

21.12.11

Vk - Fz - In - U

Verordnung

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

Siebenundvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

- Durch die Verordnung sollen die Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge an die fortentwickelte Fahrzeug- und Prüftechnik angepasst werden, um die Effizienz und Qualität der Untersuchungen zu steigern. Außerdem soll die Anwendung mehrerer EG-Richtlinien und -Verordnungen auch für Einzelgenehmigungen für Fahrzeuge vorgeschrieben werden.
- Im Weiteren erfolgt eine Übernahme der Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt (ABl. L 173 vom 8.7.2010, Seite 47) sowie eine Angleichung der Durchführungsvorschriften für die regelmäßige technische Überwachung an die Empfehlung der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung nach der Richtlinie 2009/40/EG (2010/378/EU) (ABl. L 173 vom 08.07.2010, Seite 74).
- Schließlich sollen die ohnehin bei Hauptuntersuchungen festzustellenden Daten unter anderem zum Aufbau einer Fahrleistungsstatistik genutzt werden.

B. Lösung

Durchführung der notwendigen Änderungen durch entsprechende Anpassungen der StVZO und Aufnahme je einer Folgeänderung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, in der Bußgeldkatalog-Verordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr.

C. Alternativen

- a) Keine Verkündung der Ordnungsänderungen mit der Folge, dass der Änderungsbedarf bestehen bleibt, die vorgesehenen Effizienz- und Qualitätsverbesserungen für Hauptuntersuchungen nicht eintreten werden und die genannte EU-Richtlinie nicht umgesetzt wurde.
- b) Änderung des Verordnungsinhalts mit dem Ziel, die fortentwickelte Prüftechnik über die elektronische Fahrzeugschnittstelle nicht einzuführen und statt dessen die bisherige Systemdatenprüfung beizubehalten. Die beabsichtigte Effizienz- und Qualitätssteigerung bei Hauptuntersuchungen an neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen würde nicht eintreten. Infolge der Zunahme der in neuen Fahrzeugen eingebauten elektronisch gesteuerten sicherheitsrelevanten Fahrzeugeinrichtungen würde der Zeitbedarf bei der dann weiter anzuwendenden Systemdatenprüfung erheblich ansteigen, so dass die Notwendigkeit der Erhöhung der Gebühren für die Durchführung der Hauptuntersuchung gegeben wäre.
- c) Änderung des Verordnungsinhalts mit dem Ziel, die in Nummer 8 Anlage VIIIe StVZO neu aufgenommene Übermittlung verschiedener Daten an die dort genannten Stellen aufzuheben. Dies hätte zur Folge, dass die heute ohnehin schon im Rahmen der Hauptuntersuchungen erhobenen Daten nicht genutzt werden können
 - zum Aufbau einer (ersten) Fahrleistungsstatistik auf empirisch fundierter Basis, als Entscheidungsgrundlage für relevante Entscheidungen/Beurteilungen im Verkehrssektor,
 - zum Aufbau eines Wissenspotenzials hinsichtlich festgestellter technischer Mängel für die Hersteller und Importeure der im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in Abhängigkeit von deren Alter und Laufleistungen zur Verbesserung neuer Fahrzeuge,
 - für die gezielte Unfallforschung schwer verunfallter Fahrzeuge.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

1. Für den Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

2. Für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht bis zum 1. Januar 2013 ein einmaliger Erfüllungsaufwand (Umstellungsaufwand) in Höhe von rd. 10 Millionen Euro der sich jedoch über die Jahre durch Wegfall anderer kostenverursachender Prüfgeräte amortisieren wird. Es werden drei neue Informationspflichten mit marginalen Auswirkungen geschaffen.

3. Für die Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Keine, da die Kosten im Bereich der Gebührenanpassung bei mehr als zwei Monate verspäteter Vorführung zur Hauptuntersuchung kompensiert werden.

Bundesrat

Drucksache 843/11

21.12.11

Vk - Fz - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Siebenundvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 19. Dezember 2011

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Siebenundvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

**Siebenundvierzigste Verordnung zur Änderung¹⁾
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Vom ...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, b, l, m, n, o und r, Nummer 7 und Nummer 9, des § 6a Absatz 2 sowie des § 26a Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) auch in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juli 1970 (BGBl. I S. 821), von denen § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstaben aa, bb und cc des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l und m durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstaben bb und cc des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1124), § 6a Absatz 2 durch Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) sowie § 26a geändert worden ist,
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
 - auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 5a und 6 in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung vom 05. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 2a durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, sowie
 - auf Grund des § 38 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit § 51 und des § 39 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), von denen § 38 Absatz 2 Satz 1 durch Artikel 60 Nummer 1 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und § 39 Satz 1, zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 26. November 2010 (BGBl. I S. 1728) geändert worden sind, hinsichtlich des § 38 Absatz 2 Satz 1 nach Anhörung der beteiligten Kreise:

¹⁾ Artikel 1 dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt (ABl. L 173 vom 8.7.2010, Seite 47).

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom [Einfügen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung] wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Zeile zu § 47a wird gestrichen.
- b) Die Zeile zu § 47d wird wie folgt gefasst:
„§47d Kohlendioxidemissionen, Kraftstoffverbrauch, Reichweite,
Stromverbrauch“
- c) Nach der Zeile zu § 47d wird folgende neue Zeile zu § 47e eingefügt:
„§ 47e Genehmigung, Nachrüstung und Nachfüllen von Klimaanlage“
- d) Nach der Zeile zu Anlage VIII d wird folgende Zeile zu Anlage VIII e eingefügt:
„Anlage VIII e Bereitstellung von Vorgaben für die Durchführung von Haupt-
untersuchungen und Sicherheitsprüfungen; Auswertung von
Erkenntnissen“.
- e) Die Zeile zu Anlage IX a wird gestrichen.

2. § 29 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 wird Satz 1 wie folgt gefasst:
„Eine Prüfplakette darf nur dann zugeteilt und angebracht werden, wenn die Vorschriften der Anlage VIII eingehalten sind.“
- b) Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:
„b) bei anderen Fahrzeugen auf dem nach § 4 Absatz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführenden oder aufzubewahrenden Nachweis
in Verbindung mit dem Prüfstempel der untersuchenden Stelle oder dem HU-Code und der Kennnummer der untersuchenden Person oder Stelle,“.
- c) In Absatz 7 Satz 3 wird das Wort „neue“ gestrichen.
- d) In Absatz 10 Satz 2 werden die Wörter „bei allen Maßnahmen zur Prüfung“ durch die Wörter „auf deren Anforderung hin“ ersetzt.
- e) Absatz 12 wird wie folgt gefasst:
„(12) Der für die Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen Verantwortliche hat ihre Durchführung unter Angabe des Datums, bei Kraftfahrzeugen zusätzlich unter Angabe des Kilometerstandes, im Prüfbuch einzutragen.“

3. § 47 wird wie folgt geändert:

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

„(1a) Kraftfahrzeuge, im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und 6) und über den Zugang zu Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1), müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens in den Fällen des § 13 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung oder des § 21 den Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 27.8.2008, S. 1), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, entsprechen.“

b) § 47 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In der Nummer 13 nach der Angabe „(ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29)“ das Wort „oder“ eingefügt.

bb) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 14 eingefügt:

„14. der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008.“

c) In Absatz 3a werden nach dem Wort „Minderungsstufen“ die Wörter

„oder den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008“ eingefügt.

d) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Fahrzeuge oder Motoren für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1) fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den

Vorschriften dieser Richtlinie und der Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 zur Durchführung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung ihrer Anhänge I, II, III, IV und VI (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen, entsprechen.“

4. § 47a wird aufgehoben.

5. § 47d wird wie folgt gefasst:

„§ 47d

Kohlendioxidemissionen, Kraftstoffverbrauch, Reichweite, Stromverbrauch

(1) Für Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36), geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen sowie in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die durch die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 geändert worden ist, fallen, sind die Werte für die Kohlendioxidemissionen, den Kraftstoffverbrauch, die Reichweite und den Stromverbrauch gemäß den Anforderungen dieser Vorschriften zu ermitteln.

(2) Bei Nichtvorliegen einer EG-Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 70/156/EWG sowie Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG sind die gemäß den Anforderungen dieser Vorschriften ermittelten Werte in einer dem Fahrzeughalter beim Kauf des Fahrzeugs zu übergebenden Bescheinigung anzugeben.“

6. Nach § 47d wird folgender § 47e eingefügt:

„§ 47e

Genehmigung, Nachrüstung und Nachfüllen von Klimaanlage

Kraftfahrzeuge mit Klimaanlage, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Emissionen aus Klimaanlage in Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG (ABl. L 161 vom 14.6.2006, S. 12) und der Verordnung (EG) Nr. 706/2007 der Kommission vom 21. Juni 2007 zur Festlegung von Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und eines harmonisierten Verfahrens für die Messung von Leckagen aus bestimmten Klimaanlage nach der Richtlinie 2006/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 33) fallen, haben mit Wirkung vom [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] den Vorschriften dieser Verordnung zu entsprechen.“

7. In § 69a Absatz 5 wird die Nummer 5b gestrichen.

8. § 72 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Zu den nachstehend bezeichneten Vorschriften gelten folgende Bestimmungen:

1. § 29 (Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger)

ist anzuwenden ab dem 1. April 2012. Bis zu diesem Datum gilt § 29 in der vor dem 1. April 2012 geltenden Fassung. Anlässlich von Hauptuntersuchungen sind die auf den vorderen Kennzeichen nach den bis einschließlich 31. Dezember 2009 geltenden Vorschriften des § 47a Absatz 3 und 5 angebrachten Plaketten von den die Hauptuntersuchung durchführenden Personen zu entfernen.

2. § 47 Absatz 1a (Abgasemissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und 6))

ist hinsichtlich der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] entsprechend der in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Anhang I, Anlage 6, Tabelle 1, Spalte 7 („Einführungszeitpunkt Neufahrzeuge“) genannten Termine anzuwenden.

3. § 47 Absatz 6a (Abgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge nach Richtlinie 2005/55/EG)

ist hinsichtlich der Vorschriften der Richtlinien 2005/55/EG und 2005/78/EG für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] entsprechend den in Artikel 2 Absatz 6 und 8 genannten Terminen anzuwenden. Des Weiteren gelten für diese Fahrzeuge:

- a) Die Anforderungen zur Gewährleistung der vollen Wirkung der Vorkehrungen für die Minderung der NO_x-Emissionen, gemäß der Nummern 6.5.3, 6.5.4 und 6.5.5 der Richtlinie 2006/51/EG, sind ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] für von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.
- b) Die Änderungen der Richtlinie 2008/74/EG sind ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] für von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden.

4. § 47 Absatz 8c (Abgasemissionen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) ist für Fahrzeuge, die mit einer Einzelgenehmigung erstmals in den Verkehr kommen, wie folgt anzuwenden:

- a) Spätestens ab den in Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen. Bei Fahrzeugen, die mit Motoren ausgerüstet sind, deren Herstellungsdatum vor den in Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen liegt, wird für jede Kategorie der Zeitpunkt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge um zwei Jahre verlängert. Diese Verlängerung der Termine gilt für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung, Allgemeinen Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung.
- b) Spätestens ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] entsprechend der in Artikel 4 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2000/25/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/13/EG genannten Termine. Die in Artikel 4 Absatz 5 und 6 der Richtlinie 2000/25/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/13/EG genannten Verlängerungen der Termine um 2 Jahre gelten für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung, Allgemeinen Betriebserlaubnis oder EG-Typgenehmigung.

Für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor den genannten Terminen erstmals in den Verkehr kamen, bleibt § 47 Absatz 8c in der vor dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anwendbar.

5. § 47d (Kohlendioxidemissionen, Kraftstoffverbrauch, Reichweite, Stromverbrauch)

ist für Fahrzeuge, die mit einer Einzelgenehmigung erstmals in den Verkehr kommen, anzuwenden. Für Fahrzeuge, die vor dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 47d einschließlich der Übergangsbestimmungen in § 72 Absatz 2 in der vor dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] geltenden Fassung anzuwenden. Die Vorschriften der Richtlinie 2004/3/EG treten am [einsetzen: 1. Tag nach der Veröffentlichung der Verordnung] in Kraft. Die Vorschriften der Richtlinie 80/1268/EWG, geändert durch die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen a) bis e), treten mit Wirkung vom 2. Januar 2013 außer Kraft.

6. § 47e (Genehmigung, Nachrüstung und Nachfüllen von Klimaanlage)

ist wie folgt anzuwenden:

- a) In Fahrzeuge, für die eine Typgenehmigung ab dem 1. Januar 2011 erteilt wurde, darf ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der Verordnung] eine Klimaanlage, die darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem global warming potential-Wert (GWP-Wert)¹⁾ über 150 zu enthalten, nicht mehr nachträglich eingebaut werden.
- b) Klimaanlage, die in Fahrzeuge eingebaut sind, für die ab dem 1. Januar 2011 eine Typgenehmigung erteilt wurde, dürfen nicht mit fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden. Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 dürfen Klimaanlage in sämtlichen Fahrzeugen nicht mehr mit fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden; hiervon ausgenommen ist das Nachfüllen von diese Gase enthaltenden Klimaanlage, die vor diesem Zeitpunkt in Fahrzeuge eingebaut worden sind.
- c) Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung, die ab dem 1. Januar 2017 erstmals in den Verkehr gebracht werden sollen, ist die Zulassung zu verweigern, wenn deren Klimaanlage mit einem fluorierten Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150 befüllt sind. Bei Fahrzeugen mit einer Einzelgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2017 erstmals in den Verkehr kommen sollen und deren Klimaanlage mit einem fluorierten Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150 befüllt sind, findet der Nachweis der Leckagerate gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 706/2007 keine Anwendung.

7. Anlage VIII (Untersuchung der Fahrzeuge)

ist ab dem 1. April 2012 anzuwenden. Abweichend von Satz 1

¹⁾ Treibhauspotenzial-Wert

- a) können Fahrzeughalter, die bis zum 1. Juni 1998 nach Nummer 4.1 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung
 - aa) von der Pflicht zur Vorführung ihrer Fahrzeuge zu Hauptuntersuchungen bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit waren und diese selbst durchführten, 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 1. Juni 1998 geltenden Fassung, oder
 - bb) Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchungen bis zum 1. Dezember 1999 und ab diesem Datum Sicherheitsprüfungen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betrieb durchführen, wenn sie hierfür nach Anlage VIIIc anerkannt sind,
- b) können Untersuchungen durch Kraftfahrzeugwerkstätten, die bis zum 1. Juni 1998 nach den Vorschriften von Nummer 4.3 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung anerkannt waren, auch weiterhin entsprechend diesen Vorschriften durchgeführt werden. Für das Anerkennungsverfahren und die Aufsicht gilt Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem 1. Juni 1998 geltenden Fassung,
- c) ist bei der Durchführung der Sicherheitsprüfungen an Fahrzeugen, die ab dem 1. April 2006 erstmals in den Verkehr kamen, ab dem 1. April 2012 die Einhaltung der Vorgaben in der Form von Systemdaten und
 - aa) für Fahrzeuge der Klasse M₂, M₃, N₂ und N₃ entsprechend Anlage XXIX, die ab dem 1. Januar 2014 erstmals in den Verkehr kommen und
 - bb) für Fahrzeuge der Klasse O₄ entsprechend Anlage XXIX, die ab dem 1. Januar 2015 erstmals in den Verkehr kommen,die Einhaltung der Vorgaben nach Nummer 2 Anlage VIIIe zu prüfen.

8. Anlage VIIIa (Durchführung der Hauptuntersuchung)

ist ab dem 1. April 2012 anzuwenden. Ausgenommen von den Vorschriften der Nummer 1, Satz 5 und der Nummer 2 und 3 gilt für Fahrzeuge, die

- a) vor dem 1. April 2006 erstmals in den Verkehr kamen, Anlage VIIIa in der bis zu diesem Datum geltenden Fassung,
- b) vom 1. April 2006 bis zum 31. März 2012 erstmals in den Verkehr kommen, Anlage VIIIa in der vor dem 1. April 2012 geltenden Fassung.

Abweichend von Satz 1 sind die Vorschriften

- a) von Nummer 4.3 und 4.4 für Fahrzeuge der Klasse M₁ und N₁ sowie von Nummer 4.1 für Fahrzeuge der Klasse M₂, M₃, N₂ und N₃ entsprechend Anlage XXIX, die ab dem 1. Januar 2013 erstmals in den Verkehr kommen, ab diesem Datum,
- b) von Nummer 4.2 für Fahrzeuge der Klasse M₁ und N₁ sowie von Nummer 4.3 und 4.4 für Fahrzeuge der Klasse M₂, M₃, N₂ und N₃ entsprechend Anlage XXIX, die ab dem 1. Januar 2014 erstmals in den Verkehr kommen, ab diesem Datum und
- c) von Nummer 4.2 für Fahrzeuge der Klasse M₂, M₃, N₂ und N₃ sowie von den Nummern 4.1 bis 4.4 für Fahrzeuge der Klasse O entsprechend Anlage XXIX, die ab dem 1. Januar 2015 erstmals in den Verkehr kommen, ab diesem Datum jeweils spätestens anzuwenden.

9. Anlage VIII d (Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase und wiederkehrenden Gasanlagenprüfungen)

ist ab dem 1. April 2012 anzuwenden. Bis zu diesem Datum gilt Anlage VIII d in der vor dem 1. April 2012 geltenden Fassung. Abweichend von Satz 1 ist eine Ausstattung mit Einrichtung zur Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle nach Nummer 25 der Tabelle zu Nummer 3 der Anlage VIII d ab dem 01.01.2013 vorzunehmen.

10. Anlage VIII e (Bereitstellung von Vorgaben für die Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen; Auswertung von Erkenntnissen)

ist ab dem 1. April 2012 anzuwenden.“

9. Die Anlage VIII wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.2.1 wird wie folgt gefasst:

„1.2.1 Bei einer Hauptuntersuchung werden die Fahrzeuge nach Maßgabe der Vorschriften der Anlage VIII a sowie den im Verkehrsblatt im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien auf ihre Verkehrssicherheit, ihre Umweltverträglichkeit sowie auf Einhaltung der für sie geltenden Bau- und Wirkvorschriften untersucht.“

b) Nummer 1.2.1.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a) wird die Angabe „4.8.2.2“ durch die Angabe „6.8.2.2“ ersetzt.

bb) In Buchstabe b) wird die Angabe „4.8.2.1“ durch die Angabe „6.8.2.1“ ersetzt.

c) Nummer 1.2.1.2 wird wie folgt gefasst:

„1.2.1.2 Vom Untersuchungspunkt Motormanagement-/Abgasreinigungssystem der Anlage VIIIa Nummer 6.8.2 sind ausgenommen:

1.2.1.2.1 Kraftfahrzeuge mit

1.2.1.2.1.1 Fremdzündungsmotor, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h haben oder die vor dem 1. Juli 1969 erstmals in den Verkehr gekommen sind oder die drei Räder und eine zulässige Gesamtmasse von weniger als 400 kg haben,

1.2.1.2.1.2 Kompressionszündungsmotor, die weniger als vier Räder oder eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h haben oder die vor dem 1. Januar 1977 erstmals in den Verkehr gekommen sind,

1.2.1.2.2 Krafträder sowie dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e nach Abschnitt 2 der Anlage XXIX, die vor dem 1. Januar 1989 in den Verkehr gekommen sind,

1.2.1.2.3 land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,

1.2.1.2.4 selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die nicht den Baumerkmale von Lastkraftwagen hinsichtlich des Antriebsmotors und des Fahrgestells entsprechen, und Stapler.“

d) In Nummer 1.3.1 wird das Wort „Auspuffanlage“ gestrichen.

e) Nach Nummer 1.3.1 wird folgende Nummer 1.3.2 eingefügt:

„1.3.2 Fahrzeuge mit Oldtimerkennzeichen nach § 9 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, die nicht gewerblich genutzt werden, sind von der Pflicht zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen befreit.“

f) Nummer 2.1.2.1.1 wird wie folgt gefasst:

„2.1.2.1.1 bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen HU
für die erste oder bei Personenkraftwagen nach Nummer 2.2 bei
Wechsel des Halters innerhalb der ersten sieben Monate nach
Erstzulassung und durchgeführter Hauptuntersuchung für die
zweite Hauptuntersuchung 36“

- g) In Nummer 2.1.6.2.1 werden die Wörter „in den ersten 72 Monaten“ durch die Wörter „bei erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen in den ersten 72 Monaten“ ersetzt.
- h) In Nummer 2.2 werden nach Angabe „Nummer 2.1.2.1“ die Wörter „und an Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse $\leq 3,5$ t nach Nummer 2.1.4.1“ eingefügt.
- i) Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Frist für die nächste Hauptuntersuchung beginnt mit dem Monat und Jahr der letzten Hauptuntersuchung.“
 - bb) In Satz 3 werden die Wörter „der Begutachtung nach § 21.“ durch die Wörter „der Begutachtung nach § 21 oder einer Hauptuntersuchung (§ 14 Absatz 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung).“ ersetzt.
- j) In Nummer 2.4 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Die Frist für die Durchführung der Sicherheitsprüfung beginnt mit dem Monat und Jahr der letzten Hauptuntersuchung.“
- k) Nummer 2.6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 wird das Wort „Zulassungszeitraum“ durch das Wort „Betriebszeitraum“ ersetzt.
 - bb) Satz 3 wird aufgehoben.
- l) Nummer 2.7 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Untersuchungspflicht ruht während der Zeit, in der Fahrzeuge durch einen entsprechenden Vermerk der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil I und durch Entstempelung des Kennzeichens außer Betrieb gesetzt worden sind.“
 - bb) Satz 4 wird aufgehoben.
- m) Nummer 3.1.1.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „4.8.2“ durch die Angabe „6.8.2“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Diese Untersuchung darf frühestens zwei Monate vor der Durchführung der Hauptuntersuchung durchgeführt werden.“
- n) In Nummer 3.1.1.2 Satz 1 wird die Angabe „4.8.5“ durch die Angabe „6.8.5“ ersetzt.
- o) In Nummer 3.1.4.5 Satz 1 werden die Wörter „längstens während seines Aufenthalts in der Untersuchungsstelle“ durch die Wörter „längstens während eines Kalendertages“ ersetzt.

p) Nummer 3.1.5 wird durch folgende Nummern 3.1.5 und 3.1.6 ersetzt:

- „3.1.5 Untersuchungsberichte über Hauptuntersuchungen sind fälschungerschw-
rend auszuführen oder müssen einen HU-Code aufweisen.
- 3.1.5.1 Die Untersuchungsberichte müssen mindestens folgende Angaben enthal-
ten:
 - 3.1.5.1.1 die Untersuchungsart,
 - 3.1.5.1.2 das Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs und das Länderkennzeichen
„D“,
 - 3.1.5.1.3 den Monat und das Jahr, in dem das Fahrzeug erstmalig in den Verkehr ge-
kommen ist,
 - 3.1.5.1.4 den Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seines Codes oder seiner
Schlüsselnummer,
 - 3.1.5.1.5 die Fahrzeugklasse oder die Fahrzeugart sowie den Fahrzeugtyp, die zuläs-
sige Gesamtmasse und die Variante und Version oder die Ausführung ein-
schließlich ihrer Codes oder Schlüsselnummern,
 - 3.1.5.1.6 die vollständige Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
 - 3.1.5.1.7 den Monat und das Jahr der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
 - 3.1.5.1.8 den Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen,
 - 3.1.5.1.9 das Datum und den Ort der Durchführung der Hauptuntersuchung,
 - 3.1.5.1.10 die Uhrzeit des Endes der Untersuchung sowie bei Untersuchungen nach
Nummer 3.1.4.5 die Uhrzeit der Feststellung der Mängelbeseitigung,
 - 3.1.5.1.11 den Namen und die Anschrift der untersuchenden Stelle,
 - 3.1.5.1.12 die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Untersu-
chung Verantwortlichen sowie die Angaben nach Nummer 3.5 der Anlage
VIII d,
 - 3.1.5.1.13 den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersu-
chung und Sicherheitsprüfung,
 - 3.1.5.1.14 anlässlich der Hauptuntersuchung festgestellte Mängel und ihre Einstufung,
 - 3.1.5.1.15 Dokumentation der gemessenen Bezugswerte (Referenzwerte, Druckwerte,
Betätigungskräfte) oder, wenn diese nicht vorliegen, die Bremswerte der
Betriebs- und Feststellbremse und die daraus ermittelten Abbremsungen,
 - 3.1.5.1.16 die Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette,
 - 3.1.5.1.17 die Anordnung der Wiedervorfürpflicht,
 - 3.1.5.1.18 Entgelte/Gebühren,

- 3.1.5.1.19 die Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt, wenn diese die Untersuchung nach Nummer 1.2.1.1 durchgeführt hat und das Datum der Untersuchung,
- 3.1.5.1.20 für Krafträder: Messdrehzahl und Standgeräuschvergleichswert von Standgeräuschmessungen.
- 3.1.5.2 Folgende Daten müssen gelöscht werden, es sei denn, dass der Löschung gesetzliche Aufbewahrungsvorschriften entgegenstehen:
 - 3.1.5.2.1 Zweitschriften der Untersuchungsberichte nach § 29 Absatz 10 Satz 3 auch bei elektronischer Speicherung nach der in 3.1.5.2.2 Satz 2 genannten Zeitdauer oder
 - 3.1.5.2.2 die unter den Nummern 3.1.5.1.2, 3.1.5.1.6 und 3.1.5.1.12 aufgeführten Daten unverzüglich nach der Speicherung der Zweitschriften der Untersuchungsberichte.
Die Zeitdauer umfasst den für das Fahrzeug vorgeschriebenen Zeitabstand der Hauptuntersuchungen, gerechnet vom Monat der Ausstellung des Untersuchungsberichts, verlängert um drei Monate.
- 3.1.6 Im Untersuchungsbericht können auch Hinweise der aaSoP oder PI aufgenommen werden, durch die auf sich in der Zukunft abzeichnende Mängel durch Verschleiß, Korrosion oder andere Umstände hingewiesen wird. Darüber hinausgehende Angaben sind zulässig.“

q) Nummer 3.2.5 wird wie folgt gefasst:

- „3.2.5 Prüfprotokolle über Sicherheitsprüfungen sind nach einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Muster fälschungsschwerend auszuführen.
 - 3.2.5.1 Die Prüfprotokolle müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
 - 3.2.5.1.1 die Prüfungsart,
 - 3.2.5.1.2 das Kennzeichen des untersuchten Fahrzeugs,
 - 3.2.5.1.3 Monat und Jahr, in dem das Fahrzeug erstmalig in den Verkehr gekommen ist,
 - 3.2.5.1.4 den Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seines Codes oder seiner Schlüsselnummer,

- 3.2.5.1.5 die Fahrzeugklasse oder Fahrzeugart sowie den Fahrzeugtyp und die Variante und Version oder die Ausführung einschließlich ihrer Codes oder Schlüsselnummern,
- 3.2.5.1.6 die vollständige Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- 3.2.5.1.7 den Monat und das Jahr der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung,
- 3.2.5.1.8 den Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen,
- 3.2.5.1.9 das Datum und die Uhrzeit der Sicherheitsprüfung,
- 3.2.5.1.10 den Namen, die Anschrift und den Prüfort oder die Kontrollnummer der prüfenden Stelle,
- 3.2.5.1.11 die Unterschrift des für die Prüfung Verantwortlichen der anerkannten Werkstatt oder die Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Prüfung verantwortlichen aaSoP oder PI sowie die Angaben nach Nummer 3.5 der Anlage VIIIId,
- 3.2.5.1.12 den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Sicherheitsprüfung,
- 3.2.5.1.13 Entgelte, Gebühren,
- 3.2.5.2.14 anlässlich der Sicherheitsprüfung festgestellte Mängel,
- 3.2.5.2.15 Dokumentation der gemessenen Bezugswerte (Referenzwerte, Druckwerte, Betätigungskräfte) oder, wenn diese nicht vorliegen, die Bremswerte der Betriebs- und Feststellbremse und die daraus ermittelten Abbremsungen,
- 3.2.5.1.16 die Entscheidung über die Zuteilung der Prüfmarke,
- 3.2.5.1.17 die Anordnung der Wiedervorführpflicht.
- 3.2.5.2 Folgende Daten müssen gelöscht werden, es sei denn, dass der Löschung gesetzliche Aufbewahrungsfristen entgegenstehen:
 - 3.2.5.2.1 Zweitschriften der Prüfprotokolle nach § 29 Absatz 10 Satz 3 auch bei elektronischer Speicherung nach der in 3.2.5.2.2 Satz 2 genannten Zeitdauer oder
 - 3.2.5.2.2 die unter den Nummern 3.2.5.1.2, 3.2.5.1.6 und 3.2.5.1.11 aufgeführten Daten unverzüglich nach der Speicherung der Zweitschriften der Prüfprotokolle. Die Zeitdauer umfasst den für das Fahrzeug vorgeschriebenen Zeitabstand der Sicherheitsprüfungen, gerechnet vom Monat der Ausstellung des Prüfprotokolls, verlängert um drei Monate.“

10. Die Anlagen VIIIa und VIIIe erhalten die aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtliche Fassungen.

11. Die Anlage VIIIb wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 2.1b wird wie folgt gefasst:

„2.1b sie für die gesamte Überwachungsorganisation ein Qualitätsmanagementsystem unterhält, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2004 entspricht, deren Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist;“
 - b) Nummer 2.3 wird wie folgt gefasst:

„2.3 auf Grund der personellen und sachlichen Ausstattung zu erwarten ist, dass die Überwachungsorganisation die HU und SP sowie die Abnahmen ordnungsgemäß, gleichmäßig nach Maßgabe der geltenden Vorschriften und Vorgaben durchführen wird, und sie sich verpflichtet, Sammlung, Auswertung und Austausch der Ergebnisse und Prüferfahrungen sowie qualitätssichernde Maßnahmen innerhalb der Überwachungsorganisation sicherzustellen und gemeinsam mit anderen Überwachungsorganisationen und den Technischen Prüfstellen die gewonnenen Erkenntnisse regelmäßig im „Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 19 Absatz 3 und § 29 StVZO (AKE)“ nach der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien auszutauschen,
 - c) In den Nummern 1, 2.5, 2.6, 3, 3.6, 3.9, 3.10, 4.1, 5, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 7, 9.1.2 und 9.3 wird die Angabe „,AU“ gestrichen.

12. Die Anlage VIIIc wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 2.1 wird Satz 2 wie folgt gefasst:

„Der Antragsteller, die zur Vertretung berufenen Personen sowie verantwortliche Personen für die Durchführung der SP und/oder AU und/oder AUK müssen ein Führungszeugnis sowie für die Durchführung der SP zusätzlich einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen.“
 - b) In Nummer 2.3 Satz 2 werden jeweils die Wörter „und/oder Prüfbescheinigungen“ gestrichen.

- c) In Nummer 2.4.1.1.11 werden die Wörter „Land- und Baumaschinenmechaniker“ durch die Wörter „Mechaniker für Land- und Baumaschinentchnik“ ersetzt.
- d) In Nummer 2.5 wird Satz 2 wie folgt gefasst:
„Diesen Prüfungsabschlüssen steht gleich der Dipl.-Ing., Dipl.-Ing. (FH), Ing. (grad.), Bachelor, Master oder der staatlich geprüfte Techniker jeweils der Fachrichtung Maschinenbau, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik oder Luft- und Raumfahrttechnik/Luftfahrzeugtechnik, sofern der Betreffende nachweislich im Kraftfahrzeugbereich (Untersuchung, Prüfung, Wartung oder Reparatur) tätig ist und eine mindestens dreijährige Tätigkeit oder eine Abschlussprüfung in den unter Nummer 2.4.1.1, Nummer 2.4.2.1 oder Nummer 2.4.3.1 genannten Ausbildungsberufen nachgewiesen werden kann.“

13. Die Anlage VIII d wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2.2 wird wie folgt gefasst:

„2.2 Prüfstützpunkte

An Prüfstützpunkten werden unter Inanspruchnahme der technischen Einrichtungen einer in die Handwerksrolle eingetragenen Kraftfahrzeugwerkstatt oder eines entsprechenden Fachbetriebs, dazu zählen auch Kraftfahrzeugwerkstätten zur Betreuung eines Fuhrparks, der entsprechend Nummer 2.2 Anlage VIII c geeignet und rechtlich befugt ist, festgestellte Mängel nach Maßgabe von Nummer 3.1.4.5 Anlage VIII zu beheben, HU und/oder SP und/oder AU und/oder AUK und/oder GWP durchgeführt.“

- b) In Nummer 3.2 Satz 1 werden die Wörter „Vorschriften ist“ durch die Wörter „Vorschriften oder Herstellervorgaben für die Kalibrierung sind“ ersetzt.
- c) In Nummer 3.3 Satz 1 werden die Wörter
„nach den Nummern 21, 22 und 23 der Tabelle“ durch die Wörter „nach den Nummern 20, 21 und 22 der Tabelle“ und die Wörter „nach den Nummern 4.8.2.1 und 4.8.2.2 der Anlage VIII a“ durch die Wörter „nach den Nummern 6.8.2.1 und 6.8.2.2 der Anlage VIII a“ ersetzt.
- d) In Nummer 3.4 werden nach der Angabe „Nummer 3.3“ die Wörter „und das Datum, ab dem diese Softwareversionen spätestens anzuwenden sind,“ eingefügt.
- e) Nach Nummer 3.4 wird folgende Nummer 3.5 eingefügt:
„3.5 Die erforderlichen Vorgaben nach Anlage VIII e für Einrichtungen nach Nummer 25 der Tabelle müssen dem jeweils aktuellen Stand entsprechen. Die Vorgaben müssen spätestens sechs Wochen nach Bereitstellung durch die Zentrale Stelle bei den Untersuchungen und Prüfungen angewendet werden. Es ist sicherzustellen,

dass die jeweils angewendete Software der Einrichtung nach Nummer 25 der Tabelle mit dem letzten Aktualisierungsstand gekennzeichnet und auf dem Untersuchungsbericht und Prüfprotokoll (§ 29 Absatz 9) angegeben wird.“

- f) In Nummer 4.1 wird die Angabe „Nummern 5, 6, 11, 13 bis 16 und 18“ durch die Angabe „Nummern 5, 6, 10, 12 bis 15 und 17 bis 26“ ersetzt.
- g) Die Tabelle zu Nummer 3 am Ende der Anlage wird wie folgt gefasst:

„Ausstattung und bauliche Gegebenheiten von Untersuchungsstellen, Mess- und Prüfgeräte zu Nummer 3

	1	2	3	4	5	6	7
Untersuchungsstellen/ Anforderungen	Prüfstellen	Prüf- stützpunkte	Prüfplätze	Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von			
				SP	AU	AUK	GWP
1. Grundstück	Lage und Größe muss ordnungsgemäße HU/AU/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/AU/SP an mindestens einem Fahrzeug muss vorhanden sein.	Mindestgröße ergibt sich aus 2.	Mindestgröße ergibt sich aus 2.	Mindestgröße ergibt sich aus 2.	Mindestgröße ergibt sich aus 2.
2. Bauliche Anforderungen	Prüfhalle muss festeingebaute Prüfeinrichtungen überdecken. Ihre Abmessungen richten sich nach der Anzahl der Prüfassen und deren Ausrüstung. Die Länge und Höhe wird durch den Einbau der jeweiligen Prüfgeräte und die Abmessungen der zu untersuchenden Fahrzeuge bestimmt.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Platz in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fahrzeugen (z. B. nur Fahrzeuge bis zu einer bestimmten zul. Gesamtmasse).	-	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Platz, wo ein Lastkraftwagenzug geprüft werden kann.	Ausreichend bemessene Halle oder geschlossener Prüfraum. Die Größe richtet sich nach der Art der zu untersuchenden Kraftfahrzeuge entsprechend der Anerkennung (z.B. nur Fahrzeuge bis zu einer bestimmten zul. Gesamtmasse).	Geeigneter und geschlossener Prüfraum, wo mindestens ein Kraftrad untersucht werden kann.	Ausreichend bemessene Halle oder überdachter Platz in Abhängigkeit von den zu untersuchenden Fahrzeugen (z. B. nur Fahrzeuge bis zu einer bestimmten zul. Gesamtmasse).
3. Grube, Hebebühne oder Rampe mit ausreichender Länge und Beleuchtungsmöglichkeit sowie mit Einrichtung zum Freiheben der Achsen oder Spieldetektoren	X	X	X Jedoch entbehrllich, sofern nur Fahrzeuge mit Vmax./zul. ≤ 40 km/h untersucht werden.	X	-	-	X Jedoch ohne Einrichtung zum Freiheben der Achsen oder Spieldetektoren.
4. Ortsfester Bremsprüfstand	X	X ¹⁾	X ¹⁾	X ¹⁾	-	-	-
5. Schreibendes Bremsmessgerät	X ²⁾	X ²⁾	X ²⁾	X ²⁾	-	-	-
6. Prüfgerät zur Funktionsprüfung von Druckluftbremsanlagen	X ³⁾	X ³⁾	X ³⁾	X ³⁾	-	-	-
7. Druckluftbeschaffungsanlage ausreichender Größe und Leistung	-	-	-	X	-	-	-
8. Füll- und Entlüftergerät sowie Pedalstütze (Prüfung) für Hydraulikbremsanlagen	-	-	-	X ⁴⁾	-	-	-

	1	2	3	4	5	6	7
Untersuchungsstellen/ Anforderungen	Prüfstellen	Prüf- stützpunkte	Prüfplätze	Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von			
				SP	AU	AUK	GWP
9. Mess- und Prüfgeräte							
9.1 zur Prüfung einzelner Bremsaggregate und Bremsventile	-	-	-	X ⁵⁾	-	-	-
9.2 zur Prüfung des Luftpressers	-	-	-	X ⁵⁾	-	-	-
10. Bandmaß oder anderes Längenmessmittel (≥ 20 m), Zeitmesser	X	X	X	Nur Zeit- messer	-	-	-
11. Scheinwerfereinstellprüfgerät und ebene Fläche für die Aufstellung des Fahrzeugs	X	X	X ⁶⁾	-	-	-	-
12. Prüfgerät für die elektrischen Verbindungseinrichtungen zwischen Kraftfahrzeug und Anhänger	X	X	X	-	-	-	-
13. Lehren für die Überprüfung von Zugösen und Bolzen der Anhängerkupplung, Zugsattelzapfen, Sattelkupplungen, Kupplungskugeln	X ⁷⁾ X ⁷⁾ X ⁷⁾ X	-	-	-			
14. Messgeräte zur Messung der Spitzenkraft nach Anhang V der Richtlinie 2001/85/EG	X ⁸⁾	X ⁸⁾	X ⁸⁾	X ⁸⁾	-	-	-
15. Prüfgerät zur Funktionsprü- fung von Geschwindigkeits- begrenzern	X ⁹⁾	X ⁹⁾	X ⁹⁾	-	-	-	-
16. Ausstattung mit Spezial- werkzeugen nach Art der zu erledigenden Montagearbei- ten	-	-	-	X	-	-	-
17. Messgerät zur Ermittlung der Temperatur des Motors	X	X	X	-	X	X	-
18. Geräte zur Prüfung von Schließwinkeln, Zündzeit- punkt und Motordrehzahl	X ¹⁰⁾	X ¹⁰⁾	X ¹⁰⁾	-	X ¹⁰⁾	X ¹¹⁾	-
19. CO-Abgasmess-gerät oder Abgasmessgerät für Fremdzündungsmotoren	X ¹⁰⁾	X ¹⁰⁾	X ¹⁰⁾	-	X ¹⁰⁾	X	-
20. Abgasmessgerät für Fremdzündungsmotoren	X	X	X ¹²⁾	-	X ¹³⁾	-	-
21. Abgasmessgerät für Kom- pressionszündungsmotoren	X	X	X ¹²⁾	-	X ¹⁴⁾	X ¹⁵⁾	-

	1	2	3	4	5	6	7
Untersuchungsstellen/ Anforderungen	Prüfstellen	Prüf- stützpunkte	Prüfplätze	Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von			
				SP	AU	AUK	GWP
22. Prüf- und Diagnosegerät zur Prüfung von OBD-Kfz	X	X	X ¹²⁾	-	X	-	-
23. Messgerät für Geräuschmessung	X	X	X	-	-	-	-
24. Prüfmittel für die Gasanlagenprüfung: Lecksuchspray für die zu prüfenden Betriebsgase (LPG, CNG) zum Auffinden von Gasundichtigkeiten	X ¹⁶⁾	X ¹⁶⁾	X ¹⁶⁾	-	-	-	X
25. Einrichtungen für die Systemdatenprüfung und/oder Prüfungen über die elektronische Fahrzeugschnittstelle	X	X	X	X ¹⁷⁾	-	-	-
26. Fußkraftmessgerät (Bremsanlagen)	X ¹⁹⁾	X ¹⁸⁾	X ¹⁸⁾	X ¹⁸⁾	-	-	-

Abweichungen nach 4.2:

- 1) Ausstattung nicht erforderlich, wenn ausschließlich Fahrzeuge mit $V_{\max}/\text{zul.} \leq 40 \text{ km/h}$ 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 oder Einrichtungen nach 25 vorhanden sind.
- 3) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Druckluftbremsanlagen untersucht und geprüft werden.
- 4) Ausstattung nur erforderlich, wenn Fahrzeuge mit Hydraulikbremsanlagen geprüft werden; Beschränkung in Anerkennung aufnehmen.
- 5) Entfällt, wenn die aufgeführten Teile nicht instand gesetzt, sondern nur ausgetauscht werden.
- 6) Ausstattung entbehrlich, wenn nur Kraftfahrzeuge mit $V_{\max}/\text{zul.} \leq 40 \text{ km/h}$ untersucht werden und eine senkrechte Prüffläche und ebene Fläche für die Aufstellung des Fahrzeugs vorhanden ist.
- 7) Ausstattung nur erforderlich, wenn Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Kraftomnibusse, Anhänger und Sattelanhänger untersucht und geprüft werden.
- 8) Ausstattung nur erforderlich, wenn Kraftomnibusse mit mehr als 22 Fahrgastplätzen untersucht und geprüft werden.
- 9) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge untersucht werden, die nicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sind.
- 10) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge untersucht werden, die unter den Anwendungsbereich der Nummer 1.2.1.1 Buchstabe a der Anlage VIII fallen.
- 11) Geräte zur Prüfung von Schließwinkel und Zündzeitpunkt entbehrlich; bordeigene Drehzahlmessgeräte an Krafträdern sind zulässig.
- 12) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge mit $V_{\max}/\text{zul.} \leq 40 \text{ km/h}$ oder die nach Nummer 1.2.1.2 Anlage VIII von der Durchführung der AU befreit sind untersucht werden.
- 13) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge untersucht werden, die mit Kompressionszündungsmotor angetrieben werden.
- 14) Jedoch entbehrlich, sofern nur Kraftfahrzeuge untersucht werden, die mit Fremdzündungsmotor angetrieben werden.
- 15) Jedoch entbehrlich, sofern nur Krafträder untersucht werden, die mit Fremdzündungsmotor angetrieben werden.
- 16) Ausstattung nur erforderlich, wenn GWP durchgeführt werden.
- 17) Ausstattung nur für die Prüfung über die elektronische Schnittstelle erforderlich.
- 18) Ausstattung nur erforderlich, wenn Einrichtungen nach 25 nicht vorhanden sind.
- 19) Ausstattung erforderlich für Prüfstellen der Technischen Prüfstellen.“

14. Die Anlage IXa wird aufgehoben.

15. Die Anlage XIV wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Personenkraftwagen“ die Wörter „im Sinne der EG-Fahrzeugklasse M₁ nach Anlage XXIX,“ eingefügt.
- b) Nummer 3.1.3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - bb) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 11 eingefügt:

„11. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG oder deren jeweils danach geänderten und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Fassungen fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“
- c) Nummer 3.1.4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - bb) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG oder deren jeweils danach geänderten und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Fassungen fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“
- d) Nummer 3.1.5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - bb) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 3 und 4 eingefügt:

„3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG oder deren jeweils danach geänderten und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Fassungen fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2 (2008) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder

4. in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, den Vorschriften der Verordnung entsprechen und bei den Emissionen der gas-

förmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle 1 im Anhang I der Verordnung genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“

e) Nach Nummer 3.1.5 wird folgende Nummer 3.1.6 eingefügt:

„3.1.6 Schadstoffklasse S 6

Zur Schadstoffklasse S 6 gehören Fahrzeuge, die

3.1.6.1 in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (ABl. Nr. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) fallen, den Vorschriften der Verordnung entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle 2 im Anhang I der Verordnung genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder

3.1.6.2 in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI)) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/76/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1) fallen, den Vorschriften der Verordnung entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die im Anhang I der Verordnung genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Fahrzeuge, die die Anforderungen der Schadstoffklasse S 6 erfüllen, erfüllen auch die Anforderungen der Schadstoffklasse S 5.“

f) Nummer 3.3.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG oder deren jeweils danach geänderten und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Fassungen fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

g) In Nummer 3.4.2 Nummer 1 werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1)“ gestrichen.

16. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Nach den Bestimmungen zu § 47 Absatz 1 werden folgende Bestimmungen zu § 47 Absatz 1a eingefügt:

Zur Vorschrift des	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 47 Absatz 1a	<p>Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und 6) und über den Zugang zu Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1),</p> <p>geändert durch</p> <p>a) die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (ABl. L 199 vom 29.6.2007, S. 1)</p> <p>b) die Verordnung (EG) Nr. 566/2011 der Kommission vom 8. Juni 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission über Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen</p>

	<p>für Fahrzeuge (ABl. L 158 vom 16.6.2011, S. 1)</p> <p>und</p> <p>die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).</p> <p>geändert durch</p> <p>a) die Verordnung (EG) Nr. 566/2011 der Kommission vom 8. Juni 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission über Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 158 vom 16.6.2011, S. 1).“</p>
--	--

b) Den Bestimmungen zu § 47 Absatz 2 wird folgender Buchstabe c angefügt:

<p>„c) Artikel 1 bis 5</p> <p>Anhang</p>	<p>der Richtlinie 2005/21/EG der Kommission vom 7. März 2005 zur Anpassung der Richtlinie 72/306/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 61 vom 8.3.2005, S. 25).“</p>
--	--

c) Nach den Bestimmungen zu § 47 Absatz 6 werden folgende Bestimmungen zu § 47 Absatz 6a angefügt:

<p>„Zur Vorschrift des</p>	<p>sind folgende Bestimmungen anzuwenden:</p>
<p>„§ 47 Absatz 6a</p>	<p>Die Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1),</p> <p>geändert durch</p> <p>a) die Richtlinie 2006/51/EG der Kommission</p>

	<p>vom 6. Juni 2006 zur Änderung, zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt, von Anhang I der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Anhänge IV und V der Richtlinie 2005/78/EG hinsichtlich der Anforderungen an Überwachungssysteme emissionsmindernder Einrichtungen zum Einbau in Fahrzeuge und hinsichtlich der Ausnahmen für Gasmotoren (ABl. L 152 vom 7.6.2006, S. 11),</p> <p>b) die Richtlinie 2008/74/EG der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Änderung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 2005/78/EG in Bezug auf die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 192 vom 19.7.2008, S. 51)</p> <p>und</p> <p>die Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 zur Durchführung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung ihrer Anhänge I, II, III, IV und VI (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1),</p> <p>geändert durch:</p> <p>a) die Richtlinie 2006/51/EG der Kommission vom 6. Juni 2006 zur Änderung, zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt, von Anhang I der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Anhänge IV und V der Richtlinie 2005/78/EG hinsichtlich der Anforderungen an Überwachungssysteme emissionsmindernder Einrichtungen zum Einbau in Fahrzeuge und hinsichtlich der Ausnahmen für Gasmotoren (ABl. L 152 vom 7.6.2006, S. 11),</p> <p>b) die Richtlinie 2008/74/EG der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Änderung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und</p>
--	---

	des Rates und der Richtlinie 2005/78/EG in Bezug auf die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 192 vom 19.7.2008, S. 51).“
--	--

- d) Die Bestimmungen zu § 47 Absatz 8a werden wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe c wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bb) Folgende Buchstaben d bis f werden angefügt:
 - „d) Richtlinie 2005/30/EG der Kommission vom 22. April 2005 zur Änderung der Richtlinien 97/24/EG und 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge im Hinblick auf die Anpassung an den technischen Fortschritt (ABl. L 106 vom 27.4.2005, S. 17),
 - e) Richtlinie 2006/72/EG der Kommission vom 18. August 2006 zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt (ABl. L 227 vom 19.8.2006, S. 43),
 - f) Richtlinie 2006/120/EG der Kommission vom 27. November 2006 zur Berichtigung und Änderung der Richtlinie 2005/30/EG zur Änderung der Richtlinien 97/24/EG und 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt (ABl. L 330 vom 28.11.2006, S. 16).“
- e) In den Bestimmungen zu § 47 Absatz 8c werden nach der Angabe „(ABl. L 173 vom 17.7.2000, S. 1)“ folgende Wörter eingefügt:
- „,geändert durch die
 - a) Richtlinie 2005/13/EG der Kommission vom 21. Februar 2005 zur Änderung der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung von Anhang I der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen (ABl. L 55 vom 1.3.2005, S. 35),
 - b) Richtlinie 2010/22/EU der Kommission vom 15. März 2010 zur Anpassung der Richtlinien 80/720/EWG, 86/298/EWG, 86/415/EWG und 87/402/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/25/EG und 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen an den technischen Fortschritt (ABl. L 91 vom 10.4.2010, S. 1).“
- f) Die Bestimmungen zu § 47d werden wie folgt geändert:

- aa) In Buchstabe e wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- bb) Folgender Buchstabe f wird angefügt:
 „f) Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N₁ (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S 36).“
- cc) Folgende Wörter werden angefügt:

„Artikel 5 Absatz 3e der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und 6) und über den Zugang zu Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) und

Artikel 3 Absatz 3 Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1)“.

- g) Nach den Bestimmungen zu § 47d werden folgende Bestimmungen zu § 47e eingefügt:

Zur Vorschrift des	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 47e	<p>Richtlinie 2006/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Emissionen aus Klimaanlage in Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EG (ABl. L 161 vom 14.6.2006, S. 12),</p> <p>und</p> <p>Verordnung (EG) Nr. 706/2007 der Kommission vom 21. Juni 2007 zur Festlegung von Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und eines harmonisierten Verfahrens für die Messung von Leckagen aus bestimmten Klimaanlage nach der Richtlinie 2006/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 33).“</p>

- 27 -

Artikel 2

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Nummer 218 der Anlage der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom ... (BGBl. I S.) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

In § 16 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom ... (BGBl. I S.) geändert worden ist, wird nach Absatz 3 folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Rote Kennzeichen können durch die örtlich zuständige Zulassungsbehörde auch Technischen Prüfstellen sowie anerkannten Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb StVZO für die Durchführung von Prüfungsfahrten im Rahmen der Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung an unterschiedlichen Fahrzeugen zugeteilt werden. Das rote Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 8 Absatz 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „05“.“

Artikel 4

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom ... (BGBl. I S.) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) In der Gebührennummer 413 wird die Überschrift von Spalte 5 wie folgt gefasst:

„Hauptuntersuchung (HU) nach § 29 StVZO³⁾⁴⁾⁵⁾⁶⁾⁷⁾⁸⁾.“

b) Folgende Fußnote ⁸⁾ wird angefügt:

„⁸⁾ Wird eine Hauptuntersuchung nach Nummer 2.2 der Anlage VIIIa StVZO nach Überschreitung des Vorführtermins um mehr als zwei Monate an einem Fahrzeug durchgeführt, ist die Gebühr für diese Untersuchung aus der Gebühr für die Hauptuntersuchung (Spalte 5) zuzüglich dem 0,2fachen dieser Gebühr zu bilden.“

Artikel 5

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

.....

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

.....

Anhang

„Anlage VIIIa

(§ 29 Absatz 1 und Absatz 3, Anlage VIII Nummer 1.2)

Durchführung der Hauptuntersuchung

1. Durchführung und Gegenstand der Hauptuntersuchung

Bei der Durchführung der Hauptuntersuchung (HU) hat der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (im Folgenden als aaSoP bezeichnet) oder der von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation betraute Prüflingenieur (im Folgenden als PI bezeichnet) die Einhaltung

1. der für diese Untersuchung geltenden Vorschriften des § 29 und der Anlage VIII sowie
2. der dazu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinien
oder, soweit solche nicht vorliegen
3. diesbezüglicher Vorgaben nach Nummer 2 der Anlage VIIIe für die Pflicht- und Ergänzungsuntersuchungen zu überprüfen.

Zusätzlich müssen bei der Durchführung der HU Prüflinweise befolgt werden, die vom „Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 19 Absatz 3 und § 29 StVZO“ (AKE) erarbeitet, bereitgestellt und den betroffenen Fahrzeugherstellern oder -importeuren mitgeteilt wurden.

Die Durchführung der HU erstreckt sich auf das Fahrzeug mit den unter den Nummern 6.1 bis 6.10 aufgeführten Bauteilen und Systemen. Bei Fahrzeugen mit eigener Bremsanlage hat die HU zum Beginn zur Konditionierung und Prüfung der Fahrzeuge eine kurze Fahrt mit einer Geschwindigkeit von mindestens 8 km/h zu beinhalten.

2. Umfang der Hauptuntersuchung

Die Entscheidung, ob zusätzlich zur Pflichtuntersuchung auch eine Ergänzungsuntersuchung durchzuführen ist, liegt im pflichtgemäßen Ermessen des aaSoP oder PI; jedoch muss unter Beachtung von Nummer 1,

- 2.1 die HU mindestens die unter den Nummern 6.1 bis 6.10 vorgeschriebenen Pflichtuntersuchungen umfassen; wurde die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems als eigenständiger Teil nach Maßgabe der Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII durchgeführt, verringert sich für den aaSoP oder PI der Umfang der von ihm durchzuführenden Pflichtuntersuchungen um diesen eigenständigen Teil,
- 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 den Nummern 6.1 bis 6.10 jeweils zu treffenden Ergänzungsuntersuchungen dann zu erweitern, wenn dies zur Feststellung der Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit und Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs erforderlich ist, sowie bei Überschreitungen des Vorführtermins zur HU um mehr als zwei Monate. Dies gilt in gleicher Weise, wenn unzulässige technische Änderungen am Fahrzeug, an Bauteilen oder Systemen vermutet werden,
- 2.3 an einem Fahrzeug, für das eine vorgeschriebene Sicherheitsprüfung (SP) nicht nachgewiesen werden kann, zusätzlich eine SP durchgeführt werden. Der Umfang der HU mindert sich dabei um die Prüfpunkte der zusätzlich durchgeführten SP. In diesem Fall ist vom aaSoP oder PI zusätzlich das Prüfprotokoll über die SP zu erstellen. Die Vorschriften der Nummer 3.2.2 der Anlage VIII gelten entsprechend.

3. Beurteilung der bei Hauptuntersuchungen festgestellten Mängel und deren Weitergabe

- 3.1 Werden bei HU an Fahrzeugen Mängel nach Nummer 3.1.4 der Anlage VIII festgestellt, sind diese vom aaSoP oder PI zu beurteilen. Dies gilt auch, wenn die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems als eigenständiger Teil nach Maßgabe von Nummer 3.1.1.1 der Anlage VIII durchgeführt wurde. Die Beurteilung und die Zuordnung der Mängel müssen nach der hierzu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie vorgenommen werden. Die Anwendung der Richtlinie einschließlich der ordnungsgemäßen Beurteilung der Fahrzeuge durch die aaSoP/PI haben die Techni-

schen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen sicherzustellen.

- 3.2 Die bei den HU festgestellten Mängel und/oder festgestellte Ausbauten von sicherheits- oder umweltrelevanten Fahrzeugeinrichtungen sowie Rückrüstungen oder Hochrüstungen der Fahrzeuge bezogen auf einen zum Zeitpunkt des erstmals in den Verkehr kommenden Vorschriftenstandes sind von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen der Zentralen Stelle nach Anlage VIIIe und einer hierzu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie mindestens halbjährlich zu melden.

4. Untersuchungskriterien

Das Fahrzeug ist hinsichtlich der Ausführung, des Zustandes, der Funktion und der Wirkung seiner Bauteile und Systeme zu untersuchen.

- 4.1 Die Untersuchung der Ausführung hat visuell und/oder elektronisch - auch über die elektronische Fahrzeugschnittstelle - auf
- 4.1.1 eine vorgegebene Gestaltung,
 - 4.1.2 eine vorgegebene Anbringung/Anzahl,
 - 4.1.3 eine vorgegebene Schaltung (Verbauprüfung),
 - 4.1.4 eine erforderliche Kennzeichnung (Identifizierung)
- zu erfolgen.
- 4.2 Die Untersuchung des Zustandes hat visuell und/oder manuell und/oder elektronisch - auch über die elektronische Fahrzeugschnittstelle - auf
- 4.2.1 Beschädigung, Korrosion und Alterung,
 - 4.2.2 übermäßigen Verschleiß und übermäßiges Spiel,
 - 4.2.3 sachgemäße Befestigung, Sicherung, Montage und Verlegung,
 - 4.2.4 Freigängigkeit und Leichtgängigkeit
- zu erfolgen.
- 4.3 Die Untersuchung der Funktion hat visuell und/oder manuell und/oder elektronisch - auch über die elektronische Fahrzeugschnittstelle - 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.

- 4.4 Die Untersuchung der Wirkung ist eine messtechnische Untersuchung - die auch Rechen-
vorgänge impliziert - eines Bauteils oder Systems auf Einhalten oder Erreichen von vorge-
gebenen Grenzwerten; sie kann auch über die elektronische Fahrzeugschnittstelle erfolgen.

5. Anforderungen an die Durchführung der Untersuchung

Die Durchführung der Untersuchung hat zerstörungsfrei und ohne Ausbau von Fahrzeug-
einrichtungen und -teilen zu erfolgen.

Bei Untersuchungen über die elektronische Fahrzeugschnittstelle ist sicherzustellen, dass

- 5.1 keine der im elektronischen Ergebnisspeicher abgelegten Einträge geändert oder ge-
löscht,
- 5.2 keine neuen Einträge im elektronischen Ergebnisspeicher vorgenommen,
- 5.3 die implementierten Diagnosefunktionen nicht beeinträchtigt
und
- 5.4 keine sonstigen negativen Beeinträchtigungen der Fahrzeuge oder Fahrzeugeinrich-
tungen durch die Untersuchung vorgenommen werden können.

6. Untersuchung

Untersuchungs- punkt (Bauteil, System)	Untersuchungskriterium	
	Pflichtuntersuchungen	Ergänzungsuntersuchungen (Beispiele)

6.1 Bremsanlage

Gesamtanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben • Betriebsbremswirkung • Feststellbremswirkung • Gleichmäßigkeit • Funktion der Dauerbremsanlage - <i>Auffälligkeiten</i> • Abstufbarkeit/Zeitverhalten - <i>Auffälligkeiten</i> • Löseverhalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Hilfsbremswirkung • Funktion des automatischen Blockierverhinderers • Dichtheit
Einrichtungen zur Energiebeschaffung	<ul style="list-style-type: none"> • Füllzeit - <i>Auffälligkeiten</i> 	
Einrichtungen zur Energiebevorratung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Funktion der Entwässerungseinrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung
Betätigungs- und Übertragungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Auflaufeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung
Steuer- und Regeleinrichtungen (Ventile)	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten bei Druckluftbremsanlagen:</i> • Einstellung und Funktion des automatisch lastabhängigen Bremskraftreglers • Funktion der Abreißsicherung • Funktion der selbsttätigen Bremsung • Funktion des Löseventils am Anhänger • Funktion der Drucksicherung (bei nicht SP-pflichtigen Fahrzeugen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung • Funktion des Bremskraftverstärkers • Funktion der Drucksicherung

Radbremse/Zuspandeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion der Nachstell-einrichtung • Einstellung • Ausführung
Prüfeinrichtungen und Prüfanschlüsse	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Kontroll- und Warneinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	

6.2 Lenkanlage

Gesamtanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Betätigungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion der Lenkanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Lenkkräfte - <i>Auffälligkeit, Zulässigkeit</i>
Übertragungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Einstellung
Lenkhilfe	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Dichtheit
Lenkungsdämpfer	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand 	

6.3 Sichtverhältnisse

Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Scheiben	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Beeinträchtigung des Sichtfeldes 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i>
Rückspiegel	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung, Anzahl - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Beeinträchtigung der Sicht
Scheibenwischer	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Scheibenwaschanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	

6.4 Lichttechnische Einrichtungen und andere Teile der elektrischen Anlage

Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
--------------	---	--

6.4.1 Aktive lichttechnische Einrichtungen

Scheinwerfer und Leuchten	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Anzahl - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion • Einstellung der Scheinwerfer 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Prüfzeichen • Blinkfrequenz von Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkanlage • Anbaumaße und Sichtwinkel - <i>Zulässigkeit</i>
---------------------------	--	---

6.4.2 Passive lichttechnische Einrichtungen

Rückstrahler und retroreflektierende Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Anzahl - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Prüfzeichen • Anbaumaße und Sichtwinkel - <i>Zulässigkeit</i>
--	--	---

6.4.3 Andere Teile der elektrischen Anlage

elektrische Leitungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Verlegung, Absicherung
Batterien	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
elektrische Verbindungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Anzahl - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion (Kontaktbelegung)
Kontroll- und Warneinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	
andere Teile	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

6.5 Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen

Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Achsen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Art und Qualität der Reparaturausführung
Aufhängung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit (Kraftrad)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Federn, Stabilisator	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i>
pneumatische und hydro-pneumatische Federung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion und Einstellung der Ventile
Schwingungsdämpfer/Achsdämpfung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Räder	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Reifen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

6.6 Fahrgestell, Rahmen, Aufbau; daran befestigte Teile

Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Rahmen/tragende Teile	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Aufbau	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung – Zulässigkeit / Befestigung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Unterfahrschutz/seitliche Schutzvorrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

mechanische Verbindungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion
Stützeinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion
Reserveradhalterung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion
Heizung (nicht elektrisch und nicht mit Motorkühlmittel als Wärmequelle)	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Prüf- bzw. Austauschfristen • Funktion
Kraftradverkleidung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
andere Teile	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i>
Antrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

6.7 Sonstige Ausstattungen

6.7.1 Ausstattungen für aktive und passive Sicherheit

Sicherheitsgurte oder andere Rückhaltesysteme	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Anzahl, Anbringung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion
Airbag	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung der vom Hersteller vorgegebenen Austauschfrist
Überrollschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
fahrdynamische Systeme mit Eingriff in die Brems-/Lenkanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Sonstige Ausstattungen	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	

6.7.2 Weitere Ausstattungen

Sicherung gegen unbefugte Benutzung/Diebstahlsicherung/Alarmanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Unterlegkeile	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung, Anzahl, Anbringung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Einrichtungen für Schallzeichen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Warndreieck/Warnleuchte, Verbandkasten	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Geschwindigkeitsmessgerät	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Genauigkeit
Fahrtschreiber/Kontrollgerät	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandensein von Einbauschild und Verplombung • Einhaltung der Prüffrist 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion
Geschwindigkeitsbegrenzer	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben • Ausführung, Einbau - <i>Zulässigkeit</i> • Vorhandensein von Prüfbescheinigung bzw. Verplombung • Funktion, falls durchführbar 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Manipulationssicherheit • Funktion
Geschwindigkeitschild(er)	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung, Anzahl, Anbringung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Weitere sicherheitsrelevante Ausstattungen	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	

6.8 Umweltbelastung

6.8.1 Geräusche

6.8.1.1 Fahrzeuge allgemein

Schalldämpferanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Geräusentwicklung - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Messung Standgeräusch
Motor/Antrieb/Aufbau/ Kapselung	<ul style="list-style-type: none"> • Geräusentwicklung - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Messung Fahrgeräusch

6.8.1.2 Krafträder

Schalldämpferanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit, Kennzeichnung der Auspuffanlage</i> • Geräusentwicklung - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Messung Standgeräusch bei nicht nachgewiesener Zulässigkeit • Messung Standgeräusch
Motor/Antrieb/Aufbau/ Kapselung	<ul style="list-style-type: none"> • Geräusentwicklung - <i>Auffälligkeiten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Messung Fahrgeräusch

6.8.2 Abgase

6.8.2.1 Kraftfahrzeuge ohne On-Board-Diagnosesystem
(Anl. VIII Nummer 1.2.1.1 Buchstabe b)

Schadstoff-relevante Bauteile/Abgasanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	
Abgasreinigungssystem	<ul style="list-style-type: none"> • Abgasverhalten - <i>Zulässigkeit</i> 	

6.8.2.2 Kraftfahrzeuge mit On-Board-Diagnosesystem
(Anl. VIII Nummer 1.2.1.1 Buchstabe a)

Schadstoff-relevante Bauteile/Abgasanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	
Motormanagement-/Abgasreinigungssysteme	<ul style="list-style-type: none"> • Abgasverhalten ^{*)} - <i>Zulässigkeit</i> • OBD-Daten (Modus 01) - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • OBD-Fehlercodes (Modus 03) - <i>Zulässigkeit</i>

*) Bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor, die ab dem 01. Januar 2006 erstmals für den Verkehr zugelassen wurden, kann auf die Messung und Bewertung des Abgasverhaltens verzichtet werden, wenn die Prüfung über das OBD-System ohne Beanstandung bleibt.

6.8.3 Elektromagnetische Verträglichkeit

Zündanlage/andere elektrische und elektronische Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> 	
---	--	--

6.8.4 Verlust von Flüssigkeiten

Motor/Antrieb/Lenkanlage/Tank/Kraftstoffleitungen/Bremsanlage/Klimaanlage/Batterie	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Dichtheit
--	--	--

6.8.5 Gasanlagen im Antriebssystem von Kraftfahrzeugen

Gesamte Gasanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Dichtheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Kennzeichnungen der Bauteile
-------------------	---	---

6.8.6 Wasserstoffanlagen im Antriebssystem von Kraftfahrzeugen

Gesamte Wasserstoffanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
---------------------------	---	--

6.8.7 Elektrischer Antrieb von Kraftfahrzeugen

Gesamter elektrischer Antrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
-------------------------------	---	--

6.8.8 Hybridantrieb von Kraftfahrzeugen

Gesamter Antrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
------------------	---	--

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

Einzelne Systeme	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
------------------	---	--

6.9.1 Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen

Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Ein-, Aus- und Notausstiege	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung, Anzahl - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion der Reversiereinrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion
Hebeeinrichtungen/Hublifte, fremdkraftbetätigte Rampen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion
Bodenbelag und Trittstufen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Platz für Fahrer und Begleitpersonal	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Sitz-/Steh-/Stellplätze, Durchgänge	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung, Anzahl - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Übereinstimmung mit Angaben auf Schild
Festhalteinrichtungen, Rückhalteinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung, Anzahl, Anbringung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i>
Fahrgastverständigungssystem	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Innenbeleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

Ziel-/Streckenschild, Liniennummer	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion der Beleuchtungseinrichtung • Zustand
Unternehmeranschrift	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung 	
Feuerlöscher	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung der Prüffrist 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Brand-/Rauchmelder	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Verbandkästen einschl. Inhalt und Unterbringung	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

6.9.2 Taxi

Gesamtsystem	<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung von Vorgaben 	
Taxischild/Beleuchtungseinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand • Funktion
Fahrzeugfarbe	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> 	
Unternehmeranschrift	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung 	
Fahrpreisanzeiger	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung • Verplombung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Alarmeinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung - <i>Zulässigkeit</i> • Funktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

6.9.3 Krankenkraftwagen

Kennzeichnung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung, Anbringung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Inneneinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand

6.10 Identifizierung und Einstufung des Fahrzeugs

Fahrzeug- Identifizierungsnummer	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand - <i>Auffälligkeiten</i> • Ausführung – Übereinstimmung mit den Fahrzeugdokumenten 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand
Fabrikschild	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführung, Anbringung - <i>Zulässigkeit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Übereinstimmung mit den Fahrzeugdokumenten

Nachweis der Übereinstimmung mit der Richtlinie 96/53/EG	<ul style="list-style-type: none">• Zustand <i>- Auffälligkeiten</i>• Ausführung <i>- Auffälligkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none">• Übereinstimmung mit den tatsächlichen Maßen
Amtliches Kennzeichen (vorne und hinten)	<ul style="list-style-type: none">• Zustand• Ausführung	
Fahrzeugdokumente	<ul style="list-style-type: none">• Übereinstimmung der Angaben mit den tatsächlichen Verhältnissen	

Anlage VIIIe

(Anlage VIIIa Nummer 1 und Nummer 3
sowie Anlage VIIIb Nummer 2.3)

Bereitstellung von Vorgaben für die Durchführung von Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen; Auswertung von Erkenntnissen

1. Zweck und Anwendungsbereich

Vorgaben im Sinne dieser Anlage sind Systemdaten oder Prüfdaten nach Nummer 1, Ziffer 3 Anlage VIIIa für die ordnungsgemäße Durchführung von Hauptuntersuchungen (HU) und Sicherheitsprüfungen (SP).

2. Erstellung, Aufbereitung und Überprüfung von Vorgaben

- 2.1** Vorgaben werden von den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen, Fahrzeugsystemen oder –bauteilen speziell für die wiederkehrende Fahrzeugüberwachung angegeben und von der Zentralen Stelle nach Nummer 4 auf der Grundlage der bei der Homologation oder der Vorlage der Genehmigungsunterlagen oder nach deren Genehmigung entsprechend den Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 692/2008, jeweils geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 566/2011 sowie der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 mitzuteilenden technischen Informationen erarbeitet.

Die von den Herstellern und Importeuren angegebenen Vorgaben werden an die Zentrale Stelle übermittelt und von dieser für die Durchführung von HU und SP aufbereitet. Die Angabe der Systeme und die Art der Weitergabe der Vorgaben müssen der dazu im Verkehrsblatt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gemachten Richtlinie entsprechen.

- 2.2** Liegen keine oder unzureichende Vorgaben vor, werden diese im Benehmen mit den Herstellern oder Importeuren von der Zentralen Stelle erarbeitet und aufbereitet. Keine ausreichenden Vorgaben liegen immer dann vor, wenn damit aufgrund vorliegender Erkenntnisse oder Prüferfahrungen eine Aussage nach Nummer 1.2.1 und Nummer 1.3.1 Anlage VIII über die Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit oder Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges nicht möglich ist.

2.3 Wird bei der Durchführung der HU oder SP an einem Fahrzeug festgestellt, dass eine Untersuchung nach den Vorgaben (Nummer 2.1 oder 2.2) nicht praktikabel ist, sind diese vom „Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 19 Absatz 3 und § 29 StVZO“ (AKE) zu prüfen, zu ändern und den Herstellern oder Importeuren im Rahmen des Benehmensprozesses über die Zentrale Stelle mitzuteilen.

3. Weitergabe von Vorgaben

3.1 Die von der Zentralen Stelle vorgehaltenen Vorgaben nach Nummer 2 werden auf Anfrage den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gegen eine in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr geregelte Gebühr oder Entgelt in gleicher Höhe zur Verfügung gestellt.

3.2 Die Zentrale Stelle leitet dem Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks die für die Durchführung von SP notwendigen Vorgaben zu, die dieser den nach Anlage VIIIc zur Durchführung von SP anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten zur Verfügung stellt. Die Weitergabe der Vorgaben an die nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten muss entsprechend den Bestimmungen der in Nummer 2.1 genannten Richtlinien erfolgen.

3.3 Andere Stellen mit amtlicher Anerkennung, die ebenfalls zur Durchführung von HU und/oder SP anerkannt sind oder Untersuchungen nach der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger 2009/40/EG (ABL. L 141 vom 6.6.2009, S. 12), die durch die Richtlinie 2010/48/EU (ABL. L 173 vom 8.7.2010, S. 47) geändert worden ist, durchführen, erhalten die Vorgaben ebenfalls auf Anfrage zu einem nicht diskriminierenden Entgelt. Dies gilt in gleicher Weise für die Lieferung von Vorgaben an anerkannte Prüfstützpunkte zur Vorbereitung der Fahrzeuge auf die HU und erforderliche Nachuntersuchungen.

4. Zentrale Stelle zur Erstellung, Aufbereitung, Überprüfung und Weitergabe von Vorgaben

4.1 Die Technischen Prüfstellen sowie die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen tragen und betreiben zu diesem Zwecke die in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Zentrale Stelle. Die Geschäftsordnung der Zentralen Stelle ist dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Prüfung vorzulegen und unterliegt hinsichtlich der

Regelungen betreffs des Kontrollbeirats nach Nummer 6 seiner Zustimmung. Die Zustimmung bedarf des Benehmens der zuständigen obersten Landesbehörden.

- 4.2 Die Zentrale Stelle darf keinen auf Gewinn abzielenden Geschäftsbetrieb ausüben. Erzielte Gewinne dürfen nur zweckgebunden und für die Weiterentwicklung der regelmäßigen technischen Überwachung der Fahrzeuge verwendet werden.

5. **Aufsicht über die Zentrale Stelle**

Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen üben die Aufsicht über die Zentrale Stelle aus. Die Aufsichtsbehörden können selbst prüfen oder den Kontrollbeirat nach Nummer 6 prüfen lassen, ob insbesondere

- 5.1 die nach dieser Anlage geforderten Voraussetzungen erfüllt sind,
5.2 die der Zentralen Stelle gesetzlich übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß und vorschriftsmäßig erfüllt und dass die datenschutzrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt, Grundstücke und Geschäftsräume der Zentralen Stelle während der Geschäfts- und Betriebszeiten zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und Aufzeichnungen einzusehen.

Die Zentrale Stelle hat die Maßnahmen zu ermöglichen; sie hat die Kosten der Prüfung zu tragen. Die Zentrale Stelle hat auf Verlangen der Aufsichtsbehörden einen Beauftragten zu bestellen. Dieser ist Ansprechpartner der Aufsichtsbehörden. Er muss Erklärungen mit Wirkung für und gegen die Zentrale Stelle abgeben und entgegennehmen können. Er muss weiter die Möglichkeit haben auf Verlangen Angaben, Aufzeichnungen und Nachweise der Zentralen Stelle den mit der Prüfung beauftragten Personen vorzulegen.

6. **Kontrolle über die Zentrale Stelle**

Von der Zentralen Stelle wird zur Kontrolle über die ordnungsgemäße Weitergabe der Vorgaben und Verwaltung der eingegangenen Gebühren oder Entgelte sowie Ausgaben ein Kontrollbeirat eingesetzt. Der Kontrollbeirat setzt sich zusammen aus:

- 6.1 einem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
6.2 dem Vorsitzenden des AKE
und
6.3 zwei Vertretern der Länder, die von den zuständigen obersten Landesbehörden

dazu bestimmt werden.

7. Entwicklung von Vorgaben

7.1 Technischer Beirat

Für die Weiterentwicklung der regelmäßigen Untersuchung der Fahrzeuge und die Entwicklung von Vorgaben zur Anpassung insbesondere an den technischen Fortschritt sowie im Hinblick auf eine effiziente und qualitativ hochwertige Durchführung von HU und SP wird von der Zentralen Stelle ein Technischer Beirat eingesetzt. Der Technische Beirat hat eine beratende Funktion.

7.2 Forschung

Zur Überprüfung vorhandener oder zur Erarbeitung neuer Vorgaben kann nach Anhörung des Technischen Beirates und/oder des AKE die Zentrale Stelle durch externe Einrichtungen Forschungsvorhaben durchführen lassen oder selbst durchführen. Derartige Vorhaben bedürfen der Zustimmung durch den Kontrollbeirat.

8. Zweck und Inhalt der Datenübermittlungen, Einschränkungen und Bedingungen

8.1 Übermittlung der Vorgaben an die Zentrale Stelle

Die Hersteller und Importeure von Fahrzeugen, Fahrzeugsystemen oder –bauteilen übermitteln die Vorgaben nach Nummer 2 unter Angabe der vollständigen Fahrzeug-Identifizierungsnummer an die Zentrale Stelle.

8.2 Bereitstellung von Vorgaben, Prüfhinweisen und Angaben über Hoch- und Rückrüstungen der Fahrzeuge durch die Zentrale Stelle

Die Zentrale Stelle bereitet die Vorgaben, Prüfhinweise und Angaben über Hoch- und Rückrüstungen der Fahrzeuge mit dem Bezug zur vollständigen Fahrzeug-Identifizierungsnummer aktuell für die Anwendung bei der regelmäßigen technischen Überwachung der Fahrzeuge auf und übermittelt diese auf Anfrage an die in Nummer 3 genannten Stellen.

8.3 Übermittlung der Feststellungen bei der technischen Überwachung der Fahrzeuge an die Zentrale Stelle

Die Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen übermitteln die nach Nummer 3.2 der Anlage VIIa getroffenen Feststellungen mit dem Bezug

zur vollständigen Fahrzeug-Identifizierungsnummer, jedoch ohne Angaben zum Fahrzeughalter, zum Kennzeichen der Fahrzeuge und zur untersuchenden Person halbjährlich an die Zentrale Stelle, die diese auswertet und erforderlichenfalls die nach Nummer 8.2 bereitzustellenden Angaben aktualisiert.

8.4 Übermittlung bestimmter Angaben an das Kraftfahrt-Bundesamt und Bereitstellung der Angaben für andere Stellen

8.4.1 Angaben zur Erstellung einer Fahrleistungsstatistik

8.4.1.1 Zur Erstellung einer Fahrleistungsstatistik für Deutschland übermittelt die Zentrale Stelle die bei den HU festgestellten und nachfolgend aufgeführten Daten der einzelnen Fahrzeuge halbjährlich dem Kraftfahrt-Bundesamt:

8.4.1.1.1 vierstellige KBA-Herstellerschlüsselnummer,

8.4.1.1.2 dreistellige KBA-Typschlüsselnummer,

8.4.1.1.3 drei- oder fünfstellige Versionsvariantenschlüsselnummer,

8.4.1.1.4 vierstellige Fahrzeugklasse und –aufbauart,

8.4.1.1.5 Monat und Jahr der Erstzulassung,

8.4.1.1.6 Monat und Jahr der HU,

8.4.1.1.7 Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen und, soweit vorhanden, bei Anhängern.

8.4.1.2 Soweit technische Daten zum vorgeführten Fahrzeug aus den Schlüsselnummern nicht abgeleitet werden können, dürfen durch die Zentrale Stelle folgende zusätzliche Angaben übermittelt werden:

8.4.1.2.1 zulässige Gesamtmasse (kg),

8.4.1.2.2 Nennleistung (kW),

8.4.1.2.3 Hubvolumen (cm³),

8.4.1.2.4 Höchstgeschwindigkeit (km/h),

8.4.1.2.5 Energie- und Antriebsart,

8.4.1.2.6 Emissionsklasse.

Darüber hinaus übermittelt die Zentrale Stelle an das Kraftfahrt-Bundesamt zu jedem einzelnen Fahrzeug die seit der vorangegangenen HU verstrichene Zeit in Tagen sowie die in dieser Zeit gefahrenen Kilometer.

8.4.2 Angaben zur Erstellung einer Mängelstatistik und Veröffentlichung der Statistik

Zur Erstellung einer Statistik über die bei den HU festgestellten Mängel nach Nummer 3.1.4 der Anlage VIII übermittelt die Zentrale Stelle dem Kraftfahrt-Bundesamt halbjährlich zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 8.4.1 die Mängelfeststellungen bezogen auf die in den Nummern 6.1 bis 6.10 der Anlage VIIIa aufgeführten Hauptgruppen der in den Fahrzeugen verbauten Bauteile und Systeme in nicht personenbezogener Form.

Zusätzlich übermittelt die Zentrale Stelle die Bezeichnungen der Untersuchungsstellen nach Nummer 2 der Anlage VIIIId, in denen die HU durchgeführt wurden, sowie die Namen der Bundesländer, in denen die Untersuchungsstellen ihren Sitz haben.

Das Kraftfahrt-Bundesamt erstellt aus den vorstehenden Angaben eine Statistik mit der Zuordnung zu den in den Nummern 2.1.1 bis 2.1.6 der Anlage VIII genannten Fahrzeugarten und veröffentlicht diese in nicht personenbezogener Form jährlich.

8.4.3 Übermittlung an andere Stellen

Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt die nach 8.4.2 zu erstellende Statistik in nicht personenbezogener Form

8.4.3.1 halbjährlich dem „Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 19 Absatz 3 und § 29 StVZO“ (AKE), der diese auswertet und erforderlichenfalls Vorschläge zur Änderung der maßgeblichen Vorschriften erarbeitet,

8.4.3.2 auf Anfrage dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Fortschreibung der maßgeblichen Vorschriften und halbjährlich den zuständigen obersten Landesbehörden zur Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten über Technische Prüfstellen und amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen.

8.5 Übermittlung von Angaben zur Entwicklung von Fahrzeugen

Die bei der regelmäßigen technischen Überwachung festgestellten Mängel sowie Hoch- und Rückrüstungen an den Fahrzeugen sind für die Neuentwicklung und für Verbesserungen im Verkehr befindlicher Fahrzeuge zu nutzen. Dazu übermittelt die Zentrale Stelle den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen, Fahrzeugsystemen oder -bauteilen diese Erkenntnisse jeweils für ihre Produkte auf Anfrage. Sofern diese Angaben mit dem Bezug

auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer übermittelt werden, muss die Zentrale Stelle durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dass die Fahrzeug-Identifizierungsnummer um mindestens 3 Ziffern am Ende gekürzt ist.

8.6 Übermittlung von Angaben zum Zweck der Unfallforschung

Für die Überprüfung der Ausstattung mit elektronisch gesteuerten sicherheitsrelevanten Fahrzeugsystemen verunfallter und stark beschädigter Fahrzeuge am Unfallort kann die Zentrale Stelle auf Anfrage der Bundesanstalt für Straßenwesen Angaben nach Nummer 8.2 für einzelne Fahrzeuge übermitteln. Die Anfragen dürfen nur den Bezug zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer, zur vierstelligen KBA-Hersteller-Schlüsselnummer und zur dreistelligen KBA-Typschlüsselnummer enthalten.

8.7 Verhinderung des Missbrauchs personenbezogener Daten

Die in den Nummern 8.1 bis 8.6 vorgegebenen Daten dürfen nur ihrer Zweckbestimmung entsprechend und nur an die jeweils genannten Stellen übermittelt werden.

Bei der Übermittlung von Daten, die im Bezug zur ungekürzten Fahrzeug-Identifizierungsnummer stehen, ist von den übermittelnden und empfangenden Stellen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass

8.7.1 ein Zugriff unberechtigter Personen auf diese Daten nicht erfolgen kann,

8.7.2 sowohl die Daten als auch deren Übermittlung gegen Missbrauch geschützt sind.

8.8 Erläuterungen

Erläuterungen zur einheitlichen Anwendung der Vorschriften werden in einer Richtlinie vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gegeben.“

- 51 -

Begründung
zur
Siebenundvierzigsten Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
vom ...

I. Allgemeines

1. Zielsetzung und Notwendigkeit der Verordnung

Im Wesentlichen sollen durch die Verordnung die Vorschriften über die regelmäßige Technische Überwachung der Fahrzeuge überarbeitet und die Anwendung mehrerer EG-Richtlinien und -Verordnungen auch für Einzelgenehmigungen für Fahrzeuge vorgeschrieben werden. Die fortschreitende Entwicklung in der Fahrzeug- und Prüftechnik, Erfahrungen aus der Praxis der Fahrzeuguntersuchungen sowie die so genannte „Revisionsklausel“ (Überprüfung der Vorschriften) in der amtlichen Begründung zur 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 3. März 2006, BGBl. I Seite 470 (siehe dazu Verkehrsblatt 2006, Seite 280 ff unter I., Nr. 2.7) machten diese Überarbeitung und Anpassung notwendig. Eine weitere Anpassung erfolgte an die Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt vom 5. Juli 2010 (ABl. L 173/47). Durch die Einführung der Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle wird die Untersuchung der Fahrzeuge intensiviert und eine Steigerung der Effizienz und Qualität erreicht.

Zusätzlich sollen die ohnehin bei Hauptuntersuchungen (HU) festzustellenden Daten unter anderem zum Aufbau einer Fahrleistungsstatistik genutzt werden.

2. Kosten- und Preiswirkungen, Erfüllungsaufwand

a) Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben (brutto) der öffentlichen Haushalte

2.1 Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Bund und Ländern entstehen keine zusätzlichen Kosten.

2.2 Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

keine.

- 2.3 Haushalte der Länder und Gemeinden
keine.

b) Erfüllungsaufwand

1. Für den Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

2. Für die Wirtschaft

Durch Änderung der Tabelle 3 Nummer 25 der Anlage VIII d StVZO wird die Einführung der Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle ermöglicht. Hierzu benötigen die mit der Durchführung beauftragten Stellen einen sogenannten HU-Adapter, der etwa 1.000,- Euro pro Stück kostet. Ausgerüstet werden ab 01.01.2013 ca. 10.000 Prüfstellen/Prüfingenieure. Dies entspricht einer Summe von rund 10 Millionen Euro. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass zum gleichen Zeitpunkt die technischen Prüfgeräte Verzögerungsmesser und Fußkraftmessgerät durch den HU-Adapter ersetzt werden. Somit fallen entsprechende Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen dieser zwei Geräte zukünftig weg. Der entsprechende Einsparumfang beträgt beim Verzögerungsmesser rund 7,7 Millionen Euro (3.200 Stück x 2.425 Euro) sowie beim Fußkraftmesser rund 2,5 Millionen Euro (5.000 Stück x 510 Euro). Da dies ein fließender Prozess ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich der entsprechende Umstellungsaufwand für die Wirtschaft mit den Jahren amortisieren wird.

Gleichzeitig werden in der Anlage VIII e StVZO drei neue Informationspflichten eingeführt (Nr. 8.4.1 Fahrleistungsstatistik, Nr. 8.5 Meldung über Hoch- und Rückrüstungen und Nr. 8.6 Meldung elektronisch gesteuerter sicherheitsrelevanter Fahrzeugsysteme bei Unfallfahrzeugen). Diese haben lediglich marginale Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand, da sie bei der derzeitigen Untersuchung bereits miterfasst werden bzw. sehr geringe Fallzahlen aufweisen.

Hersteller und Importeure von Fahrzeugen und Fahrzeugeinrichtungen sind nach den EU-Verordnungen VO 715/2007/EG, VO 692/2008/EG und VO 595/2009/EG verpflichtet, Wartungs- und Inspektionsangaben sowie für den Bereich der technischen Überwachung der Fahrzeuge entsprechende Prüfvorgaben zur Verfügung zu stellen. Die Übermittlung der Prüfvorgaben an die Zentrale Stelle entspricht vom Aufwand in etwa dem heutigen Aufwand für die Übermittlung der Systemdaten. Den Herstellern und Im-

porteuuren werden ihre Aufwendungen, dies sind im Durchschnitt (Basis 2010) etwa 2,27 Euro pro neu in den Verkehr kommendes Fahrzeug, durch die Zentrale Stelle beglichen, so dass ihnen keine Mehrkosten entstehen.

Den Prüforganisationen (Technische Prüfstellen und amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen) entstehen keine Mehrkosten. Die Übermittlung der an Fahrzeugen festgestellten Mängel an die Zentrale Stelle ersetzt die nach § 11 Absatz 2 KFSachvG und Nr. 2.3 Anlage VIIIb StVZO zu erfolgenden Übermittlungen. Darüber hinaus gehende Aufwendungen werden durch die Zentrale Stelle beglichen.

3. Für die Verwaltung

Es entstehen keine Mehrkosten.

Die im Zusammenhang mit der Aufsichtsführung über die Zentrale Stelle entstehenden Kosten (Nr. 5 Anlage VIIIe StVZO) werden von dieser getragen.

Kosten der Mitglieder des Kontrollbeirats (Nr. 6 Anlage VIIIe StVZO) der Zentralen Stelle werden von dieser getragen.

c) Weitere Kosten

Gebühren: Durch die Änderung der Vorschriften entstehen für die Bürgerinnen und Bürger gegenüber dem heutigen Stand keine Mehrkosten. Lediglich bei um mehr als zwei Monate verspäteter Vorführung (Überschreitung der Frist) zur Hauptuntersuchung wird als Folge der dann durchzuführenden vertieften Untersuchung eine um 20 Prozent erhöhte Gebühr zu entrichten sein. Da infolge der Vorschriftenänderung (Entfall der sogenannten „Rückdatierung“) nach durchgeführter Hauptuntersuchung diesen Fahrzeugen jedoch wieder die „volle“ Frist zugeordnet wird, werden sich diese Mehrkosten (20 Prozent von den nach Gebühren-Nr. 413 der GebOSt vorgeschriebenen Gebühren – z. B. für Pkw: 20 Prozent von 27,80 bis 43,50 Euro) für die betroffenen Fahrzeughalter kompensieren.

3. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht gegeben.

4. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategien wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (3) „Freisetzung von Stoffen“, (5) „Technische Entwicklungen“ und (6) „Energie- und Ressourcenverbrauch“ sowie die Nachhaltigkeitsindikatoren (2) „Klimaschutz“ und (4) „Flächeninanspruchnahme“. Die Verordnung beinhaltet für Fahrzeuge mit Klimaanlage, die über Einzelgenehmigungen zugelassen werden, entsprechende Anpassungen an EU-Richtlinien, um damit die Verwendung von fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert (global warning potential-Wert) über 150 einzuschränken und ab dem 1. Januar 2017 zu verbieten (Managementregel 3 und Indikator 2). Die Einführung der Untersuchung über die sogenannte „elektronische Fahrzeugschnittstelle“ ermöglicht eine effiziente Prüfung u. a. der elektronisch gesteuerten Fahrzeugsysteme, wie z. B. der Fahrerassistenzsysteme und gilt nach derzeitigem Erkenntnisstand als führende Prüftechnologie (Managementregel 5). Durch die bei den Hauptuntersuchungen festgestellten Angaben der Wegstrecke innerhalb des Zeitraums von Hauptuntersuchung zu Hauptuntersuchung („HU-Frist“) je Kraftfahrzeug können die Fahrleistungen (Summe der Kilometer) aller Kraftfahrzeuge ermittelt und eine Fahrleistungsstatistik für Deutschland erstellt werden. Die Fahrleistungsstatistik ist die Basis für Verkehrsprognosen und damit Grundlage für Planungen und Investitionen von Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs (Managementregel 6 und Indikator 4).

5. Änderung und Erweiterung der Durchführungsvorschriften der Anlage VIIIa sowie neue Anlage VIIIe StVZO

a) Die mit der 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingeführte Systemdatenprüfung hat sich prinzipiell bewährt. Allerdings ist festzustellen, dass bei Fahrzeugen mit mehreren elektronisch geregelten sicherheits- oder umweltrelevanten Systemen der Zeitbedarf für die Untersuchung dieser Systeme zu hoch ist. Auf Grund dessen wurde diese Art der Untersuchung gemeinsam mit den Fahrzeugherstellern und –importeuren weiter entwickelt zur Fahrzeugschnittstellenprüfung. Dabei werden bei dieser Prüfung über die durch die Abgas-Typgenehmigungsvorschriften einzubauende OBD-Steckdose (OBD: On-Board-Diagnosesysteme) mit dem Hersteller/Importeur abgestimmte und von ihm zu liefernde Datenprotokolle von den angeschlossenen Prüfgeräten auszuwerten sein. Ziel dabei ist es, den zeitlichen Aufwand gegenüber der Systemdatenprüfung wesentlich zu verringern und insgesamt die Untersuchung effizienter zu gestalten. Weiterhin ist beabsichtigt, durch die Angabe spezieller mechanischer Messgrößen gleichwertige Beurteilungskriterien für das zu untersuchende Fahrzeug vorzugeben. Diese können z. B. Verschleißmaße für die Bremsen, bestimmte Druckwerte für Druckluftbremsen, Grenzwerte für Achslager- oder Radlagerspielmaße usw. sein. Durch die den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) und die von der Überwachungsorganisation amtlich anerkannten betrauten Prüfingenieure (PI) aktuell zur Verfügung gestellten Prüfdaten wird eine Verbesserung der Qualität der Untersuchungen und eine Gleichbehandlung bei der Bewertung der Fahrzeugmängel zu erwarten sein.

Die Überprüfung elektronisch geregelter Fahrzeugsysteme über die elektronische Fahrzeugschnittstelle soll die Systemdatenprüfung nach einem gestuften Zeitrahmen ersetzen. Dies führt dazu, dass elektronisch geregelte Fahrzeugsysteme insbesondere bei den im Verkehr befindlichen Fahrzeugen noch über die Systemdatenprüfung, bei neueren Fahrzeugen aber schon über die Fahrzeugschnittstellen elektronisch zu prüfen sind.

b) Die Änderung der Durchführungsvorschriften der Anlage VIIIa StVZO bedingt auch einen eindeutigen Rechtsrahmen für die Aufgaben und Pflichten der „Zentralen Stelle“, die den Technischen Prüfstellen (TP) und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen (ÜO) und damit den aaSoP und PI die zur Untersuchung erforderlichen Systemdaten - und nunmehr Vorgaben (Systemdaten oder Datenprotokolle und mechanische Messgrößen) - zur Verfügung stellt.

Ein erster Schritt in diese Richtung wurde durch die 32. Verordnung zur Änderung der StVZO am 25.09.2008, BGBl. I Seite 1878, infolge der Erweiterung von Nr. 2.3 Anlage VIIIb StVZO vorgenommen (siehe hierzu auch amtliche Begründung im Verkehrsblatt 2008, Seite 596). Durch die entsprechende (Rück-)Änderung von Nr. 2.3 Anlage VIIIb und die Aufnahme der (neuen) Anlage VIIIe StVZO erfolgt nunmehr außerhalb der Anerkennungsvorschriften für ÜO eine abschließende Vorschrift durch Anlage VIIIe StVZO.

- c) Die Vorschriften über die so genannte „Rück- oder Fälligkeitsdatierung“ (Nr. 2.3 Anlage VIII StVZO i.V.m. Nr. 2.2 Anlage VIIIa StVZO) werden zurück geändert auf den Vorschriftenstand vor dem 1. Dezember 1999. Diese Vorschrift gab vor, dass bei verspäteter Vorführung der Fahrzeuge zur HU die Frist für die Fälligkeit der nächsten vorgeschriebenen HU mit dem Monat und Jahr, in dem die HU hätte durchgeführt werden müssen, beginnt, mit der Folge, dass nur noch eine „Restlaufzeit“ zugeordnet werden durfte. Wurde ein Fahrzeug, für das ein Zeitabstand (Frist) von HU zur nächsten HU nach Nr. 2.1 Anlage VIII StVZO von 24 Monaten vorgeschrieben ist, um beispielsweise 11 Monate verspätet zur HU vorgeführt, so durfte der aaSoP oder PI diesem Fahrzeug trotz mängelfreiem Zustand nur eine Prüfplakette (§ 29 Absatz 2 i.V.m. Anlage IX StVZO) mit einer „Restlaufzeit“ (Frist) von 13 Monaten zuteilen.

Diese Vorschrift wurde 1999 eingeführt, um den teilweise bewussten verspäteten Vorführungen der Fahrzeuge entgegenzuwirken. Ausgehend von den bei HU festgestellten technischen Mängeln an den Fahrzeugen (vergleiche Statistische Mitteilungen des KBA, Reihe 7: Fahrzeugsicherheit) muss unterstellt werden, dass bei zeitlich verzögerter Durchführung der HU ein Sicherheitsrisiko bzw. ein vermeidbares Gefährdungspotenzial sowohl für die Fahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer entsteht.

So wurden im Jahre 2010 insgesamt 25.294.435 HU durchgeführt.

Festgestellt wurde dabei:

- 13.504.860 Fahrzeuge waren ohne Mängel,
- 7.277.574 Fahrzeuge hatten geringe Mängel (GM),
- 4.496.032 Fahrzeuge hatten erhebliche Mängel (EM)

und

- 15.969 Fahrzeuge waren verkehrsunsicher (VU).

Das heißt, im statistischen Mittel wurden bei allen Fahrzeugarten und Altersklassen bei 17,8 Prozent der durchgeführten HU erhebliche Mängel bzw. ein verkehrsunsicherer Zustand festgestellt. Dieser Anteil ist bei älteren Fahrzeugen entsprechend höher. Insofern ist es folgerichtig, wenn der Ordnungsgeber durch ergänzende Vorschriften ei-

ner verspäteten Vorführung der Fahrzeuge entgegenwirkt, um so vermeidbare Gefährdungspotenziale zu verhindern.

Die bisherige Vorschrift der „Rück- oder Fälligkeitsdatierung“ entbehrt jedoch jeder technischen Begründung, wenn einem verspätet zur HU vorgeführten Fahrzeug, gegebenenfalls nach Mängelbehebung und Nachuntersuchung (nur) eine Prüfplakette mit verkürzter Frist bis zur nächsten fälligen HU zugeteilt wird, da für die Zuteilung der Prüfplakette einerseits und die vorgeschriebene Frist nach Nr. 2.1 Anlage VIII StVZO andererseits nur der technische Zustand des Fahrzeugs (mängelfrei oder geringe Mängel) entscheidend sein kann. Dies wird insbesondere bei eklatanten Überschreitungen der vorgeschriebenen Zeitabstände deutlich, was bisher dazu führte, dass in einigen Ländern Verfahren festgelegt wurden, die diese Bedenken jedoch noch verstärkten, da die Rückdatierungspflicht nur bis zu einer Überschreitung des halben Fristabstandes anzuwenden war, darüber hinaus jedoch nicht.

Aus gegebenem Anlass war daher u.a. geprüft worden, ob § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe I des Straßenverkehrsgesetzes („Art, Umfang, Inhalt, Ort und Zeitabstände der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen, um die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten sowie“) eine ausreichende Ermächtigungsgrundlage für die Vorschrift über die „Rückdatierung“ darstellt. Dies konnte nicht zweifelsfrei festgestellt werden.

In zwei Ländern wurde die Vorschrift über die „Rückdatierung“ nicht angewendet, das heißt, auch bei verspäteter Vorführung der Fahrzeuge wurde diesen Fahrzeugen unter Umgehung der Vorschriften von Nummer 2.3 Anlage VIII StVZO eine Prüfplakette zugeteilt, deren Gültigkeit sich ausschließlich nach den in Nummer 2.1 Anlage VIII StVZO vorgeschriebenen Zeitabständen (Fristen) orientierte.

Damit war eine durch mehrere Punkte sich ergebende Ungleichbehandlung der Fahrzeuge und der Fahrzeughalter bundesweit vorgegeben.

Die Vorschriften über die Zeitabstände der HU nach Nummer 2.1 Anlage VIII StVZO begründen sich unter anderem in dem statistisch gemittelten Mängelaufkommen der jeweiligen Fahrzeugart, wobei unberücksichtigt bleibt, dass ein Anteil dieser Fahrzeuge mängelfrei, ein anderer Anteil mit Mängeln behaftet ist. Des Weiteren ist nach den Regeln der Technik eine Zunahme und/oder eine Verstärkung vorhandener Mängel oder der Reparaturbedürftigkeit der Fahrzeuge im statistischen Mittel dann festzustellen,

wenn vorgeschriebene Untersuchungsabstände überschritten werden. Dieser Erkenntnis folgend muss, wie Untersuchungen belegen, unterstellt werden, dass im statistischen Mittel Fahrzeuge, die mehrere Monate nach Ablauf der vorgeschriebenen Zeitabstände zur HU vorgeführt werden, in erhöhtem Maße Mängel aufweisen. Diesem Umstand Rechnung tragend, wird in Anlehnung an die Tatbestandsnummern 186.1.1 und 186.2.1 der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung bei einer Überschreitung der Frist um mehr als 2 Monate zusätzlich zur obligatorischen Pflicht – auch eine Ergänzungsuntersuchung nach Nummer 6 Anlage VIIIa StVZO vorgeschrieben.

Diese Festlegung erfolgt nicht willkürlich, sondern berücksichtigt die vom Fahrzeughalter zu verantwortende Abweichung vom Regelfall, nämlich die Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Zeitabstandes (Frist) um mehr als 2 Monate für die HU und die im statistischen Mittel zu unterstellende höhere Mängelbehaftung der betreffenden Fahrzeuge. Der zeitliche Mehraufwand der aaSoP/PI für die Durchführung der obligatorischen Ergänzungsuntersuchungen zusätzlich zu den Pflichtuntersuchungspunkten wird durch eine erhöhte Gebühr, und zwar um eine 1,2 fache der üblichen Gebühr, berücksichtigt.

Die Vorschrift lehnt sich insoweit an die Vorschriften von Nummer 2.4 Anlage VIII i.V.m. Nummer 2.3 der Anlage VIIIa StVZO an. Danach ist an Fahrzeugen, für die SP vorgeschrieben sind, bei einer verspäteten Vorführung der Fahrzeuge zur SP statt der SP eine HU verbunden mit einer SP mit entsprechend höheren Gebühren durchzuführen.

Die Umsetzung dieser Änderung wird zur Folge haben, dass

- die Fahrzeughalter auch ohne die „Rückdatierung“ zur Einhaltung der Untersuchungsfristen zusätzlich angehalten werden,
- dem im statistischen Mittel zu unterstellenden erhöhten Untersuchungsaufwand bei einer um mehr als 2 Monate verspäteten durchgeführten HU durch die dann obligatorischen Ergänzungsuntersuchungen hinreichend Rechnung getragen wird,
- bundesweit eine Gleichbehandlung der Fahrzeughalter erreicht wird, die ihre Fahrzeuge um mehr als 2 Monate nach Ablauf der Fristen zur HU vorführen, da für derart untersuchte Fahrzeuge (Pflicht- und Ergänzungsuntersuchung) nach Zuteilung der Prüfplakette wieder die „normale“ Frist gemäß Nummer 2.1 Anlage VIII StVZO gilt,
- die bisher von den betroffenen Fahrzeughaltern als „Strafvorschrift“ eingestufte Bestimmung ersetzt wird durch eine technisch nachvollziehbare Vorschrift

und

- dass eine der Ermächtigungsnorm des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe 1 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechende Durchführungsvorschrift nunmehr gilt.

6. Prüfungsauftrag und Ergebnisse

Entsprechend der „Revisionsklausel“ (siehe Nr. 1) zur 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sollten insbesondere die mit dieser Verordnung neu eingeführten und nachstehend aufgeführten Regelungsbereiche auf ihre Wirksamkeit und mögliche Verbesserungen überprüft werden:

a) Zusammenfassung der HU und AU

Die erste Stufe der Zusammenfassung von HU und AU erfasste ab dem 01.04.2006 alle „OBD-Kraftfahrzeuge“. Die endgültige Zusammenfassung erfolgte ab dem 01.01.2010; ab diesem Datum entfällt auch die Zuteilung der „AU-Plakette“ als Nachweis für die durchgeführte AU als Teiluntersuchung der HU.

Nachteilige Auswirkungen dieser zeitlich gestuften Zusammenfassung haben sich bis dato nicht ergeben. Positiv zu bewerten ist der Entfall der bis zum Einsetzen der Zusammenfassung insgesamt zu sehende höhere Prüfumfang durch Doppelprüfungen bei beiden Untersuchungen (z. B. Sichtprüfungen der Abgasanlagen) und der damit einhergehende geringere zeitliche Aufwand, dem durch entsprechende Verminderung der Gebührensätze in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt).

bereits Rechnung getragen wurde.

b) Einführung der Untersuchung der Abgase und Geräusche an Krafträdern

Das Forschungsvorhaben, das parallel mit der Einführung dieser Untersuchung initiiert wurde, ist noch nicht abgeschlossen. Bisher vorliegende Zwischenergebnisse begründen noch keine Änderung der geltenden Vorschriften. Der Abschluss des Vorhabens bleibt abzuwarten, wobei aber heute schon erkennbar ist, dass die zu erwartenden Vorschläge insbesondere im Hinblick auf ihre Eignung für Reihenuntersuchungen weiter zu prüfen sind.

c) Einführung der Untersuchung von elektronischen Steuerungseinrichtungen

Siehe dazu die Ausführungen unter 5., Buchstabe a) und b).

d) Nutzen-Kosten-Betrachtung bei Einführung einer HU-Fristverkürzung für ältere Pkw

Diese Betrachtung wird solange zurückzustellen sein, bis die erhofften positiven Auswirkungen der fortgeschriebenen Durchführungsvorschriften und der initiierten Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Untersuchungen erkennbar werden.

7. Überprüfung der Vorschriften

a) Allgemein

Der Umfang der geänderten Vorschriften und ihre Auswirkungen auf den Untersuchungsablauf, ihre Praktikabilität sowie die erhofften Qualitätsverbesserungen machen eine Überprüfung nach einer Zeit von 3 bis 5 Jahren nach ihrer Anwendung notwendig.

Insbesondere die Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle sollte im Rahmen eines Validierungsprojekts gemeinsam mit den Fahrzeugherstellern und -importeuren unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf ihre Effizienz hin überprüft werden.

Darüber hinaus wird es auch in Zukunft erforderlich sein, die Untersuchungsinhalte und -umfänge an geänderte Fahrzeug- und Untersuchungstechniken anzupassen, um so eine möglichst hohe Effizienz der regelmäßigen technischen Überwachung sicherzustellen.

b) Überprüfung hinsichtlich obligatorischer Endrohrmessung bei OBD-Fahrzeugen

Bei den mit Fremd- oder Selbstzündungsmotor angetriebenen Kraftfahrzeugen, die mit einem OBD-System ausgerüstet und die ab 01.01.2006 erstmals in den Verkehr gekommen sind, wird auf eine Messung am Auspuffendrohr verzichtet, wenn alle unterstützten Prüfbereitschaftstests durchgeführt wurden. Die Ergebnisse eines vom Umweltbundesamt (UBA) durchgeführten Forschungsvorhabens mit simulierten Fehlern an den emissionsmindernden Einrichtungen an 3 Fahrzeugen mit Dieselmotor und an 2 Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor hat gezeigt, dass verschiedene abgasrelevante Fehler vom OBD-System nicht erkannt wurden. Bei einer Messung am Endrohr wurden sie aber erkannt. Insoweit spricht einiges dafür, die obligatorische Endrohrmessung für diese Fahrzeuge wieder vorzuschreiben. Die Datenbasis ist allerdings nicht ausreichend. Zudem ist offen, ob die simulierten Fehler im Feld tatsächlich so auftreten. Die Bundesregierung wird deshalb in einem die Durchführung der AU begleitenden und bis 1. Juli 2013 abzuschließenden Forschungsvorhaben die Datenbasis erweitern, um die im Feld tatsächlich auftretenden gravierenden emissionsrelevanten Fehler festzustellen. Auf der Basis dieser Erkenntnisse soll dann über die Einführung der obligatorischen Endrohrmessung erneut entschieden werden.

8. Fortschreibung der international geltenden Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge

Auch die hier maßgebliche Vorschrift, die EU-Richtlinie 2009/40/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/48/EU vom 05.07.2010 (ABl. L 173/47) über die EU-weite technische Überwachung bedarf der Fortschreibung sowie der Anpassung an die geänderte Fahrzeugtechnik.

Die Bundesregierung wird nach Abstimmung mit den Ländern und den zu beteiligenden Kreisen hierzu Vorschläge erarbeiten und diese Änderungen bei der EU-Kommission einbringen.

II. Zu Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 StVZO - Inhaltsübersicht

Die Inhaltsübersicht ist an die vorgenommenen Änderungen angepasst worden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 29 StVZO)

2.1 Zu Buchstabe a (Absatz 3)

Die Änderung dient der Klarstellung und Anpassung an Satz 2.

2.2 Zu Buchstabe b (Absatz 6)

Redaktionelle Anpassung an die durch die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) geänderte Bezeichnung sowie Aufnahme der Möglichkeit, alternativ statt des Prüfstempels den Nachweis über einen HU-Code zu führen, der in der neuen „HU-Code-Richtlinie“ vorgegeben ist.

2.3 Zu Buchstabe c (Absatz 7)

Redaktionelle Richtigstellung.

2.4 Zu Buchstabe d (Absatz 10)

Die Änderung dient der Entlastung des Fahrzeughalters und folgt insoweit auch dem schon heute praktizierten Verfahren.

2.5 Zu Buchstabe e (Absatz 12)

Redaktionelle Anpassung, da die AU als eigenständige Untersuchung ab dem 01.01.2010 entfallen ist.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 47 StVZO)

3.1 Zu Buchstabe a (Absatz 1a)

Durch die Änderung wird die verbindliche Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsmaßnahmen auch für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung vorgeschrieben. Mit dieser Verordnung werden insbesondere die Grenzwertstufen Euro 5 und 6 für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge eingeführt.

3.2 Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Es wird festgelegt, dass Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Fremd- oder Selbstzündungsmotor, die den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen, als schadstoffarm im Sinne der StVZO gelten.

3.3 Zu Buchstabe c (Absatz 3a)

Die Vorschrift legt fest, dass Personenkraftwagen und Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor, die den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen, als besonders partikelreduziert im Sinne der StVZO gelten.

3.4 Zu Buchstabe d (Absatz 6a)

Die verbindliche Anwendung der Richtlinie 2005/55/EG und ihrer Durchführungsmaßnahmen wird auch für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung vorgeschrieben. Die Richtlinie konsolidiert die Richtlinie 88/77/EWG (Grenzwertstufen Euro IV und V sowie EEV). In den Durchführungsmaßnahmen werden insbesondere die Anforderungen an die On-Board-Diagnose und an die Gewährleistung der vollen Wirkung der Vorkehrungen für die Minderung der NO_x-Emissionen weiterentwickelt.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 47a StVZO)**

§ 47a ist aufzuheben, da seine Anwendung bis zum 31.12.2009 beschränkt war.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47d StVZO)**

Aufgrund der ergänzten Vorschriften für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, hier mit Elektromotoren, wird die Überschrift ergänzt, um deutlich zu machen, dass auch bei diesen Fahrzeugen äquivalente Anforderungen existieren. Außerdem werden mit den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 692/2008 auch Anforderungen für neue Fahrzeuge hinsichtlich Kohlendioxidemissionen, Kraftstoffverbrauch, Reichweite und

Stromverbrauch festgelegt. Die verbindliche Anwendung der o. g. Vorschriften wird auch für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung vorgeschrieben.

Die Angabe der nach den Vorschriften gemessenen Werte (auch Mehrfach-Angabe bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben) ist für Fahrzeuge, für die keine Übereinstimmungsbescheinigung existiert, immer in einer Bescheinigung anzugeben. Die Angaben zu den Kohlendioxidemissionen sind unter anderem für die Kraftfahrzeugsteuer nach Maßgabe des KraftStG und der KraftStDV erforderlich.

6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 47e StVZO)

Fahrzeuge mit Klimaanlage, die mit einer Einzelgenehmigung erstmals in den Verkehr kommen bzw. mit Klimaanlagen nachgerüstet werden, sollen ebenfalls den genannten EG-Vorschriften entsprechen. Auf die Messung der Leckagerate der Klimaanlage wird jedoch bei Fahrzeugen, welche über keine Typgenehmigung verfügen, gemäß der Übergangsvorschrift zu § 47e verzichtet. Ab dem 1. Januar 2017 ist der Einbau einer Klimaanlage, die mit einem fluorierten Treibhausgas mit einem GWP-Wert (global warming potential-Wert) über 150 gefüllt ist, in ein neues Fahrzeug nicht mehr möglich ist. Bei Nachrüstungen und Befüllungen von Klimaanlagen in Fahrzeuge mit Einzelgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2011 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden, ist die Verwendung von fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP über 150 bis 1. Januar 2017 rechtlich noch möglich.

7. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 69a StVZO)

Die Änderungen dienen der redaktionellen Anpassung an die geänderten Vorschriften.

8. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 72 Absatz 2 StVZO)

- 8.1 Infolge der Notwendigkeit, für die durch die Verordnung neu aufgenommenen oder geänderten Vorschriften Inkrafttretungstermine vorgeben zu müssen, wurde der bisherige Wortlaut des § 72 in Absatz 1 aufgenommen.

8.2 Absatz 2 enthält die neu aufgenommenen Übergangsbestimmungen.

Im Einzelnen:

8.2.1 Zu Nummer 1 (§ 29 StVZO)

Die geänderten Vorschriften sollen ab dem 01.04.2012 angewendet werden. Das Entfernen der (AU-) Plakette auf dem vorderen Kennzeichen ab dem 01.01.2010 wurde aus der bisherigen Übergangsvorschrift übernommen.

8.2.2 Zu Nummer 2 (§ 47 Absatz 1a)

Hiermit wird der Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsmaßnahmen für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung vorgeschrieben. Aufgrund der Komplexität der Anforderungen und Anwendungstermine der EG-Verordnung wird hier zur Vereinfachung auf die Genehmigungsstand-tabelle der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 verwiesen.

8.2.3 Zu Nummer 3 (§ 47 Absatz 6a)

Für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung werden die Zeitpunkte für die verbindliche Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 2005/55/EG und ihrer Durchführungsmaß-nahmen sowie der im Anhang genannten Bestimmungen vorgeschrieben.

8.2.4 Zu Nummer 4 (§ 47 Absatz 8c)

Hiermit werden für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung die Zeitpunkte für die ver-bindliche Anwendung der Vorschriften der im Anhang neu aufgenommenen Bestim-mungen vorgeschrieben. Dies sind insbesondere die Anwendungstermine für die neu eingeführten Emissionsgrenzwertstufen Euro III a, III b und IV. Darüber hinaus werden die in der Richtlinie 2005/13/EG optional vorgesehenen Verlängerungen der Termine festgelegt.

8.2.5 Zu Nummer 5 (§ 47d)

Durch die Richtlinie 2004/3/EG wurde auch die CO₂-Messung für bestimmte N₁-Fahrzeuge verbindlich vorgeschrieben. Dies soll ebenfalls für Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung einen Tag nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung angewendet werden.

Die Vorschriften der Richtlinie 80/1268/EWG, geändert durch die im Anhang genannten Vorschriften a) bis f), werden mit Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit Wirkung vom 2. Januar 2013 aufgehoben.

8.2.6 Zu Nummer 6 (§ 47e)

- 8.2.6.1 Ein Fahrzeug, für das eine Typgenehmigung nach dem 1. Januar 2011 erteilt wurde, darf ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der VO] nicht mit einer Klimaanlage nachgerüstet werden, die ein fluoriertes Treibhausgas mit einem „global warming potential-Wert“ (GWP-Wert)¹⁾ über 150 enthält.
- 8.2.6.2 Kommt ein Fahrzeug, für das eine Typgenehmigung nach dem 1. Januar 2011 erteilt wurde, mit einer Klimaanlage ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der VO] neu in den Verkehr oder wird es mit einer Klimaanlage ab dem [einsetzen: Tag des Inkrafttretens der VO] nachgerüstet, so darf die Klimaanlage auch nicht (nachträglich) mit einem fluorierten Treibhausgas mit einem GWP über 150 befüllt werden.
- 8.2.6.3 Ab dem 1. Januar 2017 darf weder ein Fahrzeug mit einer Klimaanlage, die ein fluoriertes Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150 enthält, zugelassen noch nachgerüstet werden. Bei Fahrzeugen mit vorgenannten Klimaanlagen (GWP > 150), die mit einer Einzelgenehmigung vor dem 1. Januar 2017 erstmals in den Verkehr kommen, wird auf die Messung der Leckagerate der Klimaanlage verzichtet.

8.2.7 Zu Nummer 7 (Anlage VIII)

Die Vorschriften der geänderten Anlage VIII sollen, wie § 29, ab dem 1. April 2012 angewendet werden.

8.2.8 Zu Nummer 8 (Anlage VIIIa)

Anlage VIIIa (neu) ist ab dem 1. April 2012 für neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge anzuwenden. Die Umstellung von der Systemdatenprüfung auf die Prüfung über die elektronischen Fahrzeugschnittstellen bei den Fahrzeugen erfolgt stufenweise beginnend mit dem 1. April 2012. Die Einführung der Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle erfordert einen größeren Zeitbedarf für die Zentrale Stelle (siehe Anlage VIIIe) zur Bereitstellung der Prüfdaten, entsprechende Vorbereitungen der

¹⁾ Treibhauspotenzial-Wert

Fahrzeughersteller sowie eine vorgeschaltete Schulung der die HU durchführenden aaSoP und PI.

Sofern nach Inkrafttreten der Vorschriften in Einzelfällen für die Durchführung der HU noch keine Vorgaben für die Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle vorliegen, sind ausnahmsweise Untersuchungen nach der seit dem 01.04.2006 geltenden Systemdatenprüfung durchzuführen. In diesen Fällen ist von den Fahrzeugherstellern und –importeuren dieser Fahrzeuge ein Verfahren nach Nr. 2.2 Anlage VIIIe (Systemdatenprüfung) zu veranlassen.

8.2.9 Zu Nummer 9 und Nummer 10 (Anlage VIIIId und Anlage VIIIe)

8.2.10 Die Vorschriften sollen, wie § 29, ab dem 1. April 2012 angewendet werden.

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

9.1 Zu Buchstabe a (Nr. 1.2.1):

Der bisherige Wortlaut wurde geändert, da die Anlage VIIIa StVZO dezidiert „Durchführung und Gegenstand der Hauptuntersuchung“ vorgibt.

9.2 Zu Buchstabe b (Nr. 1.2.1.1)

Redaktionelle Folgeänderungen an die geänderte Anlage VIIIa StVZO.

9.3 Zu Buchstabe c (Nr. 1.2.1.2)

Es wurden keine sachlichen Änderungen vorgenommen, sondern lediglich die bisher im § 72 Absatz 2 enthaltene Übergangsvorschrift i.V.m. den klarstellenden Regelungen der AU-Richtlinie übernommen, damit in einer Vorschrift die Ausnahmetatbestände für die Durchführung der AU als HU-Teiluntersuchung zusammengefasst werden konnten.

9.4 Zu Buchstabe d (Nr. 1.3.1):

Eine Prüfung der Auspuffanlagen bei der Durchführung der SP an Kraftfahrzeugen ist entbehrlich, da einerseits das Mängelaufkommen an diesen Anlagen gering ist und sie im Übrigen bei den jährlichen HU weiterhin untersucht werden.

9.5 Zu Buchstabe e (Nr. 1.3.2):

Der Wegfall der SP an Nutzfahrzeugen mit Oldtimerkennzeichen erscheint dann gerechtfertigt, wenn diese Fahrzeuge nicht gewerblich genutzt werden und insoweit eine verminderte Beanspruchung mit geringem Mängelaufkommen zu erwarten ist.

9.6 Zu Buchstabe f (Nr. 2.1.2.1.1):

Ausgehend vom Mängelaufkommen dieser Fahrzeuge und der Durchführung einer HU innerhalb der ersten 7 Zulassungsmonate ist eine Gleichstellung mit den „erstmalig in den Verkehr kommenden“ Pkw bei der Fristfestsetzung gerechtfertigt.

9.7 Zu Buchstabe g (Nr. 2.1.6.2.1):

Redaktionelle Klarstellung.

9.8 Zu Buchstabe h (Nr. 2.2):

Lastkraftwagen als Selbstfahrrervermietfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse $\leq 3,5$ t sollen hinsichtlich der HU-Frist Pkw gleichgestellt werden.

9.9 Zu Buchstabe i (Nr. 2.3)

Durch die Änderung von Satz 1 wird die sogenannte „Rück- oder Fälligkeitsdatierung“ aufgehoben (siehe dazu Begründung unter I. Nummer 5., Buchstabe c). Die Änderung von Satz 3 dient der redaktionellen Anpassung an die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV).

9.10 Zu Buchstabe j (Nr. 2.4)

Anpassung an die geänderten Vorschriften von Nummer 2.3 Anlage VIII (Entfall der „Rück- oder Fälligkeitsdatierung“).

9.11 Zu Buchstabe k (Nr. 2.6):

Redaktionelle Klarstellung und Anpassung an geänderte Nummer 2.3.

9.12 Zu Buchstabe l (Nr. 2.7):

Redaktionelle Anpassung an die Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV) und an die geänderte Nummer 2.3.

9.13 Zu Buchstabe m (Nr. 3.1.1.1):

zu aa):

Redaktionelle Folgeänderung an die geänderte Anlage VIIIa StVZO.

zu bb):

Auf Grund von Problemen in der Praxis soll die Durchführung der AU als HU-Teiluntersuchung statt wie bisher einen Monat, nunmehr zwei Monate vor der Durchführung der HU durchgeführt werden dürfen.

9.14 Zu Buchstabe n (Nr. 3.1.1.2)

Redaktionelle Folgeänderung an die geänderte Anlage VIIIa StVZO.

9.15 Zu Buchstabe o (Nr. 3.1.4.5):

Durch die Änderung der Formulierung auf "längstens während eines Kalendertages" soll den Praxisgegebenheiten Rechnung getragen werden. Je nach Art oder Schwere der festgestellten Mängel ist eine Behebung dieser während des Aufenthalts des PI im Prüfstützpunkt nicht immer möglich. Durch die Änderung der Formulierung kann die Behebung der Mängel am gleichen Tag, z. B. nach einem erneuten Aufsuchen des Prüfstützpunkts durch den PI, bestätigt werden.

Damit werden die davon betroffenen Fahrzeughalter entlastet, da durch diese Änderungen Nachuntersuchungen nach Nr. 3.1.4.3 und 3.1.4.4 mit entsprechender Gebühren-/ Entgeltbelegung entfallen.

9.16 Zu Buchstabe p (Nr. 3.1.5):

Nach § 29 Absatz 10 Satz 3 StVZO haben die untersuchenden Stellen dem Fahrzeughalter auf Antrag Zweitschriften des Untersuchungsberichts auszuhändigen, damit er seiner Nachweisführung, auch bei verloren gegangener Erstschrift, nachkommen kann. Die Aufbewahrungsfrist für die Papierform der Zweitschriften soll jedoch auf eine maximale Zeitdauer beschränkt werden; bei der elektronischen Speicherung der Zweitschriften müssen die Daten zum Kennzeichen (Nr. 3.1.5.1.2), zur vollständigen Fahrzeug-Identifizierungsnummer (Nr. 3.1.5.1.6) und zur untersuchenden Person (Nr. 3.1.5.1.12) nach dieser Zeitdauer gelöscht werden. Werden die vorgenannten Daten jedoch zum Zwecke des innerbetrieblichen Revisionsdienstes nach Nr. 2.4 Anlage VIIIb StVZO oder zum Nachweis der erhobenen Entgelte einschließlich Umsatzsteuer nach Nr. 6.3 Anlage VIIIb StVZO i.V.m. § 14b Umsatzsteuergesetz (UStG) benötigt, betragen die

Aufbewahrungs- und damit die Lösungsfristen drei Jahre oder zehn Jahre (Umsatzsteuergesetz).

Mit der Ergänzung soll möglichem Datenmissbrauch entgegen gewirkt werden.

Diese Änderungen beschränken nicht die nach dem Kraftfahrachverständigengesetz und der Anlage VIIIb vorgeschriebenen Maßnahmen zur Qualitätssicherung hinsichtlich der ordnungsgemäßen Durchführung der Untersuchungen. Derartige Maßnahmen sind vor Ablauf der nunmehr geltenden maximalen Zeitdauer durchzuführen. Im Weiteren handelt es sich um Ergänzungen, die infolge der Systemdaten- und Vorgaben-Prüfungen (vgl. Anlage VIIIe) notwendig geworden sind sowie bei den Angaben der Uhrzeiten über das Ende der HU um Angaben, die nach Auffassung der Länder für die Durchführung von Aufsichtsmaßnahmen von hoher Bedeutung sind.

9.17 Zu Buchstabe q (Nr. 3.1.6)

Die mögliche Aufnahme von Hinweisen im Untersuchungsbericht und deren eindeutige Definition waren aufgrund der Praxiserfahrungen notwendig geworden. Hinweise auf bestimmte Zustände von Fahrzeugen oder deren Einrichtungen gelten nicht als Mängel im Sinne der hier maßgeblichen Vorschriften, sondern weisen den Fahrzeughalter darauf hin, dass in absehbarer Zeit ohne Reparaturen/Austausch an den beschriebenen Teilen Mängel zu erwarten sind. Hinweise haben demzufolge eine präventive Wirkung; ihre Angabe ist nicht verpflichtend.

9.18 Zu Buchstabe r (Nr. 3.2.5)

Siehe Begründung zum Buchstaben p (Nr. 3.1.5).

10. **Zu Artikel 1 Nr. 10**

10.1 Anlage VIIIa

10.1.1 Die Vorschriften in Nr. 1 Anlage VIIIa wurden dahingehend geändert, dass bezüglich der bei HU zu beachtenden Vorgaben ein Verweis auf die (neue) Anlage VIIIe aufgenommen wurde, die Einzelheiten dazu regelt. Neu ist u. a., dass bei der Durchführung der HU die vom AKE bereitgestellten Prüfhinweise zu beachten sind. Damit soll sichergestellt werden, dass die Prüfung bestimmter Fahrzeugkonstruktionen ordnungsgemäß und ohne Beschädigungen vorgenommen werden. Beispiele hierzu sind: Bremswir-

kungsprüfungen an Fahrzeugen mit permanentem Allradantrieb, elektrische Feststellbremsanlagen u. a..

Die nunmehr vorgeschriebene kurze Fahrt des zur Untersuchung anstehenden Fahrzeugs durch den aaSoP/PI zu Beginn der HU soll die bisherige „statische Prüfung“ durch eine zumindest teilweise „dynamische Prüfung“ ersetzen, um das Fahrzeug zu konditionieren, wichtige Untersuchungspunkte schon bei der Fahrt abdecken zu können und gleichzeitig die Aktivierung der elektronischen Steuerungen einzelner Fahrzeugeinrichtungen vorzunehmen. Versuche zeigten, dass der durch diese kurze Fahrt verursachte zeitliche Mehraufwand infolge von Einsparungen bei der „statistischen Prüfung“ kompensiert wird.

- 10.1.2 Durch die Änderung der Nr. 2 von Anlage VIIIa sollen die für HU geltenden Durchführungsvorschriften verbessert und erweitert werden, damit alle aaSoP und PI nach gleichen Maßstäben prüfen und auf der Basis einheitlicher "Daten" ihre Feststellungen treffen. Zusätzlich zu den bereits seit dem 01.04.2006 zur Verfügung gestellten Systemdaten zur Prüfung elektronisch geregelter sicherheits- und umweltrelevanter Fahrzeugeinrichtungen werden zukünftig über die „Vorgaben“ (als Sammelbegriff) auch messtechnische Größen, wie z. B. Druckwerte für Bremsanlagen, Verschleißmaße usw. den aaSoP und PI Fahrzeug bezogen zur Verfügung gestellt. Weiterhin wird vorgegeben, zukünftig über die Fahrzeugschnittstellenprüfung die Systemdatenprüfung ab dem 01.04.2012 an neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen gestuft zu ersetzen. Die Prüfung bestimmter Fahrzeugeinrichtungen über die Fahrzeugschnittstelle lässt eine höhere Zuverlässigkeit der Feststellungen durch die aaSoP und PI erwarten und wird insbesondere aber die Effizienz der HU steigern. Zur Streichung der sogenannten „Rück- oder Fälligkeitsdatierung“ und Einführung der vorgeschriebenen Ergänzungsuntersuchung bei verspäteter Vorführung der Fahrzeuge zur HU um mehr als zwei Monate siehe Begründung unter I, Nr. 5, Buchstabe c.

- 10.1.3 Die Vorschriften der bisherigen Nr. 3 wurden erweitert. In Nr. 3.1 wurden die bisherigen Vorschriften von Nr. 3 aufgenommen und die zwingende Anwendung der durch die HU-Richtlinie vorgegebene Beurteilung und Zuordnung der Mängel vorgeschrieben. Die Technischen Prüfstellen (TP) und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen (ÜO) haben die Einhaltung dieser Vorschriften durch ihre aaSoP/PI sicherzustellen und können dies z. B. durch darauf ausgerichtete Qualitätsmanagementsysteme, die ohnehin vorhanden sind, leisten. Zur Erleichterung dieses Verfahrens wurden die in der HU-Richtlinie aufgeführten Mängel durch einen zwischen den TP und ÜO abgestimmten „Mangelbaum“, der ca. 4.000 einzelne Fallgestaltungen

enthält, erarbeitet und zur Anwendung durch die aaSoP/PI freigegeben. Diese Maßnahme führt zur Steigerung der Qualität der Untersuchungen und zu bundeseinheitlich gleichen Bewertungen der festgestellten Mängel durch die ca. 14.000 zur Durchführung der HU berechtigten aaSoP/PI. Sie stellt damit auch eine Gleichbehandlung bei der Untersuchung der Fahrzeuge sicher. Durch Nr. 3.2 wird vorgeschrieben, dass die bei HU festgestellten Mängel und/oder festgestellten Ausbauten oder Rückrüstungen der Fahrzeuge auf einen zum Zeitpunkt des erstmals in den Verkehr kommenden Vorschriftenstandes von den TP und ÜO an die Zentrale Stelle nach Anlage VIIIe zu melden sind. Über die gleichzeitig bei der HU festzustellenden Laufleistungen (bei Kraftfahrzeugen) und Erstzulassungsdaten wird eine umfangreiche Datenbasis auf der Grundlage der 25,3 Millionen HU pro Jahr (Basis: 2010) aufgebaut werden können. Unter Wahrung datenschutzrechtlicher Vorschriften wird es möglich sein

- wichtige Erkenntnisse zum Verhalten der Fahrzeuge im Betrieb hinsichtlich ihres Mängelaufkommens den Fahrzeugherstellern und -importeuren zur Weiterentwicklung ihrer Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen,
 - die gewonnenen Erkenntnisse zur Fortschreibung der Untersuchungs- und auch Bau-/Typgenehmigungsvorschriften zu nutzen,
- und
- Basisdaten für die Unfallforschung und Fahrleistungsstatistik zur Verfügung stellen zu können.

Die den TP und ÜO dadurch entstehenden Mehraufwendungen bezogen auf schon heute zu erfolgende und vorgeschriebene Meldungen an das KBA (§ 11 Absatz 2 KfSachvG und Nr. 2.3 Anlage VIIIb StVZO in Verbindung mit § 2 Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe c des KfBAG) zum Mängelaufkommen der Fahrzeuge bei HU werden durch die Zentrale Stelle beglichen.

- 10.1.4 Nr. 4 enthält weitgehend die bisher geltenden Vorschriften mit der notwendigen Anpassung an die Vorschriften über die Vorgaben.
- 10.1.5 Die Vorschriften in Nr. 5 wurden neu aufgenommen. Satz 1 entspricht im Wesentlichen einer Vorschrift des Anhangs II der Richtlinie 2009/40/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/48/EU. Durch Satz 2 wird die erforderliche Prozesssicherheit für die Durchführung der Untersuchungen im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung gefordert. Demzufolge ist bei Untersuchungen über die elektronische Fahrzeugschnittstelle sicherzustellen, dass die in den Fahrzeugen implementierten Sicherheitsfunktionen nicht gelöscht, verändert oder in einer Art und Weise beeinflusst werden,

dass ihre vom Fahrzeug- oder Fahrzeugteilehersteller vorgesehene Funktion oder Wirkung beeinträchtigt werden.

10.1.6 Die einzelnen Untersuchungspunkte in Nr. 6 wurden, soweit erforderlich, fortgeschrieben sowie an die Richtlinie 2010/48/EU angepasst.

10.2 Anlage VIIIe

10.2.1 Durch die 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 09.03.2006, BGBl. I Seite 470, wurde die Systemdatenprüfung durch Erweiterung der Anlage VIIIa StVZO eingeführt (vergl. dazu amtliche Begründung im VkBBl. 2006, Seite 280 ff). Die Aufarbeitung und Bereitstellung der Systemdaten, die überwiegend auf entsprechenden Angaben der Fahrzeughersteller und -importeure fußen, erfolgt durch die von den TP und ÜO getragene Zentrale Stelle (§ 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe I StVG).

Die Aufgabenzuweisungen des Ordnungsgebers auf Grund der vorgenannten gesetzlichen Ermächtigungsnorm richten sich somit an die Zentrale Stelle, die ihre gesamten Aufwendungen (Betriebsausgaben) aus den von den TP und ÜO an sie abgeführten Gebühren/Entgelte (vergl. Fußnote 7 zur Gebühren-Nr. 413, Spalte 5 der GebOST) bestreitet. Die von den Fahrzeughaltern zu entrichtende zusätzliche Gebühr (Entgelt) von einem Euro pro Hauptuntersuchung ist zweckgebunden. Die eingenommenen Gebühren (Entgelte) dürfen insoweit nur genutzt werden zur

- Aufarbeitung/Erstellung von Prüfvorgaben,
- Fortschreibung der Prüftechnologien,
- Effizienz- und Qualitätssteigerung der HU,
- Erstellung einer Statistik über die bei den HU festgestellten Mängel, um auf deren Basis sowohl die Verbesserungen der untersuchten Fahrzeuge selbst, als auch verbesserter Untersuchungsvorschriften ableiten zu können,
- Erstellung einer Fahrleistungsstatistik, um darauf aufbauend gezielte Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vornehmen zu können,
- gezielte Ermittlung der Ausstattung verunfallter und schwer beschädigter Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen in Einzelfällen, um mögliche Unfallreduktionspotenziale ermitteln zu können.

Die der Zentralen Stelle über Gebühren (Entgelte) zur Verfügung gestellten Mittel dienen somit in direkter und indirekter Hinsicht der Verbesserung der „technischen“ und

allgemeinen Verkehrssicherheit. Es ist Pflicht des Verordnungsgebers, die Aufgaben der Zentralen Stelle festzulegen und die gezielte und ordnungsgemäße Verwaltung der Gebühren (Entgelte) einer hinreichenden Kontrolle unterziehen zu lassen.

Die TP und ÜO, die die Zentrale Stelle tragen, haben die Aufgaben aus der Wahrnehmung ihrer Trägerschaft nach § 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe 1 StVG der Fahrzeugsystemdaten-Gesellschaft (FSD), die zu diesem Zweck von ihnen gegründet wurde, übertragen. Damit wurde ein dem § 10 KfSachvG zu Grunde liegendes Prinzip zur Anwendung gebracht, denn auch die TP werden von den Stellen unterhalten, die die Landesregierungen oder die von ihnen bestimmten Behörden hiermit beauftragen. Dies sind überwiegend Technische Überwachungsvereine und der Deutsche Kraftfahrzeugüberwachungsverein (TÜV, Dekra). Diese werden entsprechend des gesetzlichen Auftrags im KfSachvG tätig und zwar unabhängig davon, welche Organisationsform ihnen zu Grunde liegt (z. B. eingetragener Verein).

Daraus folgt, dass auch die Beauftragung der FSD durch die TP und ÜO zur Wahrnehmung der Aufgaben der Zentralen Stelle für den Verordnungsgeber nur insoweit von Bedeutung ist, dass die der Zentralen Stelle zugeordneten Aufgaben ordnungsgemäß wahrgenommen werden.

Die Erweiterung der Aufgabenbereiche der Zentralen Stelle (s. Nr. 10.1), die Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen, aber auch die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Verwaltung der bei den HU eingenommenen Gebühren (Entgelte) machen es erforderlich, die Aufgaben der Zentralen Stelle und bestimmte Kontrollmechanismen in einem eindeutigen Rechtsrahmen vorzugeben. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass den TP und ÜO als vom Staat Beliehene zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben kontinuierlich an den Stand der Technik angepasste Vorgaben von höchster Qualität zur Verfügung gestellt werden.

10.2.2 **Zu den Einzelbestimmungen:**

10.2.2.1 Zu Nummer 1

Definition der Vorgaben nach Anlage VIIa.

10.2.2.2 Zu Nummer 2

In Nummer 2.1 wird die üblicherweise zur Anwendung kommende Erstellung, Aufbereitung und Überprüfung von Vorgaben durch die Zentrale Stelle beschrieben, die auf

entsprechenden Angaben und Daten der Fahrzeughersteller und -importeure zurückgehen und die diese auf der Grundlage der in den Vorschriften genannten Verordnungen der EU zu liefern haben. Für das Verfahren der Lieferung, Aufarbeitung und Abstimmung dieser Vorgaben wird im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden zeitgleich mit der vorliegenden Verordnung eine „Vorgaben-Richtlinie“ im Verkehrsblatt veröffentlicht. Nummer 2.2 und 2.3 beschreiben die Verfahrensabläufe, wenn keine oder unzureichende Angaben der Fahrzeughersteller oder -importeure vorliegen.

10.2.2.3 Zu Nummer 3

Die Vorschrift verpflichtet die Zentrale Stelle allen zur Durchführung der HU berechtigten Stellen, also auch solchen, die nicht Träger der Zentralen Stelle sind, Vorgaben zu einem nicht diskriminierenden Entgelt zur Verfügung zu stellen. Dies gilt in gleicher Weise für Überwachungsinstitutionen im EU-Ausland, die Untersuchungen nach der Richtlinie 2009/40/EG, geändert durch die Richtlinie 2010/48/EU, durchführen. Da entsprechend der Durchführungsvorschriften für die SP ebenfalls Vorgaben bei der Prüfung anzuwenden sind, bedarf es für deren Weitergabe an die ca. 5.000 für die Durchführung der SP anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten der Mitwirkung des Bundesinventionsverbandes des Kraftfahrzeughandwerks.

10.2.2.4 Zu Nummer 4

Erforderliche Rahmenvorschriften für die Zentrale Stelle (siehe dazu Ausführungen unter 10.2.1).

10.2.2.5 Zu Nummer 5

Die Vorschrift über die Aufsicht über die Zentrale Stelle richtet sich an die Länder, da die Zentrale Stelle die für die ordnungsgemäße Durchführung der regelmäßigen technischen Überwachung erforderlichen Vorgaben erarbeitet und bereit stellt. Eine Aufsicht durch alle Länder dürfte verwaltungs- und kostenintensiv sein. Es besteht die Möglichkeit, die Aufsicht durch das Land, in dem die Zentrale Stelle ihren Sitz hat, ausüben zu lassen. Dazu ist ein Benehmensprozess unter den Ländern erforderlich, den diese in eigener Verantwortung vorzunehmen haben.

10.2.2.6 Zu Nummer 6

Nummer 6 enthält die Aufsichtsaufgaben des Kontrollbeirats über die Zentrale Stelle sowie die Zusammensetzung des Kontrollbeirats.

10.2.2.7 Zu Nummer 7

Vorgaben bedürfen einer fortwährenden Anpassung an den technischen Fortschritt der aktuellen Fahrzeugtechnik. Zur Unterstützung der Zentralen Stelle soll diese einen

Technischer Beirat aus Vertretern unterschiedlichster Institutionen einsetzen, wobei eine Beteiligung der Wissenschaft anzustreben ist. In Nummer 7.2 wird vorgegeben, wann und unter welchen Bedingungen die Zentrale Stelle Forschungsvorhaben zur Fortentwicklung von Vorgaben initiieren darf.

10.2.2.8 Zu Nummer 8

In Nummer 8 sind die Vorschriften für die Übermittlung der Daten enthalten.

Diese Vorschriften stellen eine sorgfältige Abwägung dar zwischen den Belangen des Datenschutzes und dem Erfordernis, Fahrzeuge auf Grund der Erkenntnisse aus dem Betrieb weiter zu entwickeln, die Vorschriften über die technische Überwachung der Fahrzeuge stetig anpassen zu können, eine Fahrleistungsstatistik für Deutschland zu erstellen sowie den berechtigten Forderungen aus der Unfallstatistik Rechnung zu tragen. Im Übrigen ist festzustellen, dass der Zentralen Stelle kein Abgleich mit Registern oder sonstigen auf Personen beziehbare Daten möglich ist, so dass alleine auf Grund bekannter Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) eine Personenbeziehbarkeit nicht möglich ist.

Im Weiteren wird hierzu auf die Begründung zum „Dritten Gesetz zur Änderung des StVG und anderer Gesetze“ vom 20.06.2011 (BGBl. I S. 1124) hingewiesen, durch das die Ermächtigungsnorm zum § 6 StVG hinsichtlich der Zentralen Stelle erweitert wurde (BT-Drs. 17/4144, S. 9 unter Buchstabe A, Nr. 2, b).

10.2.2.8.1 Zu Nummer 8.1

Da nur die Hersteller und Importeure mit dem Bezug zur vollständigen FIN über entsprechende Angaben verfügen, mit welchen sicherheits- und umweltrelevanten Systemen das einzelne Fahrzeug ausgerüstet ist, sind diese Angaben erforderlich. So können für einen Fahrzeugtyp oder einer Modellreihe unterschiedliche Ausstattungsvarianten erfolgen, da die o. g. Systeme bisher nur zu einem Teil über Typgenehmigungsvorschriften vorgeschrieben sind. Da es sich bei dieser Übermittlung von Daten (Vorgaben) an die Zentrale Stelle um Angaben handelt, die neue und noch nicht an Fahrzeughalter übergebene Fahrzeuge betrifft, sind Rückschlüsse auf bestimmte Personen nicht möglich.

10.2.2.8.2 Zu Nummer 8.2

Die von den Herstellern und Importeuren gelieferten Vorgaben sowie die Prüfhinweise und die der Zentralen Stelle übermittelten Angaben über Hoch- und Rückrüstungen der Fahrzeuge werden von der Zentralen Stelle unter Bezug auf die vollständige FIN für die Untersuchungen aufgearbeitet und den TP und ÜO zur Verfügung gestellt. Da der Zent-

ralen Stelle keine Angaben zu Fahrzeughaltern und amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge vorliegen und darüber hinaus keine Möglichkeiten des Abgleichs mit gespeicherten personenrelevanten Daten bestehen, ist der Bezug zur vollständigen FIN unkritisch.

10.2.2.8.3 Zu Nummer 8.3

Die TP und ÜO übermitteln die nach Nummer 3.2. Anlage VIIa getroffenen Feststellungen halbjährlich mit dem Bezug zur vollständigen FIN an die Zentrale Stelle. Dabei dürfen keine Angaben zu den Fahrzeughaltern, zu den Kennzeichen der Fahrzeuge und zu den prüfenden Personen übermittelt werden, so dass diese Übermittlung als unkritisch einzustufen ist.

10.2.2.8.4 Zu Nummer 8.4

Die in Nummer 8.4.1 von der Zentralen Stelle an das KBA zu übermittelnden Angaben sind die Grundlage zur Erstellung einer umfassenden Fahrleistungsstatistik für Deutschland. Auch die Übermittlung dieser Daten ist als unkritisch einzustufen, da keinerlei Bezug zu personenbezogenen Daten besteht. Die Fahrleistungen von Kraftfahrzeugen, also die Summe der Kilometer, die von diesen innerhalb eines definierten Zeitraumes auf einem definierten Straßennetz zurückgelegt werden, ist eine zentrale Kenngröße zur Beschreibung der Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur und damit der Nachfrage im motorisierten Verkehr. Der Kraftfahrzeugverkehr hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität der Personen; ca. 75 Prozent aller Personenkilometer entfallen auf ihn. Fahrleistungskennzahlen sind aus nachfolgenden Gründen erforderlich:

- Jährliche Fahrleistungen sind die Basis für alle Verkehrsprognosen, welche wiederum die Grundlage für alle Planungen und Investitionen von Infrastruktur darstellen (so auch die Bundesverkehrswegeplanung).
- Die Fahrleistungsstatistik liefert wichtige Indikatoren für die Intensität der Nutzung der Infrastruktur (z. B. auch für Ermittlung der Wegekosten) und damit wichtige Grundlage für verkehrspolitische Bewertungen und Entscheidungen (z. B. Mauten).
- Die Fahrleistung ist eine wesentliche Bezugsgröße zur Beurteilung der Verkehrssicherheit und des Unfallgeschehens.
- Die Fahrleistung ist ein wichtiger Indikator für die Bewertung verkehrsbedingter Umweltbelastungen.
- Da die für die Erstellung einer Fahrleistungsstatistik erforderlichen Daten ohnehin bei den HU erhoben werden, ergibt sich eine kostengünstige Alternative auf empirisch fundierter Basis, die zukünftig spezielle Fahrleistungspanels (repräsentative Meinungserhebungen) und damit einhergehende Ungenauigkeiten ersetzen wird.

- Die Überprüfung der Vorschriften nach Nummer 8.4.1 und 8.4.2 durch das KBA ergab, dass die zu liefernden Daten aus ökonomischer Sicht in einem „Datenstrom“ zu organisieren sind, da nur ein Übermittlungsverfahren einzurichten und zu pflegen ist. Auch würde eine jährliche statt der vorgesehenen halbjährlichen Meldung keine Vorteile erwarten lassen, da
 - alle halbjährlichen Auswertungen entfielen (Nummer 8.4.3.1 und 8.4.3.2),
 - die Statistiken u. U. später veröffentlicht würden, da die Plausibilitäts- und Verarbeitungsmaßnahmen erst nach der Datenmeldung erfolgen könnten (so ergibt sich bei halbjährlicher Lieferung die Möglichkeit, die Arbeiten zeitlich besser auf die Personalressourcen zu verteilen).

Das Gebot der Datensparsamkeit steht den halbjährlichen Meldungen insoweit nicht entgegen, da es sich nicht um Mehrfachmeldungen handelt, also in der Summe die Datenmeldungen gleich bleiben.

Hinsichtlich des Datenschutzes ist festzuhalten, dass ein Rückschluss auf einzelne Fahrzeuge, wie es über die FIN durch Abgleich von Einzelfahrzeugen mit dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) möglich wäre, technisch nicht möglich ist. Zudem besteht für die Statistik im Kraftfahrt-Bundesamt das Abschottungsgebot, d. h. die Statistikerstellung wird in einer von anderen Aufgabenbereichen, hier insbesondere der Registerführung, getrennten Organisationseinheit vorgenommen. Hinzu kommt, dass die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorschriften im KBA vom behördlichen Datenschutzbeauftragten überwacht wird. Die nach Nummer 8.4.2 ergänzend zu den nach Nummer 8.4.1 an das KBA zu ermittelnden Angaben sind ebenfalls, wie auch die nach den Nummern 8.4.3.1 und 8.4.3.2 zu erfolgenden Übermittlungen als unkritisch einzustufen.

10.2.2.8.5

Zu Nummer 8.5

Auf Anfrage der Hersteller und Importeure übermittelt die Zentrale Stelle die entsprechenden Angaben unter Bezug auf eine um mindestens am Ende um drei Ziffern gekürzte FIN. Die so gekürzte FIN lässt keine Rückschlüsse auf die Fahrzeughalter zu. Die neu geschaffene Möglichkeit der Abfrage dieser Angaben eröffnet den Fahrzeugherstellern und –importeuren ein umfassendes Wissenspotenzial über das Mängelauftreten ihrer Fahrzeuge in Abhängigkeit von Zulassungsjahren und Laufleistung, das für deren Weiterentwicklung genutzt werden kann.

10.2.2.8.6 Zu Nummer 8.6

Für die Unfallforschung ist es von Bedeutung, mit welchen sicherheitsrelevanten Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Fahrerassistenzsystemen) verunfallte Fahrzeuge ausgerüstet sind. Da bei schwer verunfallten Fahrzeugen auf Grund der Beschädigungen eine entsprechende Ausstattung jedoch nicht immer feststellbar ist, soll die Möglichkeit eröffnet werden, dies über Einzelabfragen bei der Zentralen Stelle (Angaben nach Nummer 8.2) in Erfahrung bringen zu können. Der Zentralen Stelle ist hierbei kein Bezug zu personenbezogenen Daten gegeben.

10.2.2.8.7 Zu Nummer 8.7

Notwendige Vorschriften zur Verhinderung des Missbrauchs personenbezogener Daten.

10.2.2.8.8 Zu Nummer 8.8

Um die Vorschriften der Verordnung nicht zu „überfrachten“, sollen erläuternde Bestimmungen in einer Richtlinie vorgegeben werden.

11. **Zu Artikel 1 Nr. 11 (Anlage VIIIb)**

11.1 Zu Buchstabe a) (Nr. 2.1b)

Nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 müssen die Mitgliedstaaten ab dem 01.01.2020 eine einzige nationale Akkreditierungsstelle benennen. Dieser Bestimmung folgend wurde in Deutschland die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) errichtet, die die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 erfüllt. Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Akkreditierungsstelle (AkkStelleG) am 07.08.2009 sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung der nationalen Akkreditierungsstelle in Deutschland geschaffen worden. Die DAkkS wurde gemäß AkkStelleG beliehen und wird dementsprechend in Deutschland alle Akkreditierungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durchführen.

11.2 Zu Buchstabe b) (Nr. 2.3)

Notwendige Folgeänderung zur neuen Anlage VIIIe.

11.3 Zu Buchstabe c)

Redaktionelle Anpassungen an die Aufhebung des § 47a.

12. Zu Artikel 1 Nr. 12 (Anlage VIIIc)**12.1 Zu Buchstabe a) (Nr. 2.1)**

Durch die Änderung wird klargestellt, dass nur verantwortliche Personen für die Durchführung der SP als Voraussetzung für die Anerkennung einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen müssen. Die Vorschrift dient damit der Vereinfachung.

12.2. Zu Buchstabe b) (Nr. 2.3)

Redaktionelle Anpassung an den geänderten Vorschriftenstand.

12.3 Zu Buchstabe c) (Nr. 2.4.1.1)

Redaktionelle Anpassung an die geänderte Berufsbezeichnung.

12.4 Zu Buchstabe d) (Nr. 2.5)

Erweiterung um die neuen Fachhochschul- und Hochschulabschlüsse.

13. Zu Artikel 1 Nr. 13 (Anlage VIIIId)**13.1 Zu Buchstabe a) (Nr. 2.2)**

Die Änderung stellt zum einen sicher, dass auch Fachbetriebe die Anforderungen der Anlage VIIIId hinsichtlich der geforderten Ausstattung mit Mess- und Prüfgeräten haben müssen, da ansonsten die ordnungsgemäße Durchführung der Untersuchungen in Frage zu stellen ist. Zum anderen ist damit gewährleistet, dass auch in Fachbetrieben unter dem Aspekt der vom Kunden gewünschten sofortigen Mängelbeseitigung entsprechend der nach Nr. 3.1.4.5 Anlage VIII StVZO möglichen sogenannten Mängelschleife eine besondere fachliche Qualifizierung auf der Grundlage des Gesetzes zur Ordnung des Handwerks (Handwerksordnung und ergänzende Vorschriften) garantiert wird. Auch wenn die sofortige Mängelbeseitigung in dem Prüfstützpunkt nicht zwingend vorgeschrieben ist, sind im Sinne der Qualitätsverbesserung Fahrzeugprüfungen auch in Fachbetrieben nur durchzuführen, die mit einem fahrzeugtechnischen Gewerbe in die Handwerksrolle eingetragen sind, oder den Nachweis erbringen, dass die Voraussetzungen zur Eintragung in die Handwerksrolle vorliegen, jedoch diese aus formellen Gründen nicht erfolgen kann. Damit wird gleichzeitig unterstrichen, dass neben den Kraftfahrzeugwerkstätten auch die Fachbetriebe eine besondere Qualifizierung auf der Grundlage der Handwerksordnung für zulassungspflichtige (gefahrengeeignete) Handwerke nachzuweisen haben. Mit dieser Festlegung kann allgemein in Prüfstützpunkten eine Sicherstellung der fachlichen Qualifikation gewährleistet und zum anderen auch die qualitativen Anforderungen an die Untersu-

chungsstellen weiter gesichert werden. Vor diesem Hintergrund, insbesondere aber auch zur Vermeidung der in der Vergangenheit aufgetretenen Missstände in so genannten Hinterhof- bzw. Selbsthilfewerkstätten, wurde die Änderung in die StVZO aufgenommen.

13.2 Zu Buchstabe b) (Nr. 3.2)

Die nicht der Eichpflicht oder anderen Vorschriften unterliegenden Mess- und Prüfgeräte sind entsprechend der Herstellervorgaben zu kalibrieren, um so aussagekräftige und gleichwertige Ergebnisse zu erhalten.

13.3 Zu Buchstabe c) Nr. 3.3)

Redaktionelle Anpassung an die geänderte Nummerierung in der Tabelle zu Nummer 3 und an Anlage VIIa.

13.4 Zu Buchstabe d) (Nr. 3.4)

Bisher fehlte in der Vorschrift der Verweis auf das Datum, ab dem neue Softwareversionen der Messgeräte nach Nr. 3.3 spätestens anzuwenden sind.

13.5 Zu Buchstabe e) (Nr. 3.5)

In der Praxis zeigte sich, dass die Systemdaten den aaSoP und PI nach Bereitstellung durch die Zentrale Stelle mit unterschiedlichen Vorlaufzeiten durch die Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen zur Verfügung gestellt wurden. Durch die in der Tabelle zu Nr. 3 neu aufgenommene Ausrüstung mit Einrichtungen für die Systemdaten-/Fahrzeugschnittstellenprüfung (in der Regel sind dies Laptop/ Notebook), die online oder offline (mit entsprechenden Updates) betrieben werden, sowie der ebenfalls neuen Vorschrift zum Anwendungsdatum, wird eine einheitliche Anwendungspraxis durch alle ca. 14.000 aaSoP und PI erreicht werden können.

Die Angabe der angewendeten Software auf den Untersuchungsberichten und Prüfprotokollen nach § 29 Absatz 9 StVZO ist u. a. aus Gründen der Qualitätssicherung erforderlich.

13.6 Zu Buchstabe f) (Nr. 4.1)

Anpassung an die geänderte Tabelle zu Nr. 3.

13.7 Zu Buchstabe g) (Tabelle zu Nr. 3)

Die Anforderungen an die Untersuchungsstellen wurden dem geänderten Stand der Durchführungsvorschriften angepasst.

14. **Zu Artikel 1 Nr. 14 (Anlage IXa)**
Die Vorschriften sind entbehrlich, da der Nachweis über die Durchführung der Abgasuntersuchung (Plakette) entfallen ist.
15. **Zu Artikel 1 Nr. 15 (Anlage XIV)**
- 15.1 Zu Buchstabe a.) (Nummer 1, Anwendungsbereich)
Klarstellung des Gewollten.
- 15.2 Zu Buchstabe b.) (Nummer 3.1.3, Schadstoffklasse S 3)
Mit dieser Änderung wird der Aufhebung der Richtlinie 88/77/EWG mit Wirkung vom 9. November 2006 und der vollständigen Übernahme ihrer Bestimmungen in die Richtlinie 2005/55/EG für schwere Nutzfahrzeuge und Motore Rechnung getragen, die in Bezug auf die Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte für die Abgasstufe Euro III nicht überschreiten.
- 15.3 Zu Buchstabe c.) (Nummer 3.1.4, Schadstoffklasse S 4)
Mit dieser Änderung wird der Aufhebung der Richtlinie 88/77/EWG mit Wirkung vom 9. November 2006 und der vollständigen Übernahme ihrer Bestimmungen in die Richtlinie 2005/55/EG für schwere Nutzfahrzeuge und Motore Rechnung getragen, die in Bezug auf die Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte für die Abgasstufe Euro IV nicht überschreiten.
- 15.4 Zu Buchstabe d.) (Nummer 3.1.5, Schadstoffklasse S 5)
Mit den Änderungen wird der Aufhebung der Richtlinie 88/77/EWG mit Wirkung vom 9. November 2006 und der vollständigen Übernahme ihrer Bestimmungen in die Richtlinie 2005/55/EG für schwere Nutzfahrzeuge und Motore Rechnung getragen, die in Bezug auf die Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2 (2008) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte für die Abgasstufe Euro V nicht überschreiten. Zudem werden auch Kraftfahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und M₂, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 fallen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle 1 im An-

hang I der Verordnung genannten Euro-5-Emissionsgrenzwerte nicht überschreiten, der Schadstoffklasse S 5 zugeordnet.

15.5 Zu Buchstabe e) (Nummer 3.1.6, Schadstoffklasse S 6)

Mit dieser Änderung wird eine neue Schadstoffklasse S 6 eingeführt. Dieser neuen Schadstoffklasse sind sowohl Kraftfahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und M₂, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 fallen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle 2 im Anhang I der Verordnung genannten Euro-6-Emissionsgrenzwerte nicht überschreiten, als auch schwere Nutzfahrzeuge und Motore sowie Kraftfahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und M₂, die in den Anwendungsbereich der der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 fallen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die im Anhang I der Verordnung genannten Euro-VI-Emissionsgrenzwerte nicht überschreiten, zugeordnet worden.

15.6 Zu Buchstabe f) (Nummer 3.3.1., EEV Klasse 1)

Mit dieser Änderung wird der Aufhebung der Richtlinie 88/77/EWG mit Wirkung vom 9. November 2006 und der vollständigen Übernahme ihrer Bestimmungen in die Richtlinie 2005/55/EG für schwere Nutzfahrzeuge und Motore Rechnung getragen, die in Bezug auf die Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte für die Stufe EEV nicht überschreiten.

15.7 Zu Buchstabe g) (Nummer 3.4.2 Nummer 1)

Redaktionelle Anpassung.

16. **Zu Artikel 1 Nr. 16 (Anhang)**

Der Anhang wurde an die in den einzelnen Vorschriften genannten Verordnungen und Richtlinien der EU angepasst.

III. Zu Artikel 2 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Redaktionelle Anpassung an die geänderten Vorschriften der StVZO.

IV. Zu Artikel 3 (Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV -)

Die Ergänzung von § 16 FZV um Absatz 3a ist im Zusammenhang mit der Fortschreibung der Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge zu begründen. Nunmehr ist zu Beginn der HU und SP für die Systeminitialisierung der elektronischen Sicherheitssysteme und zur übrigen Konditionierung der Fahrzeuge eine kurze Prüfungsfahrt > 8 km/h vorgeschrieben (Anlage VIIIa StVZO, HU- und SP-Richtlinie). In der Praxis kommt es vor, dass abgemeldete Fahrzeuge auf einem Lkw oder Anhänger zu einer Prüfstelle transportiert werden, um eine HU oder SP durchführen zu lassen. An Prüfstützpunkten ist nur eine begrenzte Stückzahl an roten Kennzeichen vorrätig. Es ist nicht sichergestellt, dass bei der Durchführung einer HU oder SP an einem vorübergehend abgemeldeten Gebrauchtfahrzeug auf ein rotes Kennzeichen der Kraftfahrzeugwerkstatt zurückgegriffen werden kann. Da an einigen Prüfstellen und Prüfstützpunkten nicht sichergestellt ist, dass die vorgeschriebene Prüfungsfahrt zum Beginn der HU oder SP auf dem Betriebsgelände durchgeführt werden kann, muss diese ggf. im öffentlichen Verkehrsraum erfolgen. Ohne ein rotes Kennzeichen kann die Prüfungsfahrt an einem vorübergehend abgemeldeten Fahrzeug jedoch im öffentlichen Verkehrsraum nicht durchgeführt werden.

Auf die Dokumentation von

- Beginn und Ende,
- der Anschrift des Fahrzeugführers,
- die FIN,
- der Fahrzeugklasse und des Herstellers des Fahrzeugs

und die Fahrtstrecke der Probefahrt kann verzichtet werden, da zu jeder HU und SP ein Untersuchungsbericht oder Prüfprotokoll erstellt wird, aus dem unter anderem die oben geforderten Angaben (siehe hierzu Anlage VIII StVZO) ersichtlich und damit nachprüfbar sind.

V. Zu Artikel 4 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Die Erhöhung der Gebühren für HU nach Nr. 2.2 Anlage VIIIa StVZO auf das 1,2fache der üblichen Gebühr an Fahrzeugen, die um mehr als zwei Monate nach den vorgeschriebenen Fristabständen entsprechend Nr. 2.1 Anlage VIII StVZO zur HU vorgeführt werden, wird mit dem erhöhten Untersuchungsumfang an diesen Fahr-

zeugen begründet, da bei diesen Fahrzeugen immer eine Pflicht- und Ergänzungsuntersuchung (Nr. 6 Anlage VIIIa StVZO) durchzuführen ist. Siehe dazu Begründung unter I, Nr. 5, Buchstabe c.

Die um das 1,2-fache zu erhebende Gebühr für HU bei Fristüberschreitungen um mehr als 2 Monate stellt jedoch nur bei oberflächlicher Betrachtung eine Erhöhung dar. Bezogen auf das bisherige und nun nicht mehr praktizierte Verfahren der sogenannten „Rückdatierung“, bei der Fahrzeuginhaber die „normale“ Gebühr auch bei Zuordnung von Restlaufzeiten (vorgeschriebene Frist abzüglich der Überziehungsmonate) zu entrichten hatten, werden diese Erhöhungen durch die Neuregelung (Zuordnung der „normalen“ Frist) kompensiert.

VI. Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 1867: Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(Datenblatt-Nr.: 1712080)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des o.g. Gesetzes geprüft.

Der Wirtschaft entsteht bis zum 1. Januar 2013 ein einmaliger Erfüllungsaufwand (Umstellungsaufwand) in Höhe von rd. 10 Mio. €, der sich jedoch über die Jahre durch Wegfall anderer kostenverursachender Prüfgeräte amortisieren wird. Es werden drei neue Informationspflichten mit marginalen Auswirkungen geschaffen. Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter