Zulassungsbescheinigung Teil I - Fahrzeugschein -. Nur auf besonderen Antrag wird eine Zulassungsbescheinigung Teil II - Fahrzeugbrief - ausgestellt. Dafür gilt dann ein besonderes Zulassungsverfahren.

Quelle: [www.nordfriesland-online.de](http://www.nordfriesland-online.de)

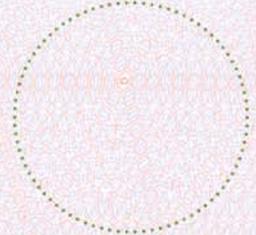


(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

Weitere HU:

- vorübergehende Stilllegung
- endgültige Außerbetriebsetzung

H



Unterschrift

Zur Beachtung!

Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzugeben.

Bei Veräußerung des Fahrzeugs sind dem Erwerber gegen Empfangsbescheinigung die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, der HU-Bericht und die AU-Prüfbescheinigung auszuhändigen. Die Empfangsbescheinigung muss den Namen und die Anschrift des Erwerbers vollständig enthalten und ist vom Veräußerer unverzüglich der Zulassungsbehörde vorzulegen.

Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug, in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden sowie weitere Nachteile (Steuer, Versicherung, ggf. Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs) zur Folge haben.

Definition der Felder:

- | Feld    | Bezeichnung  |
|---------|--|
| B       | Datum der Erntzulassung des Fahrzeugs                            |
| D.1     | Marke  |
| D.2     | Typ/Variante/Version   |
| D.3     | Handelsbezeichnung   |
| E       | Fahrzeugidentifikationsnummer                                    |
| F.1     | Technisch zulässige Gesamtmasse in kg                            |
| F.2     | Im Zulassungsmittelstaat zulässige Gesamtmasse in kg             |
| G       | Im Zulassungsmittelstaat zulässige Gesamtmasse in kg (Leermasse) |
| H       | Gültigkeitsdauer   |
| I       | Datum dieser Zulassung   |
| J       | Fahrzeugklasse   |
| K       | Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE                            |
| L       | Anzahl der Achsen  |
| O.1     | Technisch zulässige Vordringelast gebremst in kg                 |
| O.2     | Technisch zulässige Vordringelast ungebremsst in kg              |
| P.1     | Hybräum in m <sup>3</sup>  |
| P.2/P.4 | Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min <sup>-1</sup>           |
| P.3     | Kraftstoffart oder Energiequelle                                 |
| Q       | Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)                 |
| R       | Farbe des Fahrzeugs  |
| S.1     | Sitzplätze einschließlich Fahrersitz                             |
| S.2     | Sitzplätze   |
| T       | Höchstgeschwindigkeit in km/h                                    |
| U.1     | Standgeräusch in dB (A)  |
| U.2     | Drehzahl in min <sup>-1</sup> zu U.1                             |
| U.3     | Fahrgeräusch in dB (A)   |
| V.7     | CO <sub>2</sub> (in g/km) kombinierter Wert                      |
| V.9     | Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse           |
| (2)     | Hersteller-Kurzbezeichnung                                       |
| (2.1)   | Code zu (2)  |
| (2.2)   | Code zu D.2 mit Prüfziffer                                       |
| (3)     | Prüfziffer zur Fahrzeug-identifizierungsnummer                   |
| (4)     | Art des Aufbaus  |
| (5)     | Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus                   |

- (6) Datum zu K
- (7) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg
- (7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
- (8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmittelstaat in kg
- (8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3
- (9) Anzahl der Antriebsachsen
- (10) Code zu P.3
- (11) Code zu R
- (12) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m<sup>3</sup>
- (13) Stützlast in kg
- (14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse
- (14.1) Code zu V.9 oder (14)
- (15) Bereifung
- (15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3
- (16) Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II
- (17) Merkmal zur Betriebsbescheinigung
- (18) Länge in mm
- (19) Breite in mm
- (20) Höhe in mm
- (21) Sonstige Vermerke
- (22) Bemerkungen und Ausnahmen

Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3):  
Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Betriebsbescheinigung/EG-Typgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

Hinweis zu Feld (22):  
Eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebsbescheinigung oder Einzelbetriebsbescheinigung 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 in einem Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil I aufzunehmen.

ZBI

000000000

