

wdk POSITION

Umbereifung von Motorrädern

Position der Reifenindustrie zu Dimensionsänderungen und Bauarten, die nicht in den Fahrzeugpapieren aufgeführt sind

1. Gegenwärtige Regelungslage

Die Unternehmen der Reifen- und der Fahrzeugindustrie erstellen seit Jahren erfolgreich in gemeinsamen Tests (nach gemeinsamem Leitfadensystem) Unbedenklichkeitsbescheinigungen, Serviceinformationen und Bereifungsempfehlungen für den Markt. Aufgrund dieser Verfahrensweise wird Sicherheitsproblemen am Markt erfolgreich vorgebeugt.

Mit dem Schreiben des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 01.07.2008 (Hans Hesse, AktZ S33/7347.7/00) wurde eine rechtliche Grundlage geschaffen und ein funktionierendes System etabliert, das Funktions- und Rechtssicherheit für alle Beteiligten bietet.

2. Problem

Vor der aktuellen Bewertung (166. BLFA-TK) der eben genannten Rahmenbedingungen stellt sich für die Reifenindustrie die Frage, wie in Zukunft am besten verfahren werden soll.

Die Reifen- und die Fahrzeugindustrie bestätigen durch die genannten Tests die technische und fahrdynamische Unbedenklichkeit der entsprechenden Reifen-Fahrzeugkombinationen. Die rechtliche Befassung zum Erhalt der Betriebserlaubnis mit dieser Bereifung sollte nach Auffassung der technischen Dienste von einer entsprechend akkreditierten bzw. zertifizierten Prüforganisation erfolgen, denn laut ihrer Aussage (166. BLFA-TK) solle eine Befassung durch akkreditierte / zertifizierte Prüforganisationen erfolgen.

Diese Ansicht widerspricht allerdings den Aussagen des zitierten Schreibens des BMVBS.

Für die Verbraucher besteht somit keine Rechtssicherheit bei dem aktuellen Verfahren, da sie nicht wissen, welche rechtlichen und technischen Randbedingungen zu erfüllen sind.

Dieser Zustand ist nicht hinnehmbar. Deshalb stellt sich die Frage, welche rechtlichen Verfahrensweisen möglich sind, um allen Beteiligten bei einem möglichst geringen sachlichen und finanziellen Aufwand die erforderliche Rechtssicherheit zu gewährleisten?

3. Mögliche Lösung und Empfehlung der Reifenindustrie

Die funktionalen und fahrdynamischen Tests der Reifen- und Fahrzeughersteller sollen weiterhin Bestand haben und als Grundlage für eine rechtliche Befassung durch die Prüforganisationen dienen. Die Unternehmen der Reifen- und Fahrzeugindustrie werden die Unbedenklichkeitsbescheinigungen um den Passus:

Dient als Begutachtungsgrundlage (Begutachtung gemäß §19 (2) StVZO ist erforderlich).

- Die angegebene Reifengröße stimmt NICHT mit der Angabe in der Zulassungsbescheinigung Teil I, der Datenbestätigung, der Übereinstimmungs-Bescheinigung oder der Fahrzeuggenehmigung überein.
- Bei Montage der Reifen liegt somit eine Änderung nach §19 Abs.2 StVZO vor.
- Entspricht das Fahrzeug ansonsten dem genehmigten Zustand, ist eine Begutachtung gemäß §19 (2) StVZO möglich und nach Umbau unverzüglich erforderlich.

ergänzen und den rechtlichen Hinweis der Ursprungsdokumente wie folgt anpassen:

Dient als Unbedenklichkeitsbescheinigung (Begutachtung gemäß §19 (2) StVZO nicht erforderlich).

- Die angegebene Reifengröße stimmt mit der Angabe in der Zulassungsbescheinigung Teil I / der Übereinstimmungsbescheinigung / der Datenbestätigung oder der Fahrzeuggenehmigung überein.
- [Reifenhersteller] sieht die aufgeführte Bereifung als geeignet für das oben näher beschriebene Fahrzeug an.
- Eine Verpflichtung zur Änderung der Zulassungsbescheinigung besteht nicht (§ 13 Abs.1 i.V.m. Anl. 5 - Zulassungsbescheinigung Teil I - Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) FZV).

Durch diese Vorgehensweise soll ein möglichst geringer sachlicher und finanzieller Aufwand für die Verbraucher entstehen. Diese Vorgehensweise soll für sie planbar sein und Rechtssicherheit schaffen.

Der wdk und seine Mitglieder setzen sich für einen aktiven und offenen Dialog aller Beteiligten, aus Wirtschaft, Behörden und Politik ein, um eine bestmögliche Lösung für die Endkunden zu erzielen.

4. Forderungen:

Der wdk und seine Mitglieder aus der Reifenindustrie fordern einen Bestandsschutz für alle bisher ausgestellten Unbedenklichkeitsbescheinigungen, Serviceinformationen, Bereifungsempfehlungen und für vorhandene Produkte im Markt.

Bei einer entsprechenden Rechtsänderung entstünde auf diese Weise für Endverbraucher ein erhöhter Erfüllungsaufwand, der weder in finanzieller noch in organisatorischer Hinsicht gerechtfertigt ist, da er keine Auswirkung auf die geschilderte Sicherheit im Markt haben würde.

Mit Eintreten der neuen Rechtslage könnte dann mit einer kurzen Übergangsfrist wie unter 3.) beschrieben verfahren werden.

Frankfurt, April 2019