

07.07.20

Vk - AV - In - U

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Vorgaben der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr sind unter anderem in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) umgesetzt. Die Richtlinie 96/53/EG wurde durch die Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 geändert. Diese Änderungen sind über die 55. Ausnahmereverordnung zur StVZO in nationales Recht umgesetzt und sollen nun in die StVZO übernommen werden. Die Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 ändert ebenfalls die Richtlinie 96/53/EG und erfordert eine Umsetzung in nationales Recht. Mit der Verordnung (EU) 2019/1892 der Kommission vom 31. Oktober 2019 werden die Vorgaben zu Massen und Abmessungen von bestimmten Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen geändert und Aspekte der Richtlinie 96/53/EG umgesetzt.

Die Vorschriften für land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, insbesondere der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, werden hinsichtlich der Vorschriften zum Schutz der Insassen angepasst.

Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen oder Untersuchungen der Abgase ist entsprechend den europäischen Rechtsakten über die regelmäßige technische Untersuchung von Fahrzeugen an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Diese Vorgaben müssen durch Änderung der entsprechenden Anlage der StVZO national umgesetzt werden. Dies erfordert weiterhin eine Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt).

Seit dem 1. Januar 2013 besteht für ab diesem Datum erstmals in Verkehr gekommene Fahrzeuge keine nationale Pflicht zur Ausrüstung mit analogen Fahrtenschreibern mehr. Im Zuge der Gleichstellung soll mit der Anpassung der Übergangsbestimmung in § 72 Absatz 2 zu § 57a StVZO die nationale Ausrüstungspflicht mit analogen Fahrtenschreibern auch für bereits vor dem 1. Januar 2013 zugelassene Fahrzeuge, z. B. Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t oder Linienbusse mit einer Wegstrecke kleiner als 50 km, aufgehoben werden.

Weitere Änderungen der StVZO, der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und der 35. Ausnahmereverordnung zur StVZO dienen der Klarstellung und Aktualisierung.

B. Lösung

Die oben genannten Ziele werden durch den Erlass dieser Verordnung erreicht.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Mit der Übernahme der Definition der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge nach den europarechtlichen Vorgaben zur Typpgenehmigung in die FZV und der Regelung zur Zulassungsfreiheit reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger, da aufgrund der Ausweitung der Parameter zur Bestimmung von leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen mit einem Anstieg der Zahl zulassungsfreier Fahrzeuge zu rechnen ist. Es ist insgesamt mit einer jährlichen Entlastung der Bürgerinnen und Bürger um rund 550 Stunden Zeitaufwand und um rund 3 000 Euro Sachaufwand zu rechnen.

Die Prüfung der Gasanlage durch die Erweiterung des § 41a StVZO erfolgt in der Regel im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO, so dass kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger entsteht. Es ist mit einem Erfüllungsaufwand von 30 Minuten Zeitaufwand und 7,50 Euro Sachaufwand im Einzelfall zu rechnen, wenn die Prüfung außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich ist.

Die weiteren Änderungen erzeugen keinen Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a StVZO für ältere Fahrzeuge dient der Gleichstellung und führt zu einer Entlastung der Wirtschaft. Es ist mit einer Entlastung im Einzelfall um rund 25 Euro Sachaufwand zu rechnen. Da über die Anzahl der Fahrzeuge, die von dem Entfall der Ausrüstungspflicht betroffen sind, keine belastbaren Daten vorliegen, kann die finanzielle Entlastung für die Wirtschaft insgesamt nicht ermittelt werden.

Die Prüfung der Gasanlage durch die Erweiterung des § 41a StVZO erfolgt in der Regel im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO, so dass kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht. Es ist mit einem Erfüllungsaufwand von rund 25 Euro Sachaufwand im Einzelfall zu rechnen, wenn die Prüfung außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich ist.

Die weiteren Änderungen erzeugen keinen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Erweiterung des § 41a StVZO entsteht in der Regel kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung, da die Prüfung der Gasanlage in der Regel im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO erfolgt. Es ist mit einem Erfüllungsaufwand von 30 Minuten zu rechnen, wenn dies im Einzelfall außerhalb der vorgenannten Untersuchung erfolgt.

Durch die mit Änderung der Anlage VIIIc StVZO einzurichtende Datenbank fallen bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde bzw. bei dieser durch die Zuhilfenahme von Verwaltungshelfern ein geschätzter jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 500 Tsd. Euro und ein einmaliger Aufwand von 500 Tsd. Euro an.

Mit der Übernahme der Definition der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge nach den europarechtlichen Vorgaben zur Typgenehmigung in die FZV und der Regelung zur Zulassungsfreiheit geht eine Entlastung der Zulassungsbehörden auf Landesebene einher. Es ist insgesamt mit einer Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwandes der Verwaltung in Höhe von rund 6.000 Euro Personalaufwand zu rechnen.

Die weiteren Änderungen der StVZO und der 35. Ausnahmeverordnung zur StVZO dienen der Klarstellung, Aktualisierung sowie Überführung bereits geregelter Sachverhalte in die StVZO und erzeugen keinen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

F. Weitere Kosten

Für die Prüfung der Gasanlage gemäß § 41a StVZO fällt in der Regel eine Gebühr von 22,00 Euro alle zwei Jahre für den Bürger oder die Wirtschaft an.

Für die Erfassung und Bereitstellung der Daten nach Nummer 6.2 der Anlage VIIIc der StVZO in Verbindung mit Nummer 241a der GebOSt fällt für jede Kraftfahrzeugwerkstatt zweijährlich eine Gebühr in Höhe von 25 Euro an.

Demgegenüber entfallen Gebühren durch die Zulassungsfreiheit leichter vierrädriger Kraftfahrzeuge und Prüfungskosten durch die Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a StVZO.

Sonstige Kosten für die Wirtschaft und für soziale Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

07.07.20

Vk - AV - In - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

Bundeskanzleramt
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

Berlin, 6. Juli 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur zu erlassende

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Hendrik Hoppenstedt

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstaben a, c, e, f, h, i, j, k, l, p, r, u und x und Nummer 7, des § 6a Absatz 2 Satz 1, § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 und des § 47 Nummer 1 Buchstabe a, Nummer 1a und 4 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i und l durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1124) und § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe p durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221) geändert worden sind, § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe x durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221) eingefügt worden ist, § 6a Absatz 2 Satz 1, § 26 a und § 47 jeweils im Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind, § 26a Absatz 1 Nummer 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2007 (BGBl. I S. 1460) und § 47 Nummer 1a durch Artikel 1 Nummer 22 des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu § 32d wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 32e Schutzstrukturen an land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen“.
 - b) Die Angabe zu § 35d wird wie folgt gefasst:

„§ 35d Betätigungsraum und Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen“.
 - c) Die Angabe zu § 57b wird wie folgt gefasst:

„§ 57b Prüfung der Fahrtenschreiber und Kontrollgeräte“.
 - d) Die Angabe zu § 63a wird wie folgt gefasst:

„§ 63a Fahrräder und Fahrradanhänger“.

2. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „(EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 1266/2009 (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 3) geändert worden ist“ durch die Wörter „(EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1; L 93 vom 9.4.2015, S. 103; L 246 vom 23.9.2015, S. 11)“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Einzelrichtlinien“ durch die Wörter „Einzelrechtsakte und Einzelregelungen“ ersetzt.

bbb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

ccc) „2. in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.06.2018, S. 1), oder“

ddd) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die Nummern 3 und 4 und wie folgt gefasst:

„3. in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2018/830 (ABl. L 140 vom 06.06.2018, S. 15) geändert worden ist, oder

4. in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; L 77 vom 23.3.2016, S. 65; L 64 vom 10.3.2017, S. 116), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 134/2014 vom 16.12.2013 (ABl. L 53 vom 21.02.2014, S. 1) geändert worden ist,“.

eee) Im Satzteil nach Nummer 4 wird das Wort „seiner“ durch das Wort „ihrer“ ersetzt.

cc) Satz 3 wird aufgehoben.

dd) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die in Satz 2 genannten Einzelrechtsakte und Einzelregelungen sind jeweils ab dem Zeitpunkt anzuwenden, zu dem sie in Kraft treten.“

ee) Der neue Satz 4 wird aufgehoben.

b) In Absatz 2 werden nach Satz 2 folgende Sätze eingefügt:

„Fahrzeughersteller, Importeure oder Gewerbetreibende dürfen keine Änderungen vornehmen oder vornehmen lassen, die nach Satz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Satz 3 gilt nicht, wenn unverzüglich eine Betriebserlaubnis nach § 21 für das Gesamtfahrzeug eingeholt wird.“

3. § 22a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Nummern 11, 11a und 12 wie folgt gefasst:

„11. Warnleuchten für blaues Blinklicht (§ 52 Absatz 3);

11a. nach vorn wirkende Warnleuchten für rotes Blinklicht mit nur einer Hauptausstrahlrichtung (Anhaltesignal) (§ 52 Absatz 3a);

12. Warnleuchten für gelbes Blinklicht (§ 52 Absatz 4);“.

b) Absatz 3 Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach der Angabe „2003/37/EG“ werden die Wörter „oder der Verordnung (EU) 2018/858 oder der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder der Verordnung (EU) Nr. 168/2013“ eingefügt.

bb) Die Wörter „einer Einzelrichtlinie“ werden durch die Wörter „eines Einzelrechtsaktes oder einer Einzelregelung“ ersetzt.

4. In § 29 werden die Absätze 11, 12 und 13 aufgehoben.

5. § 30 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Einzelrichtlinien“ durch die Wörter „Einzelrechtsakte und Einzelregelungen“ ersetzt.

bb) Die Nummern 1, 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„1. in Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG oder in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 oder

2. in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder

3. in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013“.

cc) Im Satzteil nach Nummer 3 wird das Wort „seiner“ durch das Wort „ihrer“ ersetzt.

b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die in Satz 1 genannten Einzelrechtsakte und Einzelregelungen sind jeweils ab dem Zeitpunkt anzuwenden, zu dem sie in Kraft treten.“

c) Satz 3 und 4 werden aufgehoben.

6. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten, bei selbstfahrenden land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen und bei Zugmaschinen und Sonderfahrzeugen mit auswechselbaren land- oder forstwirtschaftlichen Anbaugeräten, wenn sie für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke gemäß § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung eingesetzt werden

3,00 m“

bbb) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ccc) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. bei Fahrzeugen mit angebauten Geräten für die Straßenunterhaltung 3,00 m.“

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von dieser Norm sind bei der Messung der Fahrzeugbreite die folgenden Einrichtungen nicht zu berücksichtigen:

1. Einrichtungen für indirekte Sicht,
2. der am Aufstandspunkt auf der Fahrbahnoberfläche liegende Teil der Ausbauchung der Reifenwände,
3. Reifenschadensanzeiger,
4. Reifendruckanzeiger,
5. lichttechnische Einrichtungen,
6. von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten in einem Bereich von bis zu 5 cm über der nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 allgemein zulässigen Breite von 2,55 m,
7. Ladebrücken, Hubladebühnen und vergleichbare Einrichtungen in nicht betriebsbereitem Zustand, die höchstens 10 mm seitlich des Fahrzeugs hervorragen und deren nach vorne oder nach hinten liegende Ecken mit einem Radius von mindestens 5 mm und deren Kanten mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abgerundet sind,
8. einziehbare Spurführungseinrichtungen, die für die Verwendung in Spurbus-systemen gedacht sind, in nicht eingezogener Stellung,
9. einziehbare Stufen, sofern betriebsbereit und bei Fahrzeugstillstand,
10. Sichthilfen und Ortungseinrichtungen einschließlich Radargeräten,

11. aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen, die gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 353 vom 21.12.2012, S. 31), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1892 vom 31.10.2019 (ABl. L 291 vom 12.11.2019, S. 17) geändert worden ist, typgenehmigt sind, sofern die Fahrzeugbreite inklusive eines klimatisierten Aufbaus mit isolierten Wänden einschließlich der gemessenen vorstehenden Teile höchstens 2 600 mm beträgt, wobei die Einrichtungen und Ausrüstungen sowohl in der eingezogenen beziehungsweise eingeklappten Stellung als auch in der Gebrauchsstellung arretiert sein müssen,
 12. Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
 13. Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hierfür, die bei einer Höhe von höchstens 2,0 m über dem Boden höchstens 20 mm und bei einer Höhe von mehr als 2,0 m über dem Boden höchstens 50 mm hervorragen dürfen und deren Kanten mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abgerundet sind,
 14. vorstehende flexible Teile eines Spritzschutzsystems gemäß Verordnung (EU) Nr. 109/2011 vom 27.01.2011 (ABl. L 34 vom 9.2.2011, S. 2.),
 15. flexible Radabdeckungen, die nicht unter Nummer 14 fallen,
 16. Schneeketten,
 17. Sicherheitsgeländer auf Fahrzeugtransportern, die für den Transport von mindestens zwei Fahrzeugen ausgelegt und gebaut sind und deren Sicherheitsgeländer sich mindestens 2,0 m und höchstens 3,70 m über dem Boden befinden und höchstens 50 mm vom äußersten Punkt der Fahrzeugseite hinausragen und wenn die Fahrzeugbreite höchstens 2 650 mm beträgt,
 18. Antennen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen und
 19. Schläuche der Reifendrucküberwachungssysteme, sofern sie an den beiden Seiten des Fahrzeugs höchstens 70 mm über die größte Breite des Fahrzeugs hinausragen.“
- b) Absatz 2 Satz 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. Antennen für Rundfunk, Navigation, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen und“.
- c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
- „Abweichend von Satz 1 Nummer 1 darf die höchstzulässige Länge von 12,00 m überschritten werden, wenn die Überschreitung ausschließlich durch das verlängerte Führerhaus gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 erfolgt.“
- d) Nach Absatz 4a werden folgende Absätze 4b und 4c eingefügt:
- „(4b) Abweichend von Absatz 4 darf die höchstzulässige Länge von Fahrzeugkombinationen überschritten werden, wenn die Überschreitung ausschließ-

lich durch das verlängerte Fahrerhaus bei Kraftfahrzeugen nach Absatz 3 Satz 2 erfolgt.

(4c) Bei Sattelkraftfahrzeugen nach § 34 Absatz 6 Nummer 6 mit einer höchstzulässigen Teillänge nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b darf die höchstzulässige Länge der Fahrzeugkombination und die höchstzulässige Teillänge nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe a beim Transport eines Containers oder Wechselaufbaus von 45 Fuß Länge um 15 cm überschritten werden.“

e) Absatz 6 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von dieser Norm sind bei der Messung der Länge oder Teillänge die folgenden Einrichtungen nicht zu berücksichtigen:

1. Einrichtungen für indirekte Sicht,
2. Wischer- und Wascheinrichtungen,
3. äußere Sonnenblenden,
4. Frontschutzsysteme, die gemäß Verordnung (EG) Nr. 78/2009 vom 14.01.2009 (ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1) typgenehmigt sind,
5. Trittstufen und Handgriffe,
6. mechanische Verbindungseinrichtungen an Kraftfahrzeugen,
7. zusätzliche abnehmbare Verbindungseinrichtung an der Hinterseite eines Anhängers,
8. abnehmbare oder einklappbare Fahrradträger,
9. Hubladebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in nicht betriebsbereitem Zustand, die höchstens 300 mm hervorragen und die Ladekapazität des Fahrzeugs nicht erhöhen,
10. Sichthilfen und Ortungseinrichtungen einschließlich Radargeräten,
11. elastische Stoßdämpfer und vergleichbare Einrichtungen,
12. Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
13. Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hierfür,
14. Längsanschläge für Wechselaufbauten,
15. Stangenstromabnehmer von Elektrofahrzeugen,
16. vordere oder hintere Kennzeichenschilder,
17. zulässige Leuchten gemäß der Begriffsbestimmung von Absatz 2 der UN-Regelung Nr. 48 (ABl. L 135 vom 23.5.2008, S. 1.),
18. aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen, die gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 typgenehmigt sind,
19. Antennen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen,

20. Luftansaugleitungen,
 21. Stoßfängergummis und ähnliche Vorrichtungen und
 22. bei anderen Fahrzeugen als Sattelkraftfahrzeugen Kühl- und andere Nebenaggregate, die sich vor der Ladefläche befinden.“
7. Dem § 32a wird folgender Satz angefügt:
- „Hinter selbstfahrenden Arbeitsmaschinen dürfen keine Anhänger zur Güter- oder Personenbeförderung mitgeführt werden.“
8. Nach § 32d wird folgender § 32e eingefügt:

„§ 32e

Schutzstrukturen an land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen

(1) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen müssen mit Überrollschutzstrukturen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen, wenn sie hinsichtlich ihrer Merkmale den Fahrzeugen folgender Klassen gemäß Anlage XXIX entsprechen

1. T1, T4.2,
2. T2 mit einer Leermasse größer als 600 kg,
3. T3 mit einer Leermasse bis 600 kg,
4. T4.3 mit einer Leermasse größer als 400 kg,
5. C1, C2, C3, C4.1, C4.2 und C4.3 mit einer Leermasse größer als 600 kg.

(2) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die hinsichtlich ihrer Merkmale den Fahrzeugen der Klassen T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3, C1, C2, C3, C4.1, C4.2 und C4.3 gemäß Anlage XXIX entsprechen, können mit Schutzaufbauten gegen herabfallende Gegenstände ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Zum Nachweis der Erfüllung der in Absatz 1 und 2 genannten Anforderungen werden Prüfberichte nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/504 der Kommission vom 11. März 2015 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen anerkannt. Alternativ werden auch Prüfberichte nach Maßgabe von Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 der Kommission vom 19. September 2014 zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen in der Fassung des Anhang I der delegierten Verordnung (EU) 2018/830 der Kommission vom 9. März 2018 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 hinsichtlich der Anpassung der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen anerkannt.“

9. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d werden jeweils nach dem Wort „Doppelbereifung“ die Wörter „und Luftfederung“ eingefügt.

b) Nach Absatz 5a wird folgender Absatz 5b eingefügt:

„(5b) Abweichend von Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d darf das zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten um bis zu 1,00 t überschritten werden, wenn es sich um ein Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20.06.2019 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202) geändert worden ist, handelt und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist. Abweichend von Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d darf das zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten um bis zu 2,00 t überschritten werden, wenn es sich um ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG handelt und wenn das Mehrgewicht durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.“

c) In Absatz 6 werden die Nummern 5 und 6 wie folgt gefasst:

„5. Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen oder mit Gleiskettenfahrzeugen 40,00 t;

6. Sattelkraftfahrzeug im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG, bestehend aus

a) zweiachsigem Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger, das einen oder mehrere Container oder Wechsellaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert:

42,00 t,

b) dreiachsigem Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das einen oder mehrere Container oder Wechsellaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert:

44,00 t.

Bei intermodalen Beförderungsvorgängen mit Nutzung des Schiffsverkehrs gilt Satz 1 nur, sofern die Streckenlänge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Europäischen Union überschreitet.“

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

„(6a) Abweichend von Absatz 6 darf das zulässige Gesamtgewicht der jeweiligen Fahrzeugkombinationen unter Beachtung der Achslasten um bis zu 1,00 t überschritten werden, wenn die Fahrzeugkombination ein Kraftfahrzeug gemäß Absatz 5b Satz 1 umfasst und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist. Abweichend von Absatz 6 darf das zulässige Gesamtgewicht der jeweiligen Fahrzeugkombinationen unter Beachtung der Achslasten um bis zu 2,00 t überschritten werden, wenn die Fahrzeugkombination ein Kraftfahrzeug gemäß Absatz 5b Satz 2 umfasst und wenn das Mehrgewicht durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.“

10. § 35a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „für Kraftfahrzeuge“ ein Komma und die Wörter „ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,“ eingefügt.
- b) In Absatz 10 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,“ eingefügt.
- c) Die folgenden Absätze 14, 15 und 16 werden angefügt:

„(14) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die gemäß § 32e Absatz 1 mit Überrollschutzstrukturen ausgerüstet sind, müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten und Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

(15) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen müssen mit einem Fahrersitz entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen ausgerüstet sein. Sind ein oder mehrere Beifahrersitze vorhanden, so müssen diese den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(16) Zum Nachweis der Erfüllung der in Absatz 1 genannten Anforderungen werden Prüfberichte nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/504 der Kommission vom 11. März 2015 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen anerkannt. Alternativ werden auch Prüfberichte nach Maßgabe von Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 der Kommission vom 19. September 2014 zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen in der Fassung des Anhang I der delegierten Verordnung (EU) 2018/830 der Kommission vom 9. März 2018 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 hinsichtlich der Anpassung der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen anerkannt.“

11. § 35d wird wie folgt gefasst:

„§ 35d

Betätigungsraum und Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen

(1) Die Beschaffenheit der Fahrzeuge muss sicheres Auf- und Absteigen ermöglichen.

(2) Der Betätigungsraum und der Zugang zum Fahrerplatz land- oder forstwirtschaftlicher Zugmaschinen muss den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.“

12. Dem § 36 wird folgender Absatz 11 angefügt:

„(11) Absatz 5 gilt entsprechend für solche Luftreifen, die die in Nummer 2.29 der Regelung Nummer 75 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) (ABl. L 84 vom 30.3.2011, S. 46) beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen), sofern diese Luftreifen an Fahrzeugen der Klasse L verwendet werden.“

13. § 41a Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 3 wird jeweils wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird am Ende das Wort „oder“ eingefügt.

b) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 3 und 4 eingefügt:

„3. Flüssigerdgas (LNG) oder

4. Wasserstoff“.

14. In § 47 werden die Absätze 4 und 5 gestrichen.

15. § 49a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Als lichttechnische Einrichtungen gelten auch Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel sowie außenwirksame Anlagen zur variablen oder dynamischen optischen Anzeige.“

b) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern im Anwendungsbereich der Regelung Nummer 48 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) (ABl. L 14 vom 16.1.2019, S. 42) müssen hinsichtlich des Anbaus und der Genehmigung lichttechnischer Einrichtungen der Regelung in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.“

16. In § 51a Absatz 6 Satz 2 wird das Wort „mehrspurige“ gestrichen.

17. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Mit einer oder, wenn die horizontale und vertikale Sichtbarkeit (geometrische Sichtbarkeit) es für die Rundumwirkung erfordert, mehreren Warnleuchten für blaues Blinklicht dürfen ausgerüstet sein:

1. Kraftfahrzeuge sowie Anhänger, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, der Bundespolizei, des Zolldienstes, des Bundesamtes für Güterverkehr oder der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,

2. Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge sowie Anhänger der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Zivil- und Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes, falls sie als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind,

3. Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsomnibussen, anerkannt sind, falls sie als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind,

4. Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind, falls sie als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind.“

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Je ein Paar Warnleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne oder nach hinten sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Fahrzeugen nur in Verbindung mit Warnleuchten für blaues Blinklicht.“

b) In Absatz 3a Satz 1 und Satz 3 wird jeweils das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

bb) In Nummer 3 und Nummer 4 wird jeweils das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

cc) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

dd) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. Fahrzeuge der Bodendienste von Flugplätzen oder der behördlichen Luftaufsicht.“

d) In Absatz 11 Satz 1 und Satz 2 wird jeweils das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

18. In § 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 4 wird das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

19. § 53b Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „200 cd“ durch die Angabe „500 cd“ ersetzt.

b) In Satz 3 werden nach dem Wort „Winkelbereichen“ die Wörter „nach oben, hinten und zur Seite“ eingefügt.

20. § 55 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

b) Nach Absatz 3a wird folgender Absatz 3b eingefügt:

„Kraftfahrzeuge im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen so-

wie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG, zuletzt geändert in der aus dem Anhang zu dieser Vorschrift ersichtlichen Fassung, die über ein Akustisches Fahrzeug-Warnsystem (Acoustic Vehicle Alerting System — AVAS) verfügen dürfen, das den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen ab dem Buchstaben a entspricht, gelten auch im Falle einer Nachrüstung als übereinstimmend mit diesem Paragraphen.“

c) In Absatz 4 Satz 1 wird die erste Angabe „3a“ durch die Angabe „3b“ ersetzt.

21. § 57b wird wie folgt gefasst:

„§ 57b Prüfung der Fahrtenschreiber und Kontrollgeräte

(1) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1; L 93 vom 9.4.2015, S. 103; L 246 vom 23.9.2015, S. 11) ausgerüstet sein müssen, haben auf ihre Kosten die Fahrtenschreiber nach Maßgabe des Absatzes 2 und der Anlagen XVIII und XVIII a darauf prüfen zu lassen, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Bestehen keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit, so hat der Hersteller oder die Werkstatt auf oder neben dem Fahrtenschreiber oder an der B-Säule der Fahrerseite gut sichtbar und dauerhaft ein Einbauschild anzubringen. Bei Fahrzeugen ohne B-Säule ist, sofern möglich, das Einbauschild am Türrahmen der Fahrerseite des Fahrzeuges gut sichtbar und dauerhaft anzubringen und muss in jedem Fall deutlich sichtbar sein. Das Einbauschild muss plombiert sein, es sei denn, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt. Der Halter hat dafür zu sorgen, dass das Einbauschild die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist.

(2) Die Prüfungen sind mindestens einmal innerhalb von 24 Monaten seit der letzten Prüfung durchzuführen. Außerdem müssen die Prüfungen nach jedem Einbau, jeder Reparatur der Fahrtenschreiberanlage, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder Wegimpulszahl und nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeugs, die sich aus einer Änderung der Reifengröße ergibt, und wenn eine Plombierung gemäß Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt wird, durchgeführt werden.

Bei Fahrtenschreibern nach den Anhängen I B der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und I C der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1; L 146 vom 3.6.2016, S. 31; L 27 vom 1.2.2017, S. 169) ist die Prüfung auch dann durchzuführen, wenn die koordinierte Weltzeit (Coordinated Universal Time – UTC) von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht und wenn sich das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges geändert hat.

(3) Die Prüfungen dürfen nur durchgeführt werden durch

1. einen nach Maßgabe der Anlage XVIII c hierfür amtlich anerkannten Fahrtenschreiberhersteller,
2. von diesen nach Maßgabe der Anlage XVIII d beauftragten Kraftfahrzeugwerkstätten oder

3. die in den gemäß Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 von der Kommission veröffentlichten Verzeichnissen aufgeführten zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten.

(4) Wird der Fahrtenschreiber vom Fahrzeughersteller eingebaut, so kann dieser, sofern er hierfür nach Anlage XVIII c amtlich anerkannt ist, die Einbauprüfung nach Maßgabe der Anlage XVIII a durchführen und das Gerät kalibrieren. Die Einbauprüfung und Kalibrierung kann abweichend von Satz 1 auch durch einen hierfür anerkannten Fahrzeugimporteur durchgeführt werden. Die Einbauprüfung darf nur an einer Prüfstelle durchgeführt werden, die den in Anlage XVIII b festgelegten Anforderungen entspricht.“

22. § 63a wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 63a Fahrräder und Fahrradanhänger“.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Fahrräder und Fahrradanhänger dürfen nur dann im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb genommen werden, wenn sie den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung amtlich veröffentlichten Bekanntmachungen sowie dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Herstellung entsprechen.“

23. § 69a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. entgegen § 19 Absatz 2 Satz 3 eine Änderung vornimmt oder vornehmen lässt,“.

bb) Die bisherige Nummer 1a wird Nummer 1b.

b) In Absatz 3 Nummer 8 wird nach den Wörtern „oder Absatz 6“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.

24. § 70 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Vor der Genehmigung einer Ausnahme von den §§ 32, 32d, 33, 34, 34b und 36 und einer allgemeinen Ausnahme von § 65 sind die obersten Straßenbaubehörden der Länder und, wo noch nötig, die Träger der Straßenbaulast zu hören.“

b) In Absatz 4 Satz 2 wird das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

25. § 72 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „5. Mai 2012“ durch die Angabe „...[einsetzen: Datum des ersten auf die Verkündung folgenden Tages]“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

1. Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. November 2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35a in der vor dem ...[einsetzen: Datum des ersten auf die Verkündung folgenden Tages] geltenden Fassung weiter anzuwenden.

2. § 35d Absatz 2 ist für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem ...[einsetzen: Datum des ersten auf die Verkündung folgenden Tages] erstmals in den Verkehr gekommen sind, wahlweise anwendbar.

3. § 36 Absatz 4a tritt am 1. Oktober 2024 außer Kraft.

4. § 47 Absatz 1a 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 1. Juni 2012 entsprechend der in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Anhang I, Anlage 6, Tabelle 1, Spalte 7 unter „Einführungszeitpunkt Neufahrzeuge“ genannten Termine anzuwenden.

5. § 47 Absatz 6b ist hinsichtlich der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung ab dem 1. Dezember 2017 anzuwenden und es gelten für diese Fahrzeuge hinsichtlich der Überwachungsanforderungen für Reagensqualität und -verbrauch sowie der Schwellenwerte für die Eigensystemüberwachung (OBD) für NO_x und Partikel die in der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Anhang I, Anlage 9, Tabelle 1, unter „Letztes Zulassungsdatum“ genannten Termine.

6. § 47 Absatz 8c 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, derweil wird bei Fahrzeugen, die mit Motoren ausgerüstet sind, deren Herstellungsdatum vor den in Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen liegt, für jede Kategorie der Zeitpunkt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge um zwei Jahre verlängert.

b) spätestens ab dem 1. Juni 2012 entsprechend der in Artikel 4 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2000/25/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/13/EG genannten Termine, vorbehaltlich der 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 zwei Jahre; für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor den genannten Terminen erstmals in den Verkehr kamen, bleibt § 47 Absatz 8c in der vor dem 1. Juni 2012 geltenden Fassung anwendbar.

7. § 47e ist wie folgt anzuwenden:

a) In Fahrzeuge, für die eine Typgenehmigung ab dem 1. Januar 2011 erteilt wurde, darf ab dem 1. Juni 2012 eine Klimaanlage, die darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem global warming Potential-Wert (GWP-Wert*) über 150 zu enthalten, nicht mehr nachträglich eingebaut werden.

b) Klimaanlagen, 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 und mit Wirkung vom 1. Januar 2017 dürfen Klimaanlagen in sämtlichen Fahrzeugen nicht mehr mit fluorierten Treibhaus-

gasen mit einem GWP-Wert 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.

8. § 57a Absatz 1 tritt außer Kraft am ...[einsetzen: Datum des ersten auf die Verkündung folgenden Tages].

9. Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. November 2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, kann die im Anhang zu § 56 Absatz 2 Nummer 4 genannte Vorschrift in der vor dem ...[einsetzen: ersten Tag nach der Verkündung] geltenden Fassung weiter angewendet werden.“

26. Anlage VIII wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3.1.1.1 wird wie folgt gefasst:

„Die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems (Inspektion im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) der Kraftfahrzeuge nach Nummer 1.2.1.1 in Verbindung mit Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa kann als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung von einer akkreditierten Inspektionsstelle gemäß ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb oder vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden. Diese Untersuchung darf frühestens einen Monat vor der Durchführung der Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Der BIV darf die Bescheinigung nur ausstellen, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, dass er alle Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 erfüllt. Die Anerkennung nach Landesrecht bleibt unberührt. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Nummer 1 der Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen. Diese Befugnis schließt die gesetzliche Erlaubnis gemäß ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b) ein, dass verantwortliche Personen der nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Inspektoren im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) an Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Errichtung, Kundendienst oder Instandhaltung desselben Inspektionsgegenstandes beteiligt sein können, sofern dadurch die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Der Nachweis, dass die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden, ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen für das Vorhandensein von Objektivität durch die akkreditierte Inspektionsstelle zu erbringen. Eine Unterbrechung der Inspektion zum Zwecke der Beseitigung von festgestellten Mängeln ist unzulässig. Die Ausführung von Tätigkeiten am Fahrzeug, wie zum Beispiel Reparatur, Instandsetzung und Wartung, nach Beginn der Inspektion führt zur Wiederholungspflicht der Inspektion. Die Durchführung ist gemäß Nummer 7.1.6 ISO/IEC 17020:2012 auf einem mit fälschungserschwerenden Merkmalen zu versehenen Nachweis, der dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Muster entspricht, zu bescheinigen. Der Nachweis ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 3 genannten Kraftfahrzeugwerkstatt sowie gegebenenfalls die Mängelnummer nach Nummer 3.1.4.6 in den Untersuchungsbericht überträgt und die von ihr im Nachweis aufgeführten Mängel bei der Hauptuntersuchung berücksichtigt.“

b) Nummer 3.1.1.2 wird wie folgt gefasst:

„Die Untersuchung der Gasanlagen für Antriebssysteme von Kraftfahrzeugen (Inspektion im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) nach Nummer 1.2.1 in Verbindung mit Anlage VIIIa Nummer 6.8.5 kann als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung von einer akkreditierten Inspektionsstelle gemäß ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb oder vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden. , Diese Untersuchung darf frühestens einen Monat vor der Durchführung der Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Wurde innerhalb dieses Zeitraums eine Gassystemeinbauprüfung nach § 41a Absatz 5 oder eine Gasanlagenprüfung nach § 41a Absatz 6 durchgeführt, tritt diese an die Stelle der Untersuchung nach Satz 1. Der BIV darf die Bescheinigung nur ausstellen, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, das er alle Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 erfüllt. Die Anerkennung nach Landesrecht bleibt unberührt. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen (wiederkehrende Gasanlagenprüfung). Diese Befugnis schließt die gesetzliche Erlaubnis gemäß ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b) ein, dass verantwortliche Personen der nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Inspektoren im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) an Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Errichtung, Kundendienst oder Instandhaltung desselben Inspektionsgegenstandes beteiligt sein können, sofern dadurch die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Der Nachweis, dass die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden, ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen für das Vorhandensein von Objektivität durch die akkreditierte Inspektionsstelle zu erbringen. Die Durchführung der Untersuchung ist auf einem Nachweis nach Nummer 2.4 der Anlage XVII zu bescheinigen. Eine Unterbrechung der Inspektion zum Zwecke der Beseitigung von festgestellten Mängeln ist unzulässig. Die Ausführung von Tätigkeiten am Fahrzeug, wie zum Beispiel Reparatur, Instandsetzung und Wartung, nach Beginn der Inspektion führt zur Wiederholungspflicht der Inspektion. Der Nachweis über die durchgeführte Untersuchung oder Prüfung ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 3 genannten Kraftfahrzeugwerkstatt in den Untersuchungsbericht überträgt und die von ihr im Nachweis aufgeführten Mängel bei der Hauptuntersuchung berücksichtigt.“

- c) Nummer 3.1.4 wird wie folgt gefasst:

„Stellt der aaSoP oder PI bei der Hauptuntersuchung oder bei einer Nachprüfung nach Nummer 3.1.4.3 Satz 2, 3.1.4.4 Satz 5 oder 3.1.4.5 Satz 6“.

- d) Nummer 3.1.4.4 wird wie folgt gefasst:

„gefährliche Mängel fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Gefährliche Mängel sind solche nach Nummer 3.1.4.3, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, ohne eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu rechtfertigen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen. Der Halter ist zusätzlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Der Halter hat alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung oder erneuten Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichts spätestens bis zum Ablauf eines Monats ab dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen.“

- e) Nummer 3.1.4.5 wird wie folgt gefasst:

„Mängel, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Das Fahrzeug wird verkehrsunsicher durch gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung dar-

stellen oder die Umwelt beeinträchtigen und eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen rechtfertigen. Die vorhandene Prüfplakette ist zu entfernen und es hat die unverzügliche Benachrichtigung der nach § 46 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zuständigen Zulassungsbehörde zu erfolgen. Der Fahrzeugführer ist darauf hinzuweisen, dass er das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb setzen darf. Der Halter ist im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Eine Nachprüfung ist erforderlich. Es erfolgt keine Zuteilung einer Prüfplakette.“

- f) Die bisherigen Nummern 3.1.4.5 und 3.1.4.6 werden die Nummern 3.1.4.6 und 3.1.4.7.
- g) In Nummer 3.1.4.7 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- h) Nach Nummer 3.1.4.7 wird folgende Nummer 3.1.4.8 eingefügt:

„bei der Eintragung der Laufleistung des Fahrzeugs nach dem Stand des Wegstreckenzählers in den Untersuchungsbericht durch Vergleich mit der in dem Untersuchungsbericht der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung dokumentierten oder nach § 39 Absatz 5b der Fahrzeug-Zulassungsverordnung übermittelten Laufleistung des Fahrzeugs fest, dass der durch den Wegstreckenzähler angezeigte Stand niedriger ist als der auf dem Untersuchungsbericht oder Prüfprotokoll dokumentierte Stand, der bei der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung festgestellt wurde, und der Einbau eines anderen Wegstreckenzählers in das Kraftfahrzeug nicht nachgewiesen werden kann, so ist der Stand des Wegstreckenzählers nicht plausibel und hat er das Ergebnis der Prüfung des Wegstreckenzählers unverzüglich den zuständigen Zulassungsbehörden auf elektronischem Weg über das Kraftfahrt-Bundesamt unter Benennung der fahrzeugidentifizierenden Merkmale mitzuteilen und die fehlende Plausibilität auf dem Untersuchungsbericht oder Prüfprotokoll zu vermerken.“

- i) Nummer 3.2.1 wird wie folgt gefasst:

„Die Durchführung der Sicherheitsprüfung (Inspektion im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) kann von einer akkreditierten Inspektionsstelle gemäß ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb oder vom BIV bescheinigt werden. Der BIV darf die Bescheinigung nur ausstellen, wenn gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen wurde, dass er alle Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 erfüllt. Die Anerkennung nach Landesrecht bleibt unberührt. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen. Dieses Befugnis schließt die gesetzliche Erlaubnis gemäß ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b) ein, dass verantwortliche Personen der nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Inspektoren im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) an Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Errichtung, Kundendienst oder Instandhaltung desselben Inspektionsgegenstandes beteiligt sein können, sofern dadurch die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Der Nachweis, dass die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden, ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen für das Vorhandensein von Objektivität durch die akkreditierte Inspektionsstelle zu erbringen. Eine Unterbrechung der Inspektion zum Zwecke der Beseitigung von festgestellten Mängeln ist unzulässig. Die Ausführung von Tätigkeiten am Fahrzeug, wie zum Beispiel Reparatur, Instandsetzung und Wartung, nach Beginn der Inspektion führt zur Wiederholungspflicht der Inspektion.“

27. 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 17020:2012 entspricht, deren Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist; die Anerkennungsbehörde kann bis zum 30. Juni 2022 von den Nummern 6.2.6, 6.2.7, 6.3 und 7.1.6 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 abweichende Anforderungen zulassen, die zu den Nummern 6.2.6 und 6.2.7 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bestimmt und im Verkehrsblatt öffentlich bekannt gemacht werden, die zu den Nummern 6.3 und 7.1.6 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 durch die Vorschriften dieser Verordnung hierzu ersetzt werden; soweit eine Überwachungsorganisation von den abweichenden Anforderungen zu den Nummern 6.2.6 und 6.2.7 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 Gebrauch macht, weist sie die Einhaltung dieser abweichenden Anforderungen sowie der sonstigen sich aus DIN EN ISO/IEC 17020:2012 ergebenden Anforderungen gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nach; die Deutsche Akkreditierungsstelle bestätigt der Überwachungsorganisation die Erfüllung der Anforderungen durch eine Bescheinigung,“.

b) Nummer 6.7 wird wie folgt gefasst:

„6.7 Die von der Überwachungsorganisation zur Durchführung von HU, SP oder Abnahmen erhobenen personenbezogenen Daten dürfen von ihr zum Zwecke des Nachweises einer ordnungsgemäßen Untersuchung und Prüfung im Sinne von Nummer 2.4 erhoben, gespeichert und verwendet werden.“

28. Anlage VIIIc wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2.8 wird wie folgt gefasst:

„2.8 der Antragsteller nachweist, dass für die von ihm benannte Betriebsstätte eine laufend fortzusetzende Dokumentation der Betriebsorganisation erstellt ist, die interne Regeln enthält, nach der eine ordnungsgemäße Durchführung und Nachweisführung über die Ergebnisse jeder durchgeführten SP und/oder der AU und/oder der AUK und die vorgeschriebenen Kalibrierungen der Mess- und Prüfgeräte in dieser Betriebsstätte sichergestellt sind, die Teil des Qualitätsmanagementsystems nach Nummer 2.11 sein und mindestens den Anforderungen der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen muss,“.

bb) In Nummer 2.9 werden nach dem Wort „wird“ ein Semikolon und die Wörter „ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Anforderung“ eingefügt.

cc) In Nummer 2.10 werden nach den Wörtern „aufrechterhalten wird“ ein Semikolon und die Wörter „ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Anforderung,“ eingefügt.

dd) Folgende Nummer 2.11 wird angefügt:

„2.11 der Antragsteller nachweist, dass

2.11.1 die von ihm benannte Betriebsstätte in ein unabhängiges Qualitätsmanagementsystem seines Unternehmens eingegliedert ist, das mindestens den Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 entspricht, dessen Er-

füllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist, oder

2.11.2 die von ihm benannte Betriebsstätte die Anforderungen des BIV erfüllt. Der BIV muss ein Qualitätsmanagementsystem unterhalten, das mindestens den Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 entspricht, dessen Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist; ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Anforderung.“

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6 Aufsicht über anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten und den BIV

6.1 Die Anerkennungsstellen nach Nummer 1.1 üben die Aufsicht über die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten aus und die Obersten Landesbehörden üben die Aufsicht über den BIV aus. Die Anerkennungsstellen können selbst prüfen oder prüfen lassen, ob die SP und/oder die AU und/oder die AUK ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen sind sowie die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten von den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten erfüllt werden,

6.2 Die Anerkennungsstellen unterhalten ein Qualitätsmanagementsystem im Sinne der ISO/IEC 17020:2012, bei dem die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten nach Nummer 1.1 ein Teil des Qualitätsmanagementsystems nach Nummer 2.11 ist. In dem System müssen zusätzlich die folgenden Prozesse und Zuständigkeiten dokumentiert sein:

6.2.1 System zur Erhebung und Speicherung von Daten

Zu jeder anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt sind von der zuständigen Anerkennungsstelle Name, Anschrift, Datum der Anerkennung und Anerkennungsnummer zu erheben und zu speichern. Darüber hinaus sind für einen Zeitraum von längstens sechs Jahren ab dem jeweiligen Datum der Anerkennung folgende Daten zu erheben und unter Beachtung der einschlägigen Datenschutzvorschriften zu speichern:

6.2.1.1 Datum und Ergebnis mindestens der letzten zwei Überprüfungen,

6.2.1.2 Name, Funktion, Qualifikation und Datum der bei der jeweiligen Überprüfung aktuellen Erst- oder Wiederholungsschulung aller verantwortlichen Personen und Fachkräfte,

6.2.1.3 zu allen für die jeweilige Anerkennung vorgeschriebenen Prüfmitteln:

- Hersteller, Typ und ggf. Inventarnummer,

- bei genehmigungspflichtigen Prüfmitteln Datum und Nummer der Genehmigung,

- Datum und Ergebnis der letzten zwei vorgeschriebenen Eichungen, Stückprüfungen oder Kalibrierungen,

- Nachweise/Kalibrierscheine der letzten zwei durchgeführten Eichungen, Stückprüfungen oder Kalibrierungen,

6.2.2 System zur Auskunftserteilung und Übermittlung der Daten nach Nummer 6.2.1

6.2.2.1 Alle Daten nach Nummer 6.2.1 sind der nach Landesrecht zuständigen Stelle von der Anerkennungsstelle durch

- a) Erteilung einer Auskunft oder
- b) durch Übermittlung

kostenfrei zugänglich zu machen, soweit dies zu ihrer Überwachung anerkannter Kraftfahrzeugwerkstätten jeweils erforderlich ist.

6.2.2.2 Jede Anerkennung, jede Rücknahme, jeder Widerruf und jede Einschränkung der Anerkennung sowie die Daten nach Nummer 6.2.1 sind der zuständigen obersten Landesbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle und dem Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks unmittelbar zu melden.

6.2.2.3 Alle Daten nach Nummer 6.2.1.3 sind den Prüflingenieurinnen der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen oder den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr von der Anerkennungsstelle durch

- a) Erteilung einer Auskunft oder
- b) durch Übermittlung

kostenfrei zugänglich zu machen, soweit dies zur Durchführung der HU und/oder der SP und/oder der AU und/oder der AUK im Einzelfall oder für das Qualitätsmanagementsystem der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen oder der Technischen Prüfstellen im Einzelfall jeweils erforderlich ist.

6.3. Die in 6.2.1 Satz 1 und 6.2.1.1 bis 6.2.1.3 genannten Daten sind von der Anerkennungsstelle nach dem Ablauf, der Rücknahme, dem Widerruf oder der sonstigen Beendigung der Gültigkeit der Anerkennung, längstens aber nach sechs Jahren ab dem jeweiligen Datum der Anerkennung unverzüglich zu löschen.

6.4 Nummer 8.1.1 findet Anwendung.“

29. In Anlage VIII d wird Nummer 3.2 wie folgt gefasst:

„3.2 Die Einhaltung der für die eingesetzten Mess-/Prüfgeräte geltenden gesetzlichen Vorschriften und Herstellervorgaben für die Kalibrierung sind sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten, ist die Durchführung von HU, SP, AU, AUK und GWP bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Untersuchungsstelle unzulässig. Die in Anhang III einschließlich Tabelle 1 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51; L 334 vom 22.12.2015, S. 66) genannten Mindestanforderungen an die Einrichtungen und Geräte für die Technische Überwachung sind ab dem 20. Mai 2023 einzuhalten. Der Kalibrierstatus der eingesetzten Mess-/Prüfgeräte ist anhand eines Kalibrierscheins, der dem amtlichen Muster der Deutschen Akkreditierungsstelle entspricht, zu beurteilen. Die Inspektionsstelle oder das akkreditierte Kalibrierlaboratorium ist verpflichtet, für den Ergebnisbericht das amtliche Muster bei Kalibrierungen im Anwendungsbereich der StVZO zu nutzen. Das amtliche Muster des Kalibrierscheins wird

auf der Website der Deutschen Akkreditierungsstelle zum Download bereitgestellt.“

30. In Anlage VIIIe wird Nummer 6 Satz 2 wie folgt gefasst:

„Der Kontrollbeirat setzt sich zusammen aus vier Vertretern der Länder, die von den zuständigen obersten Landesbehörden dazu bestimmt werden.“

31. Anlage XIV wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 3.1.1 werden jeweils in den Nummern 7 und 9 die Wörter „Abschnitt 4.2.1“ durch die Wörter „Abschnitt 4.1.2.1“ ersetzt.

b) In Abschnitt 3.1.2 werden jeweils in den Nummern 8 und 12 die Wörter „Abschnitt 4.2.3“ durch die Wörter „Abschnitt 4.1.2.3“ ersetzt.

c) Abschnitt 3.1.3 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Folgende Nummern 12, 13 und 14 werden angefügt:

„12. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.4 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder

13. mit Motoren ausgerüstet sind, die der UN-Regelung Nummer 96, in Kraft gesetzt durch die Verordnung vom 11. Oktober 1996 (BGBl. 1996 II S. 2555), zuletzt geändert durch die Änderungsserie 04 – Verordnung vom 16. Oktober 1998 – (BGBl. 1998 II S. 2738) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Motoren mit Selbstzündung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor, entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1. genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche H, I, J und K nicht überschreiten, oder

14. mit Motoren ausgerüstet sind, die der delegierten Verordnung (EU) 2015/96 entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.4 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“

d) Abschnitt 3.1.4 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 7 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Folgende Nummern 8, 9 und 10 werden angefügt:

„8. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.5 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder

9. mit Motoren ausgerüstet sind, die der UN-Regelung Nummer 96, in Kraft gesetzt durch die Verordnung vom 11. Oktober 1996 (BGBl. 1996 II S. 2555), zuletzt geändert durch die Änderungsserie 04 – Verordnung vom 16. Oktober 1998 – (BGBl. 1998 II S. 2738) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Motoren mit Selbstzündung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor, entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1. genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche H, I, J und K nicht überschreiten, oder

schaftliche Zugmaschinen hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor, entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1. genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche L, M, N und P nicht überschreiten, oder

10. mit Motoren ausgerüstet sind, die der delegierten Verordnung (EU) 2015/96 entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.5 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“

e) Abschnitt 3.1.5 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Folgende Nummern 5, 6 und 7 werden angefügt:

„5. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.6 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder

6. mit Motoren ausgerüstet sind, die der UN-Regelung Nummer 96, in Kraft gesetzt durch die Verordnung vom 11. Oktober 1996 (BGBl. 1996 II S. 2555), zuletzt geändert durch die Änderungsserie 04 – Verordnung vom 16. Oktober 1998 – (BGBl. 1998 II S. 2738) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Motoren mit Selbstzündung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor, entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1. genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche Q und R nicht überschreiten, oder

7. mit Motoren ausgerüstet sind, die der delegierten Verordnung (EU) 2015/96 entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.6 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“

f) Abschnitt 3.1.6 Satz 1 wird wie folgt geändert:

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

bb) Folgenden Nummern 3 und 4 werden angefügt:

„3. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Verordnung (EU) 2016/1628 entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in den Tabellen II-1 und II-4 des Anhangs II der Verordnung (EU) 2016/1628 genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder

4. mit Motoren ausgerüstet sind, die der delegierten Verordnung (EU) 2018/985 entsprechen und deren Emissionen die in den Tabellen II-1 und II-4 des Anhangs II der Verordnung (EU) 2016/1628 genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“

32. Anlage XXIX wird wie folgt geändert:

a) Die Abschnitte 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„Abschnitt 2

Zwei-, drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge²⁾

| Klassen | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|-----------|-----------------------------|--|
| L1e - L7e | Alle Fahrzeuge der Klasse L | (1) Länge $\leq 4\ 000$ mm oder $\leq 3\ 000$ mm für ein L6e-B-Fahrzeug oder $\leq 3\ 700$ mm für ein L7e-C-Fahrzeug, und (2) Breite: $\leq 2\ 000$ mm, oder $\leq 1\ 000$ mm für ein L1e-Fahrzeug, oder $\leq 1\ 500$ mm für ein L6e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug und (3) Höhe $\leq 2\ 500$ mm und |

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|--------------|-------------------------------------|---|
| L1e | Leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug | (4) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) ein Hubvolumen von $\leq 50\text{ cm}^3$, falls ein PI-Verbrennungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 4\ 000$ W und (8) Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers und |
| Unterklassen | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L1e-A | Fahrrad mit Antriebssystem | (9) Räder, die für den Pedalantrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist, und (10) die Leistung des Hilfsantriebs wird beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen und (11) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 1\ 000$ W und (12) ein drei- oder vierrädriges Fahrrad, das mit den zusätzlichen spezifischen Kriterien 9 bis 11 für die Einstufung als Unterklasse übereinstimmt, gilt als technisch gleichwertig in Bezug auf ein zweirädriges L1e-A-Fahrzeug |
| L1e-B | Zweirädriges Kleinkraftrad | (9) ein sonstiges Fahrzeug der Klasse L1e, das anhand der Kriterien 9 bis 12 nicht als L1e-A-Fahrzeug eingestuft werden kann |

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|--------|---------------------------------|---|
| L2e | Dreirädriges Kleinkraft- rad | (4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) ein Hubvolumen von $\leq 50\text{ cm}^3$, falls ein PI-Motor mit Innenverbrennung, oder ein Hubvolumen von $\leq 500\text{ cm}^3$, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfigura- |

| | | |
|---------------------|--|---|
| | | tion des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ≤ 45 km/h und (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 4000 W und (8) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 270 kg und (9) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes und |
| Unterklassen | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L2e-P | Dreirädriges Kleinkraft- rad für Personenbe- förderung | (10) ein L2e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L2e-U-Fahrzeug übereinstimmen. |
| L2e-U | Dreirädriges Kleinkraft- rad für Güterbeförde- rung | (10) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) Länge Ladefläche \times Breite Ladefläche $\geq 0,3 \times$ Länge Fahrzeug \times größte Breite Fahrzeug oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht |

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|---------------------|------------------------------------|---|
| L3e | Zweirädriges Kraftrad | (4) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers und (6) zweirädriges Fahrzeug, das nicht in die Klasse L1e eingestuft werden kann |
| Unterklassen | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L3e-A1 | Kraftrad mit niedriger Leistung | (7) Hubvolumen ≤ 125 cm ³ und (8) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 11 kW und (9) Verhältnis von Leistung /Gewicht $\leq 0,1$ kW/kg |
| L3e-A2 | Kraftrad mit mittlerer Leistung | (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 35 kW und (8) Verhältnis Leistung /Gewicht $\leq 0,2$ kW/kg und (9) nicht abgewandelt von einem Fahrzeug, dessen Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist und (10) ein L3e-Fahrzeug, das nicht nach den zusätzlichen Kriterien 7, 8 und 9 für die Unterklassen eines L3e-A1-Fahrzeugs eingestuft werden kann |
| L3e-A3 | Kraftrad mit hoher | (7) jedes sonstige L3e-Fahrzeug, das nicht mittels der Klassifizierungskriterien eines L3e-A1- oder L3e-A2-Fahrzeugs eingestuft werden kann |

| | Leistung | |
|--------------------------------|--|--|
| Unter- Unterklassen | Bezeichnung der Unter-Unterklasse | Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung von L3e-A1-, L3e-A2- oder L3e-A3-Fahrzeugen |
| L3e-AxE (x = 1, 2 oder 3) | Enduro-Kraftrad | a) Sitzhöhe ≥ 900 mm und b) Bodenfreiheit ≥ 310 mm und c) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) $\geq 6,0$ und d) Masse in fahrbereitem Zustand zuzüglich der Masse der Antriebsbatterie im Falle eines Elektroantriebs oder eines Hybrid-Elektroantriebs ≤ 140 kg und e) kein Beifahrersitz |
| L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3) | Trial-Kraftrad | a) Sitzhöhe ≤ 700 mm und b) Bodenfreiheit ≥ 280 mm und c) Fassungsvermögen des Kraftstofftanks ≤ 4 l und d) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) $\geq 7,5$ und e) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 100 kg und f) kein Beifahrersitz |

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|--------|------------------------------------|---|
| L4e | Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen | (4) Basisfahrzeug mit Antriebssystem, das mit den Einstufungskriterien hinsichtlich der Klasse und Unterklasse für ein L3e-Fahrzeug übereinstimmt und (5) Basisfahrzeug mit Antriebssystem und einem Beiwagen und (6) mit höchstens vier Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes auf dem Kraftrad mit Beiwagen und (7) mit höchstens zwei Beifahrersitzen im Beiwagen und (8) Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers |

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|---------------------|--|--|
| L5e | Dreirädriges Kraftfahrzeug | (4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) Masse in fahrbereitem Zustand $\leq 1\,000$ kg und (6) dreirädriges Fahrzeug, das nicht als L2e-Fahrzeug eingestuft werden kann und |
| Unterklassen | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L5e-A | Dreirädriges Kraftfahrzeug | (7) ein L5e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L5e-B-Fahrzeug übereinstimmen und (8) mit höchstens fünf Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes |
| L5e-B | Dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung | (7) als Nutzfahrzeug ausgelegtes Fahrzeug mit geschlossenem, von höchstens drei Seiten zugänglichem Fahrer- und Fahrgastraum und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, ein- |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>schließlich des Fahrersitzes, und</p> <p>(9) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt:</p> <p>a) Länge Ladefläche × Breite Ladefläche $\geq 0,3 \times$ Länge Fahrzeug × Breite Fahrzeug oder</p> <p>b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und</p> <p>c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und</p> <p>d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht</p> |
|--|--|--|

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|--------------------|---|--|
| L6e | Leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug | <p>(4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und</p> <p>(5) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und</p> <p>(6) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 425 kg und</p> <p>(7) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm³, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und</p> <p>(8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und</p> |
| Unterklassen | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L6e-A | Leichtes Straßen-Quad | <p>(9) Fahrzeug der Klasse L6e, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein Fahrzeug der Unterklasse L6e-B übereinstimmt, und</p> <p>(10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 4\ 000$ W und</p> |
| L6e-B | Leichtes Vierradmobil | <p>(9) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und</p> <p>(10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 6\ 000$ W und</p> |
| Unter-Unterklassen | Bezeichnung der Unter-Unterklasse | Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung eines L6e-B-Fahrzeugs |
| L6e-BP | Leichtes Vierradmobil für Personenbeförderung | <p>(11) hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes L6e-B-Fahrzeug und</p> <p>(12) L6e-B-Fahrzeug, das nicht dem spezifischen Einstufungskriterium für ein L6e-BU-Fahrzeug entspricht</p> |
| L6e-BU | Leichtes Vierradmobil für Güterbeförderung | <p>(11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt:</p> <p>a) Länge Ladefläche × Breite Ladefläche $> 0,3 \times$ Länge Fahrzeug × Breite Fahrzeug oder</p> <p>b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht |
|--|--|--|

| Klasse | Bezeichnung der Klasse | Gemeinsame Einstufungskriterien |
|---------------------------|--|--|
| L7e | Schweres vierrädriges Kraftfahrzeug | (4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) Masse in fahrbereitem Zustand: a) ≤ 450 kg für die Beförderung von Personen b) ≤ 600 kg für die Beförderung von Gütern und (6) L7e-Fahrzeug, das nicht als L6e-Fahrzeuge eingestuft werden kann und |
| Unterklasse | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L7e-A | Schweres Straßen-Quad | (7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt und (8) ausschließlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug und (9) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und |
| Unter-Unterklassen | Bezeichnung der Unter-Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L7e-A1 | A1 schweres Straßen-Quad | (10) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und (11) Lenkung mittels Lenkstange |
| L7e-A2 | A2 schweres Straßen-Quad | (10) L7e-A-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-A1-Fahrzeug übereinstimmt, und (11) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes |
| Unterklassen | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L7e-B | Schweres Gelände-Quad | (7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-C-Fahrzeuge übereinstimmt, und (8) Bodenfreiheit ≥ 180 mm und |
| Unter-Unterklassen | Bezeichnung der Unter-Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L7e-B1 | Gelände-Quad | (9) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und (10) für die Lenkung mit einer Lenkstange ausgerüstet und (11) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und (12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 6 |
| L7e-B2 | Side-by-Side-Buggy | (9) anderes L7e-B-Fahrzeug als ein L7e-B1-Fahrzeug und |

| | | |
|---------------------------|---|--|
| | | (10) höchstens drei nicht sattelförmige Sitzplätze, von denen zwei nebeneinander angeordnet sind, einschließlich des Fahrersitzes und (11) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und (12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 8 |
| Unterklasse | Bezeichnung der Unterklasse | Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse |
| L7e-C | Schweres Vierradmobil | (7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-B-Fahrzeug übereinstimmt, und (8) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und (9) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und (10) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und |
| Unter-Unterklassen | Bezeichnung der Unter-Unterklasse | Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Unterklasse L7e-C schwere Vierradmobile |
| L7e-CP | Schweres Vierradmobil für Personenbeförderung | (11) L7e-C-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-CU-Fahrzeug übereinstimmt, und (12) höchstens vier nicht sattelförmige Sitze, einschließlich des Fahrersitzes |
| L7e-CU | Schweres Vierradmobil für Güterbeförderung | (11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) Länge Ladefläche \times Breite Ladefläche $> 0,3 \times$ Länge Fahrzeug \times Breite Fahrzeug oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht, und (12) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitze, einschließlich des Fahrersitzes |

Diese Einteilung gilt nicht für die nachstehenden Fahrzeuge:

- a) Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h;
- b) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch körperbehinderte Personen bestimmt sind;
- c) ausschließlich fußgängergeführte Fahrzeuge;
- d) Fahrzeuge, die ausschließlich für die Benutzung im sportlichen Wettbewerb bestimmt sind;
- e) Fahrzeuge, die zur Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste ausgelegt und gebaut sind;

f) land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, Maschinen gemäß der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte und der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen sowie Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 2007/46/EG;

g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen ausgelegt sind;

h) Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht;

i) selbstbalancierende Fahrzeuge;

j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben;

k) Fahrzeuge, bei denen sich der R-Punkt in einer Sitzposition des Fahrers bei den Klassen L1e, L3e und L4e in einer Höhe von ≤ 540 mm oder bei den Klassen L2e, L5e, L6e and L7e in einer Höhe von ≤ 400 mm befindet.

Grundlage der in Abschnitt 2 genannten Leistungsgrenzen ist die maximale Nenndauerleistung bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb und die maximale Nutzleistung bei Fahrzeugen, die von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden. Das Gewicht eines Fahrzeugs wird als identisch mit seiner Masse in fahrbereitem Zustand betrachtet.

Die Einstufung eines L3e-Fahrzeugs als Unterklasse je nachdem, ob seine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit weniger, gleich oder mehr als 130 km/h beträgt, ist unabhängig von seiner Einstufung in die Antriebsleistungsklassen L3e-A1, L3e-A2 oder L3e-A3.

Abschnitt 3

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Anhänger und gezogene auswechselbare Geräte³⁾

1 Klasse T: alle Zugmaschinen auf Rädern; jeder Klasse von Zugmaschinen auf Rädern wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:

a) „a“ für Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h,

b) „b“ für Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

Klasse T1: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1 150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1 000 mm.

Klasse T2: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Mindestspurweite von weniger als 1 150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg, einer Bodenfrei-

heit bis 600 mm; wenn der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90 beträgt, ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Klasse T3: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg.

Klasse T4: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung

Klasse T4.1 (Stelzradzugmaschinen): Zugmaschinen, die für den Einsatz in hohen Reihenkulturen, z. B. Rebkulturen, ausgelegt sind. Sie sind durch ein überhöhtes Fahrgestell oder einen überhöhten Fahrgestellteil gekennzeichnet, so dass sie parallel zu den Pflanzenreihen über diese hinweg fahren und dabei eine oder mehrere Reihen zwischen ihre Räder nehmen können. Sie sind zur Beförderung oder zum Antrieb von Geräten konzipiert, die vorn, zwischen Achsen, hinten oder auf einer Plattform angebracht sind. Befindet sich die Zugmaschine in Arbeitsposition, ist die Bodenfreiheit, gemessen in der Vertikalen der Pflanzenreihen, größer als 1 000 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden (bei normaler Bereifung) und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Klasse T4.2 (überbreite Zugmaschinen): Zugmaschinen, die durch ihre großen Abmessungen gekennzeichnet und speziell zur Bearbeitung großer landwirtschaftlicher Flächen bestimmt sind.

Klasse T4.3 (Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit): Zugmaschinen mit Vierradantrieb, deren auswechselbare Geräte für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, mit einem Tragrahmen, einer oder mehreren Zapfwellen, einer technisch zulässigen Masse von höchstens 10 t und einem Verhältnis technisch zulässige Masse/maximale Leermasse in fahrbereitem Zustand unter 2,5 sowie mit einem Schwerpunkt (bei normaler Bereifung) von weniger als 850 mm über dem Boden.

2 Klasse C: Zugmaschinen auf Gleisketten, die über die Gleisketten oder über eine Kombination von Rädern und Gleisketten angetrieben werden (Definition der Unterklassen analog zu der Klasse T).

3 Klasse R: Anhänger; jeder Klasse von Anhängern gemäß den Nummern 11 bis 14 wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:

a) „a“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h,

b) „b“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

Klasse R1: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1 500 kg beträgt.

Klasse R2: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1 500 kg und bis zu 3 500 kg beträgt.

Klasse R3: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3 500 kg und bis zu 21 000 kg beträgt.

Klasse R4: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21 000 kg beträgt.

4 Klasse S: gezogene auswechselbare Geräte.

Jeder Klasse von gezogenen auswechselbaren Geräten wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:

a) „a“ für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h,

b) „b“ für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

Klasse S1: gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3 500 kg beträgt.

Klasse S2: gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse über 3 500 kg beträgt.

Die Einteilung gilt nicht für speziell zum Einsatz in der Forstwirtschaft bestimmte Maschinen wie Seilschlepper (Skidder) und Rückezüge (Forwarder) nach ISO-Norm 6814:2000, für Forstmaschinen auf Fahrgestell für Erdbaumaschinen nach ISO-Norm 6165:2001 und für auswechselbare Maschinen, die im öffentlichen Straßenverkehr von einem anderen Fahrzeug in vollständig angehobener Stellung mitgeführt werden.“

b) Folgende Erläuterungen werden angefügt:

„1) Klasseneinteilung gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie).

2) Klasseneinteilung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 65; ABl. L 64 vom 10.3.2017, S. 116), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 134/2014 (ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1) geändert worden ist.

3) Klasseneinteilung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2018/830 (ABl. L 140 vom 6.6.2018, S. 15) geändert worden ist.“

33. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Nach der Zeile zu § 32c Absatz 4 werden die folgenden Zeilen eingefügt:

| Zur Vorschrift des/der | sind folgende Bestimmungen anzuwenden: | |
|--------------------------|--|--|
| „§ 32e Absatz 1 Nummer 1 | Anhang VI sowie VIII | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 der Kommission vom 19. September 2014 zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 364 vom 18.12.2014, S. 1; L 300 vom 8.11.2016, S. 29; L 209 vom 12.8.2017, S. 59; L 13 vom 18.1.2018, S. 27), geändert durch die |

| | | |
|-------------------------|---------------------------------|--|
| | | a) Verordnung (EU) 2016/1788 (ABl. L 277 vom 13.10.2016, S. 1), b) Verordnung (EU) 2018/830 (ABl. L 140 vom 06.06.2018, S. 15) in der jeweils geltenden Fassung. |
| § 32e Absatz 1 Nummer 2 | Anhänge IX sowie X | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014. |
| § 32e Absatz 1 Nummer 3 | Anhänge VI, VIII und IX sowie X | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014. |
| § 32e Absatz 1 Nummer 4 | Anhänge VII sowie VIII | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014. |
| § 32e Absatz 2 | Anhang XI | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.“ |

b) Nach der Zeile zu § 35a Absatz 13 werden die folgenden Zeilen eingefügt:

| | | |
|------------------------|--|---|
| Zur Vorschrift des/der | sind folgende Bestimmungen anzuwenden: | |
| „§ 35a Absatz 14 | Anhang XIX sowie Anhang XVIII | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014. |
| § 35a Absatz 15 | Anhang XII und Anhang XIV | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.“ |

c) Nach der Zeile zu § 35c Absatz 2 wird folgende Zeile eingefügt:

| | | |
|------------------------|--|---|
| Zur Vorschrift des/der | sind folgende Bestimmungen anzuwenden: | |
| „§ 35d Absatz 2 | Anhang XV | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.“ |

d) Die Zeilen zu § 41a werden wie folgt gefasst:

| | | |
|--|--|---|
| Zur Vorschrift des/der | sind folgende Bestimmungen anzuwenden: | |
| „§ 41a Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 4 Satz 1 | Teil II | der Regelung Nr. 67 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die I. Genehmigung der speziellen Ausrüstung von Fahrzeugen der Klassen M und N, in deren Antriebssystem verflüssigte Gase verwendet werden, II. Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N, die mit der speziellen Ausrüstung für die Verwendung von verflüssigten Gasen in ihrem Antriebssystem ausgestattet sind, in Bezug auf den Einbau dieser Ausrüstung (ABl. L 285 vom 20.10.2016, S. 1) |
| § 41a Absatz 1 Nummern 2 und 3 und Absatz 4 Satz 1 | Teil II | der Regelung Nr. 110 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung: I. der speziellen Bauteile von Kraftfahrzeugen, in deren Antriebssystem komprimiertes Erdgas (CNG) und/ oder Flüssigerdgas (LNG) verwendet wird, II. von Fahrzeugen hinsichtlich des Einbaus spezieller Bauteile eines genehmigten Typs für die Verwendung von komprimiertem Erdgas (CNG) und/oder Flüssigerdgas (LNG) in ihrem Antriebssystem (ABl. L 166 vom 30.6.2015, S. 1) |
| § 41a | | Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlamen- |

| | | |
|---|-----------|---|
| Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 4 Satz 1 | | tes und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 35 vom 5.2.2009, S. 32) |
| § 41a Absatz 2 Nummern 1 und 2 und Absatz 4 Satz 1 | | Regelung Nr. 115 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der I. speziellen Nachrüstsysteme für Flüssiggas (LPG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur Verwendung von Flüssiggas in ihrem Antriebssystem II. speziellen Nachrüstsysteme für komprimiertes Erdgas (CNG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur Verwendung von komprimiertem Erdgas in ihrem Antriebssystem (ABl. L 323 vom 7.11.2014, S. 91) |
| § 41a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 4 Satz 1 | Teil I | der Regelung Nr. 67 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die I. Genehmigung der speziellen Ausrüstung von Fahrzeugen der Klassen M und N, in deren Antriebssystem verflüssigte Gase verwendet werden, II. Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N, die mit der speziellen Ausrüstung für die Verwendung von verflüssigten Gasen in ihrem Antriebssystem ausgestattet sind, in Bezug auf den Einbau dieser Ausrüstung (ABl. L 285 vom 20.10.2016, S. 1) |
| § 41a Absatz 3 Satz 1 Nummern 2 und 3 und Absatz 4 Satz 1 | Teil I | der Regelung Nr. 110 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung: I. der speziellen Bauteile von Kraftfahrzeugen, in deren Antriebssystem komprimiertes Erdgas (CNG) und/ oder Flüssigerdgas (LNG) verwendet wird, II. von Fahrzeugen hinsichtlich des Einbaus spezieller Bauteile eines genehmigten Typs für die Verwendung von komprimiertem Erdgas (CNG) und/oder Flüssigerdgas (LNG) in ihrem Antriebssystem (ABl. L 166 vom 30.6.2015, S. 1) |
| § 41a Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 und Absatz 4 Satz 1 | | Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 35 vom 5.2.2009, S. 32) |
| § 41a Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 Satz 1 | | Regelung Nr. 115 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der I. speziellen Nachrüstsysteme für Flüssiggas (LPG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur Verwendung von Flüssiggas in ihrem Antriebssystem II. speziellen Nachrüstsysteme für komprimiertes Erdgas (CNG) zum Einbau in Kraftfahrzeuge zur Verwendung von komprimiertem Erdgas in ihrem Antriebssystem (ABl. L 323 vom 7.11.2014, S. 91) |
| § 41a Absatz 8 | | Richtlinie 87/404/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für einfache Druckbehälter |

| | |
|--|--|
| | (ABl. L 220 vom 8.8.1987, S. 48, ABl. L 31 vom 2.2.1990, S. 46), geändert durch die a) Richtlinie 90/488/EWG des Rates vom 17. September 1990 (ABl. L 270 vom 2.10.1990, S. 25), b) Richtlinie 93/68/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 1).“ |
|--|--|

e) Nach der Zeile zu § 55 Absatz 2a wird folgende Zeile eingefügt:

| Zur Vorschrift des/der | sind folgende Bestimmungen anzuwenden: | |
|------------------------|--|--|
| „§ 55 Absatz 3b | Artikel 8 Anhang VII | der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.05.2014, Seite 131), geändert durch die a) Delegierte Verordnung (EU) 2017/1576 der Kommission vom 26. Juni 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an das Akustische Fahrzeug-Warnsystem (AVAS) für die EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen (ABl L 239 vom 19.9.2017, Seite 3) b) Delegierte Verordnung (EU) 2019/839 der Kommission vom 7. März 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen (ABl L 138 vom 24.5.2019, Seite 70).“ |

f) Die Zeile zu § 56 Absatz 2 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

| Zur Vorschrift des/der | sind folgende Bestimmungen anzuwenden: | |
|-------------------------|--|---|
| „§ 56 Absatz 2 Nummer 4 | Anhang IX | der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2015/208 der Kommission vom 8. Dezember 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 42 vom 17.02.2015, S. 1; ABl. L 278 vom 14.10.2016 S. 52), geändert durch die a) Verordnung (EU) 2016/1788 (ABl. L 277 vom 13.10.2016, S. 1), b) Verordnung (EU) 2018/829 (ABl. L 140 vom 06.06.2018, S.8) in der jeweils geltenden Fassung.“ |

Artikel 2

Änderung der 35. Ausnahmereverordnung zur StVZO

In § 1 Absatz 1 der 35. Ausnahmereverordnung zur StVZO vom 22. April 1988 (BGBl. I S. 562), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 26. Juli 2013 (BGBl. I S. 2803)

geändert worden ist, werden im Satzteil vor Nummer 1 nach dem Wort „wenn“ die Wörter „die Fahrten ausschließlich dem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck gemäß § 6 Absatz 5 Fahrerlaubnis-Verordnung dienen und“ eingefügt.

Artikel 3

Aufhebung der 55. Ausnahmereverordnung zur StVZO

Die 55. Ausnahmereverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2479) wird aufgehoben.

Artikel 4

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

In der Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird nach Gebühren-Nummer 241.5 folgende Gebühren-Nummer 241a eingefügt:

| Gebühren-Nummer | Gegenstand | Gebühr Euro |
|-----------------|--|-------------|
| „241a | Erhebung und Speicherung der Daten nach Nummer 6.2.1 der Anlage VIIIc der StVZO und Auskunft zu diesen Daten oder Übermittlung dieser Daten nach den Nummern 6.2.2.1 und 6.2.2.3 der Anlage VIIIc der StVZO je Kraftfahrzeugwerkstatt für einen Zweijahreszeitraum | 25,00“. |

Artikel 5

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 7a der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu Anlage 12 wie folgt gefasst:

„Anlage 12 Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge“.

2. § 2 Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge: leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe f in Verbindung mit dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in der jeweils geltenden Fassung;“.

3. § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge,“.

4. In § 7 werden die Wörter „Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Neufassung) (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (Abl. L 127 vom 29.04.2012, S. 51)“ ersetzt.

5. § 34 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 15 Buchstabe a werden nach den Wörtern „erhebliche Mängel“ ein Komma und die Wörter „gefährliche Mängel“ eingefügt.

bb) In Nummer Nummer 15 Buchstabe b wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

- cc) Folgende Nummer 16 wird angefügt:

„16. Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen und, soweit vorhanden, bei Anhängern.“

- b) Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. fehlende Plausibilität des Standes des Wegstreckenzählers, sofern festgestellt,“.

- c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Folgende weitere Daten mit Bezug auf eine Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung sind im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern:

1. Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung durch die Zulassungsbehörde,

2. Zeitpunkt der Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln,

3. Ergebnis nach Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln.

§ 33 Absatz 1 gilt entsprechend.“

6. In § 39 wird nach Absatz 5a folgender Absatz 5b eingefügt:

„(5b) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2f des Straßenverkehrsgesetzes dürfen die in § 34 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7, 9 bis 12, 15 und 16, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7, 12 und 18 bis 20 sowie Absatz 3 genannten Daten der jeweils letzten gespeicherten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung für Anfragen unter Verwendung der Fahrzeugidentifizierungsnummer und, sofern zugeteilt, des Kennzeichens bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten werden bereitgehalten für die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und für die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, auch über ihre jeweiligen Kopfstellen, sowie über Kopfstellen für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen. Die Verwendung der Daten durch die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, durch die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und durch die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten ist auf die Zwecke der Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung beschränkt; nach deren Durchführung sind die Daten unverzüglich zu löschen. Die Daten dürfen weder an Dritte weiterübermittelt noch offengelegt werden.“

7. In der Überschrift der Anlage 12 werden die Wörter „vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge“ durch die Wörter „leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 189a wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)“ die Angabe „Nummer 1a“ durch die Angabe „Nummer 1b“ ersetzt.
2. In Nummer 214a wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)“ die Angabe „Nummer 1a“ durch die Angabe „Nummer 1b“ ersetzt.
3. Nach Nummer 253 wird nach der Überschrift „d) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ folgender Abschnitt eingefügt:

| „Lfd. Nr.“ | Tatbestand | StVO | Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten |
|------------|--|--|--|
| | Erlöschen der Betriebserlaubnis | | |
| 253a | Änderungen am Fahrzeug vorgenommen oder vornehmen lassen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen | § 19 Absatz 2 Satz 3 § 69a Absatz 2 Nummer 1a | |
| 253a.1 | - als Hersteller oder Importeur | | 800 € |
| 253a.2 | - als Gewerbetreibender | | 400 €“. |

Artikel 7

Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

1. Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

2. Artikel 1 Nummer 30 und Artikel 5 Nummer 5 Buchstabe c und Nummer 6 treten am ...[einsetzen: ersten Tag des zwölften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

3. § 32 und Anlage VIIIc der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, können bis 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung alternativ angewendet werden.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verordnung dient im Wesentlichen der Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird hinsichtlich der höchstzulässigen Abmessungen und Gesamtgewichte für bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen an das EU-Recht angepasst. Die Vorschriften für land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, insbesondere der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, werden hinsichtlich der Vorschriften zum Schutz der Insassen angepasst. Die höchstzulässige Breite von bestimmten Fahrzeugen wird an den land- oder forstwirtschaftlichen Einsatzzweck gebunden. Darüber hinaus werden die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten gemäß Anlage VIIIc der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und die Zusammensetzung des Kontrollbeirates der Zentralen Stelle gemäß Anlage VIIIe der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert. Zudem wird im Zuge der Gleichstellung die nationale Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreibern auch für bereits vor dem 01. Januar 2013 zugelassene Fahrzeuge aufgehoben.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Der Bund verfügt über die Regelungskompetenz hinsichtlich der Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Änderung der §§ 32 und 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgt zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 und der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019, die die Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr ändern. Daraus folgt, dass die Änderung auch im Einklang mit dem Europarecht steht.

Die Einfügung des § 32e sowie die Änderungen der §§ 22a, 30, 35a, 35d sowie der Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgt zur Angleichung der Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung an die Verordnung (EU) 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Die Ausrüstungspflicht für Fahrtenschreiber oder Kontrollgeräte wird durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr geregelt. Dies bleibt von der Anpassung des § 72 unberührt.

Die Änderungen des Anhangs der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dienen der Anpassung an das Europarecht.

Die weiteren Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr berühren keine europarechtlichen bzw. völkerrechtlichen Belange.

VI. Regelungsfolgen

Die Verordnung dient im Wesentlichen der Umsetzung europäischer Vorgaben.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb stellt eine Verwaltungsvereinfachung dar, da hierdurch im betroffenen Anwendungsbereich keine Ausnahmegenehmigungen mehr für klimatisierte Container oder Wechselaufbauten erteilt werden müssen.

Ebenso stellt Artikel 1 Nummer 30 eine Verwaltungsvereinfachung dar.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Artikel 1 Nummer 6 Buchstaben a, c, d und e und Nummer 9 Buchstaben b, c und d betreffen Klimaaspekte und entsprechen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung.

Artikel 1 Nummer 9 Buchstaben b und d wirken sich nicht positiv auf das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur), eine belastbare Infrastruktur aufzubauen aus, da durch die stärkere Belastung die Nutzungsdauer der Straßeninfrastruktur reduziert wird.

Die Aktualisierung der Anforderungen entsprechend dem EU-Recht führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und betrifft die Aspekte Gesundheit und Wohlergehen sowie Mobilität der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung.

Im Übrigen sind Nachhaltigkeitsaspekte nicht berührt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Hinsichtlich der Änderungen in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) ist mit einer Entlastung des Erfüllungsaufwandes der Bürgerinnen und Bürger zu rechnen. Sie sind als private Halterinnen und Halter von Kraftfahrzeugen von Zahlungsvorgängen betroffen. Mit der Vereinheitlichung der Zulassungsfreiheit von Fahrzeugen der Klasse L6e steigt die Zahl der zulassungsfreien Fahrzeuge, da mit der Übernahme der Definition der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge nach europarechtlichen Vorgaben zur Typgenehmigung in die FZV der Parameter für die zulässige Höchstmasse von nicht mehr als 350 kg auf unter 425 kg steigt. Damit geht für die Bürgerinnen und Bürger eine Reduzierung des Zeitaufwandes und des Sachaufwandes für die Erstzulassung einher. Der Zeitaufwand für die Erstzulassung in der Zulassungsbehörde im Rahmen des Vor-Ort-Verfahrens ergibt sich aus der Wegezeit in Höhe von durchschnittlich 22 Minuten und der Vor-Ort Bearbeitungszeit von durchschnittlich 11 Minuten. Dies ergibt eine Reduzierung des Zeitaufwandes in Höhe von insgesamt 33 Minuten pro Fall. Obwohl für die Halterinnen und Halter der Hin- und Rückweg zur Behörde anfällt, wird standardmäßig der einfache Weg einbezogen. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Entfernungspauschale im Steuerrecht. Ebenfalls an das Steuerrecht angelehnt, werden für die Berechnung der Entlastung 30 Cent pro Kilometer verwendet. Der einfache Weg zu einer Behörde beträgt auf Kreisebene durchschnittlich rund 22 Minuten und ca. 10 km. Hieraus ergeben sich pro Fall durchschnittliche Wegekosten von 3 Euro. Wartezeiten in Behörden und anfallende Gebühren für Verwaltungsleistungen sind nicht Teil des Erfüllungsaufwandes und werden daher nur nachrichtlich ausgewiesen (siehe zu VI. 5.). Es entfällt daher der Sachaufwand für den Weg zur Zulassungsbehörde in Höhe von 3 Euro pro Fall.

Auf der Grundlage des Bestandes von 378 zugelassenen leichten 4-rädrigen Kraftfahrzeugen am 1. Januar 2019 mit einer Leermasse von 351 bis 424 kg wird mit einer jährlichen Anwendungsfallzahl von rund 1 000 Fahrzeugen gerechnet, die mit der Änderung der FZV nun zusätzlich der Zulassungsfreiheit unterliegen. Die Reduzierung des Erfüllungsaufwandes für die Bürgerinnen und Bürger betrifft damit Halterinnen und Halter von geschätzt rund 1 000 Fahrzeugen der Klasse L6e und umfasst insgesamt 550 Stunden Zeitaufwand und 3 000 Euro Sachaufwand.

Die Prüfung der Gasanlage durch die Erweiterung des § 41a StVZO erfolgt in der Regel im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO, so dass kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger entsteht.

Nach umfangreicheren Reparaturen an der Gasanlage sowie bei deren Beeinträchtigung durch einen Brand oder einen Unfall ist eine Prüfung der Gasanlage außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Weg zu einer entsprechenden Werkstatt maximal 25 km beträgt und maximal 30 Minuten dauert. Obwohl der Hin- und Rückweg zur Werkstatt anfällt, wird standardmäßig der einfache Weg einbezogen. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Entfernungspauschale im Steuerrecht. Ebenfalls an das Steuerrecht angelehnt, werden für die Berechnung der Entlastung 30 Cent pro Kilometer verwendet. Hieraus ergeben sich pro Fall durchschnittliche Wegekosten von 7,50 Euro. Es ist mit einem Erfüllungsaufwand von rund 30 Minuten Zeitaufwand und 7,50 Euro Sachaufwand im Einzelfall zu rechnen, wenn die Prüfung außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich ist.

Die weiteren Änderungen erzeugen keinen Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Ein Nachweis über das Vorhandensein und die Vorschriftsmäßigkeit von Überrollschutzstrukturen (Schutzkabine/Schutzrahmen) und Schutzaufbauten gegen herabfallende Gegenstände wird bei der Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen gemäß § 32e StVZO erforderlich. Dieser Nachweis war jedoch bisher bereits im Rahmen der Vorschriften über die Arbeitssicherheit von Maschinen zu erbringen, wenn die land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck eingesetzt wird. Es ergibt sich kein zusätzlicher Prüfaufwand; von zusätzlichen Kosten ist nicht auszugehen.

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen werden grundsätzlich mittels Typgenehmigung in den Verkehr gebracht; sie entsprechen damit technisch bereits den Anforderungen, die nun für die Einzelbetriebserlaubnis vorgeschrieben werden. Von zusätzlichen Kosten ist daher nicht auszugehen.

Die bisherige Vorschrift über das sichere Auf- und Absteigen wurde für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen konkretisiert und mit Anforderungen an den Betätigungsbereich ergänzt. Die festgelegten Anforderungen wurden aus den Vorschriften des Arbeitsschutzes gestrichen und in die StVZO übernommen. Ein Erfüllungsaufwand ergibt sich dadurch nicht.

Die Prüfung der Gasanlage durch die Erweiterung des § 41a StVZO erfolgt in der Regel im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO, so dass kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht.

Nach umfangreicheren Reparaturen an der Gasanlage sowie bei deren Beeinträchtigung durch einen Brand oder einen Unfall ist eine Prüfung der Gasanlage außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Weg zu einer entsprechenden Werkstatt maximal 25 km beträgt und maximal 30 Minuten dauert. Obwohl der Hin- und Rückweg zur Werkstatt anfällt, wird standardmäßig der einfache Weg einbezogen. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Entfernungspauschale im Steuerrecht. Ebenfalls an das Steuerrecht angelehnt, werden für die Berechnung der Entlastung 30 Cent pro Kilometer verwendet. Hieraus ergeben sich pro Fall durchschnittliche Wegekosten von 7,50 Euro. Der demnach entfallende Zeitaufwand von 30 Minuten je Fall wird bei der Wirtschaft als Personalaufwand mit dem durchschnittlichen Lohnsatz der Gesamtwirtschaft aller Unternehmensgrößenklassen (34,50 €/Euro/h) monetarisiert.

Es ist mit einem Erfüllungsaufwand von rund 25 Euro Sachaufwand im Einzelfall zu rechnen, wenn die Prüfung außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich ist.

Die Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a StVZO für ältere Fahrzeuge dient der Gleichstellung und führt zu einer Entlastung der Wirtschaft, da die zweijährliche Prüfung des Fahrtenschreibers in Kraftfahrzeugwerkstätten, die von amtlich anerkannten Fahrtsschreiber- oder Kontrollgerätehersteller beauftragt wurden oder nach Maßgabe der StVZO anerkannt sind, entfällt. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Weg zu einer entsprechenden Werkstatt maximal 25 km beträgt und maximal 30 Minuten dauert. Dies ergibt eine Reduzierung des Zeitaufwandes in Höhe von insgesamt 30 Minuten pro Fall. Obwohl der Hin- und Rückweg zur Werkstatt anfällt, wird standardmäßig der einfache Weg einbezogen. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Entfernungspauschale im Steuerrecht. Ebenfalls an das Steuerrecht angelehnt, werden für die Berechnung der Entlastung 30 Cent pro Kilometer verwendet. Hieraus ergeben sich pro Fall durchschnittliche Wegekosten von 7,50 Euro. Der demnach entfallende Zeitaufwand von 30 Minuten je Fall wird bei der Wirtschaft als Personalaufwand mit dem durchschnittlichen Lohnsatz der Gesamtwirtschaft aller Unternehmensgrößenklassen (34,50 €/Euro/h) monetarisiert.

raus ergeben sich pro Fall durchschnittliche Wegekosten von 7,50 Euro. Der demnach entfallende Zeitaufwand von 30 Minuten je Fall wird bei der Wirtschaft als Personalaufwand mit dem durchschnittlichen Lohnsatz der Gesamtwirtschaft aller Unternehmensgrößenklassen (34,50 €/Euro/h) monetarisiert. Mithin wird eine Entlastung von 17,25 Euro an Personalaufwand und 7,50 Euro Sachaufwand, insgesamt rund 25 Euro je Fall alle zwei Jahre geschätzt. Da über die Anzahl der Fahrzeuge, die von dem Entfall der Ausrüstungspflicht betroffen sind, keine belastbaren Daten vorliegen, kann die finanzielle Entlastung für die Wirtschaft insgesamt nicht geschätzt werden.

Erfüllungsaufwand wird durch die Anpassung des § 57b nicht erzeugt. Die Änderung dient lediglich der Klarstellung hinsichtlich bereits unmittelbar geltenden EU-Rechts.

Durch die Änderung der FZV werden die Unternehmen entlastet, wenn sie leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge betreiben. Der Gesamtumfang ist jedoch nicht quantifizierbar, weil die Zahl der von Unternehmen betriebenen leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge nicht abschätzbar ist. Die zu erwartende Entlastung im Einzelfall basiert auf den Annahmen, die auch für die Bürger getroffen wurden (s.o.). Der demnach entfallende Zeitaufwand von 33 Minuten je Fall wird bei der Wirtschaft als Personalaufwand mit dem durchschnittlichen Lohnsatz der Gesamtwirtschaft aller Unternehmensgrößenklassen (34,50 Euro/h) monetarisiert. Mithin wird eine Entlastung von 18,98 Euro an Personalaufwand und 3 Euro Sachaufwand, insgesamt rund 22 Euro je Fall geschätzt. Bei den Bürokratiekosten aus Informationspflichten muss die Wegezeit jedoch ausgeklammert werden, so dass rund 9 Euro an Bürokratiekosten entfallen.

Durch die mit Änderung der Anlage VIIIc StVZO einzurichtende Datenbank entsteht bei der Wirtschaft im Einzelfall allenfalls geringfügiger Erfüllungsaufwand. An der Pflicht, dass die Prüf- und Messgeräte der Werkstätten als Prüfstützpunkte den Anforderungen des Qualitätsmanagementsystems entsprechen, ändert sich für die rund 40 000 Werkstätten nichts. Bisher war der Nachweis der durchgeführten Kalibrierungen, die in Abhängigkeit vom Messgerät jährlich oder zweijährlich zu erfolgen haben, dem vor Ort Prüfberechtigten der Überwachungsinstitutionen zu zeigen. Nunmehr ist der Nachweis an den Bundesinventionsverband als Verwaltungshelfer der zuständigen Behörden zu übersenden, der die Daten in die Datenbank einpflegt und insoweit für die Prüfer bereitstellt.

Die weiteren Änderungen der StVZO und der 35. Ausnahmeverordnung zur StVZO dienen der Klarstellung und Aktualisierung sowie Überführung bereits geregelter Sachverhalte in die StVZO und erzeugen keinen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Prüfung der Gasanlage für Halter der öffentlichen Hand durch die Erweiterung des § 41a StVZO erfolgt in der Regel im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO, so dass kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht. Es ist mit einem Erfüllungsaufwand von rund 30 Minuten Zeitaufwand, d.h. rund 20 Euro (39,60 Euro/h Lohnsatz Durchschnitt Öffentliche Verwaltung) im Einzelfall zu rechnen, wenn die Prüfung außerhalb der vorgenannten Untersuchung erforderlich ist.

Den anerkannten Stellen als Prüfer im Rahmen der Untersuchung gemäß § 29 StVZO entsteht durch die Erweiterung des § 41a StVZO ein zusätzlicher Aufwand von 30 Minuten im Einzelfall (39,60 Euro/h Lohnsatz Durchschnitt Öffentliche Verwaltung). Der Erfüllungsaufwand beträgt im Einzelfall rund 20 Euro.

Bei den anerkannten Fahrtschreiberprüfstellen entfällt durch die Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a StVZO der Aufwand von 90 Minuten im Einzelfall (39,60 Euro/h Lohnsatz Durchschnitt Öffentliche Verwaltung). Der Erfüllungsaufwand wird im Einzelfall um rund 140 Euro reduziert.

Die weiteren Änderungen der StVZO und der 35. Ausnahmeverordnung zur StVZO dienen der Klarstellung, Aktualisierung sowie Überführung bereits geregelter Sachverhalte in die StVZO und erzeugen keinen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung.

Erfüllungsaufwand für den Bund

Die Speicherung weiterer Daten im Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrtbundesamt erfordern eine Umstellung, bei der mit einem einmaligen Aufwand von 300 Stunden im gehobenen Dienst zu rechnen ist. Auf Basis der Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamts (43,40 Euro/h) wird der Erfüllungsaufwand auf rund 13 000 € geschätzt.

Erfüllungsaufwand für die Länder

Durch die mit Änderung der Anlage VIIIc StVZO einzurichtende Datenbank entsteht bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde bzw. bei dieser durch die Zuhilfenahme von Verwaltungshelfern (hier dem Bundesinnungsverband und seinen angeschlossenen Landesverbänden) Erfüllungsaufwand. Für den Betrieb und die Pflege der Datenbank sind etwa 500 000 Euro pro Jahr anzusetzen und einmalige Einrichtungskosten von 500 000 Euro Kosten bei einer Nutzungszeit von 10 Jahren, wobei hier die Softwareentwicklung und -pflege sowie die anfallenden Personalkosten beinhaltet sind. Die laufenden Kosten ergeben sich zum Großteil aus der Erfassung der Daten bei anerkannten Kfz-Betrieben, der Eintragung dieser Daten in die Zentrale Datenbank und im Weiteren um die Pflege der Daten, den Support für die Anwender, die Informationspflichten und die Weiterentwicklung der Zentralen Datenbank.

Der Kostenberechnung liegt eine Kalkulation zugrunde, die auf einer Überprüfung durch die Länder Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Schleswig-Holstein basiert.

Die Änderung der FZV zur Zulassungsfreiheit der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge führt zu einer Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwandes der Verwaltung der Länder. Die Zahl der zulassungsfreien Fahrzeuge steigt mit der Übernahme der Definition der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge nach europarechtlichen Vorgaben zur Typgenehmigung in die FZV, wie bereits oben für die Bürger dargelegt. Basierend auf einem Zeitaufwand von 11 Minuten je Fall und dem durchschnittlichen Lohnsatz der Kommunen über alle Laufbahngruppen (37,30 Euro/h) entfallen 5,78 Euro Personalkosten je Fall. Jährlich wird die Verwaltung der Länder im Ergebnis also um rund 6 000 Euro entlastet.

Erfüllungsaufwand für die Kommunen

Den Kommunen entstehen keine Kosten.

5. Weitere Kosten

Aufgrund der Erweiterung des § 41a StVZO auf Antriebe mit den alternativen Kraftstoffen Flüssigerdgas und Wasserstoff unterliegen Fahrzeuge, die mit diesen Kraftstoffen betrieben werden können, zukünftig den gleichen Vorgaben hinsichtlich der Prüfung der Gasanlage wie die bereits von § 41a StVZO erfassten alternativen Kraftstoffe.

Für die Prüfung der Gasanlage gemäß § 41a StVZO wird in Abhängigkeit von der Art der Prüfung eine Gebühr von 22,00 Euro bis 110,00 Euro erhoben.

Bei den Prüfungen der Gasanlage wird zwischen Gassystemeinbauprüfung, Gasanlagenprüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO und Gasanlagenprüfung ohne Hauptuntersuchung unterschieden. Die Gebühren sind in der Nummer 431.6 der Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) festgelegt. Die Gebühr für eine Gassystemeinbauprüfung beträgt 110,00 Euro (Gebührennummer 413.6.2), für eine Gasanlagenprüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung 22,00 Euro (Gebührennummer 413.6.1) und für eine Gasanlagenprüfung ohne Hauptuntersuchung 28,00 Euro (Gebührennummer 413.6.3).

In Deutschland sind 500 054 Fahrzeuge mit einem Antrieb ausgerüstet, der mit den alternativen Kraftstoffen gemäß dem neu neugefassten § 41a StVZO betrieben werden kann (Stand 01.07.2019). Von diesen unterliegen bereits 499 322 Fahrzeuge der Prüfpflicht für die Gasanlage. 46 Krafträder und 686 Kraftfahrzeuge (u.a. Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen) sind mit einem Antrieb ausgerüstet, der mit Wasserstoff oder Flüssigerdgas betrieben werden kann und bisher nicht von dieser Prüfpflicht erfasst wurde.

Die verpflichtende Prüfung ist in erster Linie die Gasanlagenprüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO mit einer Gebühr von 22,00 Euro. Die Hauptuntersuchung dieser Fahrzeuge erfolgt in der Regel alle 24 Monate (bei erstmals in den Verkehr gekommenen Personenkraftwagen nach 36 Monaten) und erzeugt dementsprechend weitere Kosten pro Fahrzeug von maximal 11,00 Euro.

Die Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a StVZO für ältere Fahrzeuge führt zu einer Entlastung der Wirtschaft bei den weiteren Kosten, da die zweijährliche Prüfung des Fahrtenschreibers in Kraftfahrzeugwerkstätten und mithin das Entgelt für die durchgeführte Prüfung von etwa 120 Euro entfällt.

Mit Artikel 4 dieses Verordnungsentwurfs fallen für die rund 40.000 Werkstätten alle zwei Jahre eine Gebühr nach Nummer 241a GebOSt für die Erhebung und Speicherung der Daten nach Nummer 6.2.1 der Anlage VIII c der StVZO und Beauskunftung oder Übermittlung dieser Daten nach den Nummern 6.2.2.1 und 6.2.2.3 der Anlage VIII c der StVZO in Höhe von 25 Euro an.

Mit Artikel 5 dieses Verordnungsentwurfs und der Regelung zur Zulassungsfreiheit von leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen entfallen für die Halterinnen und Halter von schätzungsweise 1000 Fahrzeugen der Klasse L6e die Gebühr nach Nr. 221.1 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr für die Zulassung von Kraftfahrzeugen in Höhe von 27 Euro.

Sonstige Kosten für die Wirtschaft und für soziale Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Es ist weder eine Befristung noch eine Evaluierung vorgesehen.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 Nummer 1**

Nummer 1 ändert die Inhaltsübersicht der StVZO. Die Anpassung ist aufgrund der Nummern 8, 11, 20 und 21 erforderlich.

Zu Artikel 1 Nummer 2

Nummer 2 ändert § 19 StVZO. Die in § 19 Absatz 1 Satz 2 StVZO aufgeführten Anhänge europäischer Richtlinien enthalten neben wenigen Einzelrichtlinien inzwischen europäische Verordnungen und harmonisierte technische Regelungen der Vereinten Nationen (im Folgenden UN-Regelungen). Sowohl die europäischen Rechtsakte als auch die UN-Regelungen (soweit in diesem Zusammenhang einschlägig) werden im Amtsblatt der Europäischen Union, zeitnah nach Erscheinen auch in elektronischer Form im Internet, veröffentlicht und sind daher allen Interessierten zugänglich. Daher ist eine gesonderte Veröffentlichung von Listen bzw. Fundstellen von Einzelrichtlinien im Verkehrsblatt entbehrlich geworden. In diesem Zusammenhang wird auch der Begriff „Einzelrichtlinien“ durch die nunmehr zutreffenden Begriffe „Einzelrechtsakte und Einzelregelungen“ in den Sätzen 2 und 4 (Satz 4 künftig Satz 3) des § 19 Absatz 1 StVZO ersetzt.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wurde aufgehoben und durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt. Die Richtlinie 2003/37/EG wurde aufgehoben und durch die Verordnung (EU) 167/2013 ersetzt. Ebenso wurde die Richtlinie 2002/24/EG aufgehoben und durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ersetzt. Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG ersetzt ab 1. September 2020 die Genehmigungsrichtlinie 2007/46/EG und ist am 4. Juli 2018 in Kraft getreten. Jedoch dürfen nationale Behörden ab dem 5. Juli 2020 weder die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp versagen noch die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen, wenn ein Hersteller es beantragt, sofern das betreffende Fahrzeug der Verordnung (EU) 2018/858 entspricht. Durch die Änderung sollen bereits im Vorgriff auf deren verbindliche Anwendung ab 1. September 2020 Fahrzeuge der Klassen M, N und O oder Fahrzeugteile nach dieser neuen Verordnung optional genehmigungsfähig sein. Aus diesem Grund müssen die entsprechenden Verweise in § 19 Absatz 1 StVZO aktualisiert werden.

Der neu eingefügte § 19 Absatz 2 Satz 3 StVZO regelt, dass keine Änderungen vorgenommen werden dürfen, die nach Absatz 2 Satz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Nach § 19 Absatz 2 Satz 2 erlischt die Betriebserlaubnis, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird, eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer zu erwarten ist oder das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird. Diese Regelung des Satzes 3 ist notwendig, um die Vornahme einer Änderung, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führt, ausdrücklich zu verbieten. Denn das bisher geltende Recht regelt diesen Sachverhalt nur unbefriedigend. Zwar handelt jede Person ordnungswidrig, die ein Fahrzeug trotz erloschener Betriebserlaubnis in Betrieb nimmt oder in Betrieb nehmen lässt (§ 19 Absatz 5 Satz 1 StVZO). Die eigentliche Handlung selbst, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führt, ist dagegen nicht bußgeldbewehrt. Das Verbot gilt in persönlicher Hinsicht unbeschränkt und greift, wenn Änderungen am Fahrzeug vorgenommen oder veranlasst werden für den Fall, dass Fahrzeugänderungen (insbesondere Softwareänderungen) ohne Wissen des Halters vorgenommen worden sind. Hierbei können Fälle auftreten, bei denen die Ände-

rungen zwar zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen, eine Verantwortlichkeit aber nicht besteht. Der Halter handelt wegen der Unkenntnis in solchen Fällen schuldlos, den die Änderung Vornehmende trifft bislang kein Bußgeldtatbestand. Das wird mit Einführung des neuen Satzes 3 geändert. Der neu eingefügte Satz 4 ist aus Gründen der Klarstellung notwendig, damit nicht die Vornahme einer Handlung, die technisch die Wirkung des Erlöschens der Betriebserlaubnis zur Folge hätte, von dem Verbot nach Satz 3 umfasst wird und damit die Bußgeldbewehrung auslöst. Das könnte der Fall sein, wenn z.B. kein entsprechender Nachweis gemäß § 19 Absatz 3 Nummer 1 bis 4 für die Änderung vorliegt. Es sollen aber nur diejenigen Handlungen mit Geldbuße bewehrt werden, bei denen der Erfolg des Erlöschens der Betriebserlaubnis auch eingetreten ist und es nach den betreffenden Vorschriften unzulässig wäre, das Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb zu nehmen. Das ist nach der Systematik des § 19 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe b für Fahrzeugteile dann nicht der Fall, wenn unverzüglich eine Genehmigung nach § 21 StVZO eingeholt wird. Mit der Regelung des Satzes 4 wird nunmehr klargestellt, dass auch Änderungen vorgenommen werden dürfen, die zwar technisch so zu bewerten sind, dass sie zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis führen würden, die aber dann erlaubt bleiben, wenn unverzüglich eine Genehmigung nach § 21 StVZO für das Gesamtfahrzeug eingeholt wird. Gedacht ist z. B. an Tuning-Unternehmen, die Änderungen vornehmen und dann Fahrten zur Einholung der Genehmigung nach § 21 StVZO vornehmen.

Zu Artikel 1 Nummer 3

Nummer 3 ändert § 22a StVZO.

In Absatz 1 werden die Nummern 11, 11a und 12 neu gefasst. Die blauen Warnleuchten sind überwiegend nach UN-Regelung 65 oder nach § 22a StVZO bauartgenehmigt. Mit dieser Änderungsverordnung wird der Begriff Kennleuchten durch den Begriff Warnleuchten in der gesamten Verordnung ersetzt, der mit der Schweiz als zweite deutschsprachige Vertragspartei der UN-Regelung Nummer 65 sprachlich abgestimmt wurde. Dies wurde im Bundesgesetzblatt 2018, Teil II, Nummer 17, Seite 394 mit der deutschen Übersetzung der UN-Regelung Nummer 65 im Anlagenband vom 13. September 2018 am 26. September 2018 veröffentlicht

Um Missverständnisse bei der Anwendung der Vorschriften zu vermeiden gilt für alle bisherigen Erlasse zur StVZO die Gleichwertigkeit der Begriffe „Kennleuchten“ und „Warnleuchten“ bis zur jeweiligen Neufassung des Erlasses.

In Absatz 3 Nummer 3 werden weitere europäische Rechtsakte ergänzt. Genehmigungen für Fahrzeugteile können gemäß den Verordnungen (EU) 167/2013 und 168/2013 auch nach diesen erteilt werden. Die Verordnung (EU) 2018/858 gilt ab 01. September 2020. Entsprechend der Anwendbarkeit dieser Verordnungen und der Änderung in § 19 Absatz 1 und § 30 Absatz 4 StVZO ist die Angabe in § 22a Absatz 3 Nummer 3 StVZO zu ergänzen.

Zu Artikel 1 Nummer 4

Nummer 4 hebt die Absätze 11, 12 und 13 des § 29 StVZO auf. Die Absätze beschreiben die Führung eines Prüfbuches bei Fahrzeugen, die gemäß Anlage VIII StVZO der Pflicht zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen unterliegen. Die Prüfbücher sind bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung des jeweiligen Fahrzeugs vom Halter des Fahrzeugs aufzubewahren. Darin sind amtliche Kennzeichen und Untersuchungsdaten einzutragen sowie die Untersuchungsberichte und Prüfprotokolle während der in § 29 Absatz 10 genannten Nachweispflicht abzuheften.

Das ist nicht mehr nötig, da ein aktueller Nachweis durchgeführter Prüfungen während der in § 29 Absatz 10 genannten Nachweispflicht mit den Untersuchungsberichten und Prüfprotokollen geführt werden kann. Insbesondere Prüfnachweise über Hauptuntersuchun-

gen nach § 29 StVZO sind inzwischen aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes abrufbar. Weitere Nachweise sind nicht erforderlich.

Ferner widerspricht die Forderung nach Prüfbüchern den geltenden einschlägigen Datenschutzbestimmungen, da hier amtliche Kennzeichen und Prüfungsdaten für eine beliebige Vergangenheit nachvollziehbar sind, was bereits bei der früheren Neukonzeption der Zulassungsbescheinigung Teil 2, zur Entfernung solcher Daten führte.

Hinweis: Die genannten Daten sind aus Datenschutzgründen auch bei den prüfungsdurchführenden Institutionen gemäß Anlage VIII Nr. 3.1.5.2.1 und Nr. 3.2.5.2.1 nach Ablauf der Nachweispflicht in § 29 Absatz 10 zu löschen.

Zu Artikel 1 Nummer 5

Nummer 5 ändert § 30 Absatz 4 StVZO. Die in § 30 Absatz 4 Satz 2 StVZO aufgeführten Anhänge europäischer Richtlinien enthalten neben wenigen Einzelrichtlinien inzwischen europäische Verordnungen und UN-Regelungen. Sowohl die europäischen Rechtsakte als auch die UN-Regelungen (soweit in diesem Zusammenhang einschlägig) werden im Amtsblatt der Europäischen Union, zeitnah nach Erscheinen auch in elektronischer Form im Internet, veröffentlicht und sind daher allen Interessierten zugänglich. Daher ist eine gesonderte Veröffentlichung von Listen bzw. Fundstellen von Einzelrichtlinien im Verkehrsblatt entbehrlich geworden. In diesem Zusammenhang wird auch der Begriff „Einzelrichtlinien“ durch die nunmehr zutreffenden Begriffe „Einzelrechtsakte und Einzelregelungen“ in den Sätzen 1 und 3 (Satz 3 künftig Satz 2) des § 30 Absatz 4 StVZO ersetzt.

Die Richtlinie 2003/37/EG wurde aufgehoben und durch die Verordnung (EU) 167/2013 ersetzt. Ebenso wurde die Richtlinie 2002/24/EG aufgehoben und durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ersetzt. Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG ersetzt ab 1. September 2020 die Genehmigungsrichtlinie 2007/46/EG und ist am 4. Juli 2018 in Kraft getreten. Durch die Änderung sollen bereits im Vorgriff auf deren verbindliche Anwendung ab 1. September 2020 Fahrzeuge der Klassen M, N und O oder Fahrzeugteile nach dieser neuen Verordnung optional genehmigungsfähig sein. Aus diesem Grund müssen die entsprechenden Verweise in § 30 Absatz 4 StVZO aktualisiert werden.

Zu Artikel 1 Nummer 6

Buchstabe a Doppelbuchstabe aa regelt, dass die Fahrzeugbreite von 3,00 m gemäß § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVZO auch für selbstfahrende land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen gilt. Die Einfügung der Zweckbindung in den Regelungstext stellt klar, dass die Fahrzeugbreite von 3,00 m ausschließlich für bestimmte Fahrzeuge im land- oder forstwirtschaftlichen Einsatz gilt. Die Tätigkeiten, welche dem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck entsprechen, werden in § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung beschrieben. Es wird eine neue Nummer 6 des § 32 Absatz 1 Satz 1 StVZO eingeführt. Diese trennt die Fahrzeugbreite von Fahrzeugen mit angebauten Geräten für die Straßenunterhaltung klar von den bestimmten Fahrzeugen, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden.

Buchstabe a Doppelbuchstabe bb fasst § 32 Absatz 1 Satz 3 neu. Die Einrichtungen, die nicht bei der Ermittlung der Fahrzeugbreite mit zu berücksichtigen sind, werden an den aktuellen Stand des EU-Rechts angepasst. Die Neufassung ermöglicht ferner die Beförderung von klimatisierten Containern bis zu einer Breite von 2,60 m. Dies ist ein Teil der Umsetzung der Anpassung der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festle-

gung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59) durch die Richtlinie (EU) 2015/719 vom 29. April 2015 (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1).

Mit Buchstabe b wird Absatz 2 Satz 3 Nummer 1 an das EU-Recht angepasst.

Ein neuer Satz 2 wird mit Buchstabe c in § 32 Absatz 3 eingefügt. Gemäß Richtlinie 96/53/EG dürfen Kraftfahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern die höchstzulässige Länge überschreiten. In der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012, geändert durch die Verordnung (EU) 2019/1892, sind die technischen Anforderungen hierfür festgelegt.

Buchstabe d dient der Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG und der Überführung von Inhalten der 55. Ausnahmeverordnung zur StVZO. Dazu werden ein neuer Absatz 4b für Fahrzeugkombinationen mit verlängerten Führerhäusern und ein neuer § 32 Absatz 4c StVZO, der die höchstzulässige Fahrzeuglänge von Sattelkraftfahrzeugen, die einen 45 Fuß-Container oder Wechselaufbau im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge transportieren, um 15 cm im Vergleich zu den sonstigen Sattelkraftfahrzeugen erhöht, eingefügt.

Mit Buchstabe e werden die Einrichtungen, die nicht bei der Ermittlung der Fahrzeuglänge mit zu berücksichtigen sind, an den aktuellen Stand des EU-Rechts angepasst.

Zu Artikel 1 Nummer 7

Nummer 7 fügt § 32a einen neuen Satz 5 hinzu. Eine Klarstellung in den Betriebsvorschriften ist erforderlich, damit hinter selbstfahrenden Arbeitsmaschinen aufgrund ihrer privilegierten Fahrzeugart auch auf Anhängern keine Güter- oder Personenbeförderung erfolgen darf. Ein Mitführen von Anhängern zum beschränkten Transport eigenen Zubehörs oder von Anhänger-Arbeitsmaschinen ist dagegen möglich.

Zu Artikel 1 Nummer 8

Nummer 8 fügt den § 32e StVZO neu ein. Überrollschutzstrukturen (Schutzkabine/Schutzrahmen) und Schutzaufbauten gegen herabfallende Gegenstände dienen im Wesentlichen dazu, den Fahrer und weitere Insassen vor den Gefahren zu schützen oder diese Gefahren zu begrenzen. Bisher sind Vorschriften über das Vorhandensein und die erforderlichen technischen Anforderungen nicht in dieser Vorschrift enthalten. Die europäisch harmonisierten Vorschriften über die Arbeitssicherheit von Maschinen sahen die Regelungen über diesen Sachverhalt vor. Mit der Einführung der Typgenehmigungsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach der Verordnung (EU) 167/2013 wurden die Vorschriften über die Arbeitssicherheit, mit Ausnahme der auf diesen Fahrzeugen angebrachten Maschinen, in die Typgenehmigungsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen überführt. Um auch Fahrzeuge, die mit einer nationalen Betriebserlaubnis am Verkehr teilnehmen, zu erfassen, werden die Vorschriften über Überrollschutzstrukturen und Schutzaufbauten gegen herabfallende Gegenstände in die StVZO übernommen. Der Nachweis der Vorschriftmäßigkeit kann über die im Anhang genannten Vorschriften erfolgen oder mittels Prüfberichten nach den einschlägigen Kodizes der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau abbilden, für die Öffentlichkeit unmittelbar zugänglich sind und auch für die Typgenehmigungsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach der Verordnung (EU) 167/2013 anerkannt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 9

Buchstabe a bestimmt Kriterien für eine spezifische Doppelachslast. Die Ergänzung der Worte „und Luftfederung“ ist erforderlich, da die mit der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl 1993, S. 1024) erfolgte Änderung des Absatzes 4 beim Neuerlass der StVZO nicht vollständig übernommen wurde.

Buchstabe b fügt einen neuen Absatz 5b des § 34 StVZO ein. Dieser erhöht das höchstzulässige Gesamtgewicht bestimmter Fahrzeuge um das zusätzliche, für eine alternative Antriebstechnik bzw. emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, jedoch maximal um eine Tonne bzw. zwei Tonnen, wenn die Fahrzeuge gemäß Artikel 1 der Richtlinie 96/53/EG in deren Geltungsbereich fallen und entsprechend Artikel 2 der Richtlinie mit einem alternativen Antrieb ausgerüstet oder emissionsfreie Fahrzeuge sind. Dies ist eine Überführung von Inhalten der 55. Ausnahmeverordnung zur StVZO und eine Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG, die durch Artikel 20 der Verordnung (EU) 2019/1242 geändert wurde, in nationales Recht.

Die Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtmassen für alternativ bzw. emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ist eine Herausforderung für die Straßeninfrastruktur. Der Artikel 20 der Verordnung (EU) 2019/1242 wurde im Rahmen der europäischen Verhandlungen seitens Deutschland aufgrund der zusätzlichen Beanspruchung der Infrastruktur durch die höheren zulässigen Gesamtmassen und die daraus resultierenden höheren Achslasten abgelehnt. Die europarechtlich verpflichtend umzusetzende Erhöhung führt zu einem erhöhten Erhaltungsaufwand bzw. zu verkürzten Nutzungszeiträumen der Straßeninfrastruktur.

Die Einhaltung der höchstzulässigen Achslasten und Gesamtmassen ist daher für die Infrastruktursicherheit von besonderer Bedeutung.

Die Richtlinie 96/53/EG steht der Anwendung der einschlägigen einzelstaatlichen Bestimmungen für die Begrenzung der Massen und/oder der Abmessungen der Fahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Ingenieurbauten — unabhängig vom Land der Zulassung oder Inbetriebnahme derartiger Fahrzeuge — nicht entgegen.

Buchstabe c fasst die Nummern 5 und 6 des § 34 Absatz 6 StVZO neu.

Höchstzulässige Gesamtgewichte von Fahrzeugkombinationen, die von Gleisketten-Zugfahrzeugen gezogen werden, sind bisher rechtlich nicht begrenzt. Gleiskettenzugmaschinen werden zunehmend in großen land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bodenschonend eingesetzt und sind mit gefederten Gummibandlaufwerken auch uneingeschränkt straßentauglich und für Anhängerbetrieb geeignet. Diese Lücke ist im Hinblick auf die Schonung der Straßeninfrastruktur zu schließen. Das zulässige Gesamtgewicht von Gleisketten-Einzelfahrzeugen ist bereits in § 34b geregelt.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht von bestimmten Sattelkraftfahrzeugen im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge wird gemäß der Änderung des Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG durch die Richtlinie (EU) 2015/719 angepasst.

Mit Buchstabe d werden die höchstzulässigen Gesamtmassen für Fahrzeugkombinationen erhöht, wenn die die Fahrzeugkombination ein Kraftfahrzeug gemäß dem neu eingefügten Absatz 5b umfasst und wenn das Mehrgewicht durch die alternative bzw. emissionsfreie Antriebstechnologie begründet ist. Dies ist ebenfalls eine Umsetzung des Artikels 20 der Verordnung (EU) 2019/1242 in nationales Recht.

Zu Artikel 1 Nummer 10

Nummer 10 ändert § 35a Absatz 5 und 10 StVZO und fügt § 35a Absatz 14, 15 und 16 StVZO neu ein. Mit der Einführung der Typgenehmigungsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach der Verordnung (EU) 167/2013 wurden die Vorschriften über Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten, Sicherheitsgurten, dem Fahrersitz und Beifahrersitzen an den technischen Fortschritt und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angepasst. Diese Vorschriften sollen auch für einzeln genehmigte Fahrzeuge gelten. Der Nachweis der Vorschriftmäßigkeit kann über die im Anhang genannten Vorschriften erfolgen oder alternativ mittels Prüfberichten nach den einschlägigen Kodizes der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die ein

gleichwertiges Sicherheitsniveau abbilden, für die Öffentlichkeit unmittelbar zugänglich sind und auch für die Typgenehmigungsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach der Verordnung (EU) 167/2013 anerkannt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 11

Nummer 11 fasst § 35d StVZO neu. Die bisherige Regelung sah lediglich den Grundsatz des sicheren Auf- und Absteigens vor; für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen ergaben sich konkrete Anforderungen aus den Vorschriften des Arbeitsschutzes. Mit der Verordnung (EU) 167/2013 über die Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen wurden Anforderungen für einen sicheren Zugang zum Fahrerplatz und Anforderungen an den Betätigungsraum veröffentlicht, gleichzeitig wurde die land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (Neufassung) gestrichen. Die für typgenehmigte Fahrzeuge geltenden Vorschriften sollen auch für einzeln genehmigte Fahrzeuge Anwendung finden.

Zu Artikel 1 Nummer 12

Nummer 12 fügt einen neuen Absatz 11 hinter § 36 Absatz 10 hinzu. Grundsätzlich muss die Geschwindigkeitskategorie von Reifen der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des jeweiligen Fahrzeugs entsprechen. Gemäß Anhang XV Nummer 4.2.2 der delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ist es jedoch zulässig, dass Fahrzeuge der Kategorie L unter bestimmten Bedingungen mit M+S-Reifen ausgerüstet sein dürfen, deren Geschwindigkeitskategorie niedriger ist, als die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs. In diesem Fall muss im Fahrzeuginnern an auffälliger Stelle oder, falls kein Fahrzeuginnenraum vorhanden ist, so nahe wie möglich am Kombi-Instrument ein Warnschild mit dem niedrigsten Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der montierten M+S-Reifen angebracht werden.

Eine vergleichbare Regelung für M+S-Reifen war auch in § 36 Absatz 1 enthalten. Seit Inkrafttreten der Zweiundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Mai 2017 (BGBl I S. 1282) gilt diese Sonderregelung jedoch nur noch für Geländereifen für den gewerblichen Einsatz mit der Kennzeichnung „POR“ und Winterreifen, die mit dem Alpine-Symbol gekennzeichnet sind. Der Wegfall dieser Regelung für Fahrzeuge der Klasse L durch die Zweiundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften war nicht beabsichtigt. Durch eine Übergangsregelung in § 36 können M+S-Reifen, die nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind, auch jetzt noch im Rahmen dieser Sonderregelung genutzt werden.

Da die entsprechende Regelung in der EU-Verordnung Nr. 3/2014 auch in Deutschland bereits unmittelbar geltendes Recht ist, soll mit dieser Anpassung die entsprechende Regelung für M+S-Reifen an Fahrzeugen der Kategorie L zur Klarstellung wieder in die StVZO aufgenommen werden.

Zu Artikel 1 Nummer 13

Nummer 13 ändert § 41a StVZO und fügt den Antrieben mit alternativen Kraftstoffen Flüssigerdgas (LNG) und Wasserstoff hinzu. Diese Antriebe sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit mit den bisher in § 41a StVZO aufgeführten Antrieben vergleichbar und bereits auf Ebene der EU harmonisiert.

Zu Artikel 1 Nummer 14

Nummer 14 streicht in § 47 StVZO die Absätze 4 und 5. Die Anlagen XXIII, XXIV und XXV zu § 47 StVZO sind bereits seit vielen Jahren nicht mehr anwendbar. Für im Verkehr be-

findliche Fahrzeuge sind die Bestimmungen weiterhin gemäß § 72 Absatz 1 StVZO eindeutig festgelegt.

Zu Artikel 1 Nummer 15

Nummer 15 ändert § 49a StVZO. Damit erfolgt eine nationale Umsetzung des Bundesratsbeschlusses 186/18 (B) Nr. 3., 2. Spiegelstrich vom 6 Juli 2018. Werbung soll Aufmerksamkeit erregen, um wirksam zu sein. Gerade diese Aufmerksamkeit ist jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen dem Verkehrsgeschehen zu widmen, wie dies auch z.B. das verschärfte nationale Handy-Verbot am Steuer in § 23 Absatz 1a StVO fordert. Aufgrund zunehmender Begehrlichkeiten sollen außenwirksame Werbesysteme an Fahrzeugen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zulässig sein.

Die im § 49a zitierte Richtlinie 76/756/EWG ist durch Artikel 19 der Verordnung (EG) 661/2009 seit 1. November 2014 aufgehoben. Sie wird in der neuen Verordnung (EU) 2018/858 durch einen Direktverweis auf UN-Regelung 48 ersetzt.

Zu Artikel 1 Nummer 16

Nummer 16 ändert § 51a Absatz 6 Satz 2 und erlaubt damit auch für einspurige Kraftfahrzeuge den optionalen Anbau von Seitenmarkierungsleuchten. Auch bei Krafträdern können somit Seitenmarkierungsleuchten verwendet werden, die seitliche Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer verbessern. Dies kann zur Reduzierung von Motorradunfällen bzw. der Folgeschwere solcher Unfälle beitragen.

Zu Artikel 1 Nummer 17

Nummer 17 ändert § 52 StVZO.

Als Folgeänderung von Artikel 1 Nummer 3 wird der Begriff Kennleuchten durch den Begriff Warnleuchten im gesamten § 52 ersetzt.

Nach § 52 Absatz 3 Satz 1 sind beliebige viele blaue Warnleuchten an Einsatzfahrzeugen zulässig. Dies führt inzwischen zu einer „Übersignalisierung“ vieler Einsatzfahrzeuge durch zu viele (rundumwirksame und richtungsgebundene) Leuchten in alle Richtungen, die das Signalbild entstellt. Es verunsichert zunehmend andere Verkehrsteilnehmer in dem nach § 38 der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Verhalten und verursacht Blendgefahren.

Weder im nationalen noch im internationalen Regelungstext bestehen Vorschriften über die höchstzulässige Anzahl. Die Warnleuchten werden jeweils nur als Einzeleinheiten lichttechnisch auf hinreichende Bauart, Wirksamkeit und Blendvermeidung geprüft. Der Anbau ist in allen EU-Mitgliedsstaaten national unterschiedlich geregelt. Deshalb sind genauere Vorgaben zur höchstzulässigen Anzahl und zu Wirkrichtungen in der StVZO erforderlich, um die Warnwirkung zu erhalten.

Einsatzfahrzeuge der in § 52 Absatz 3 genannten Institutionen können im Einsatz die in § 35 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zugestandenen Sonderrechte beanspruchen, insbesondere wenn die Signalisierung gemäß § 38 StVO erfolgt. Alle Einsatzfahrten bewirken ein erhöhtes Unfallrisiko und die Fahrenden sind auf das richtige Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer angewiesen. Deren Akzeptanz von Fahrten mit Sondersignal beruht im Wesentlichen auf dem Signalbild der dienstlichen Einsatzfahrzeuge berechtigter Institutionen.

Zunehmend ist ein Trend zu nicht gekennzeichneten Einsatzfahrzeugen festzustellen, z.B. um deren anderweitige, außerdienstliche oder gar private Verwendung wahlweise zu ermöglichen. Dies wird durch die neuerdings gegebene leichte An- oder Abbaumöglichkeit der (kompakten) Sondersignaleinrichtungen "blaues Blinklicht und Einsatzhorn" (nach

§§ 52 Absatz 3 und 55 Absatz 3 StVZO) noch gefördert. Nicht gekennzeichnete Einsatzfahrzeuge sollen aber primär nur für bestimmte Einsatzzwecke verwendet werden, bei denen eine frühe Erkennbarkeit nicht erfolgen soll, wie z.B. Zivilstreifenwagen, Fahrzeuge der Kriminalpolizei oder der Zollfahndung. Um die Akzeptanz und Warnwirkung zu erhalten, ist eine deutliche Kennzeichnung der unter § 52 Absatz 3 Nummern 2 bis 5 StVZO genannten Einsatzfahrzeuge der berechtigten Institutionen geboten, auch um Missbrauch von Sondersignalen, z.B. durch Privatfahrzeuge, auszuschließen.

Zur Vermeidung ggf. gefährlicher Verkehrssituationen ist es auch bei Anhängern, die bei einer Einsatzfahrt unter Nutzung von Sonder- oder Wegerechten mitgeführt werden (z.B. durch Technisches Hilfswerk), erforderlich, diese mit einer oder mehreren Warnleuchten für blaues Blinklicht auszurüsten, da eine hinreichend gute Sichtbarkeit des blauen Blinklichts des Zugfahrzeugs im Umfeld des mitgeführten Anhängers - insbesondere bei Überlänge oder großer Ladung - zur Wahrung der Rundumwirkung nicht garantiert werden kann.

In § 38 Absatz 2 StVO ist zwar bereits geregelt, dass unter dortigen Voraussetzungen blaues Blinklicht von Fahrzeugen genutzt werden darf. Jedoch sind Anhänger nicht der in § 52 Absatz 3 StVZO genannten Kategorie Kraftfahrzeug zugeordnet, weshalb die Ausstattung von Anhängern mit blauem Blinklicht einer ausdrücklichen Regelung bedarf.

Die auf Flugplätzen eingesetzten Fahrzeuge („Follow-Me-Fahrzeuge“, Fahrzeuge der Bodendienste, behördliche Fahrzeuge der Luftaufsicht etc.) müssen aus operativen Gründen größtenteils auch im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden und daher den Vorschriften der StVZO entsprechen sowie für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein. Die operative Notwendigkeit ergibt sich unter anderem daraus, dass an vielen Flugplätzen die flugbetrieblich relevanten Einrichtungen beziehungsweise Gebäude nur unter Nutzung der öffentlichen Straßen zugänglich sind und nicht unmittelbar von den Betriebsflächen der Flugplätze aus.

Zugleich sind diese Fahrzeuge, insbesondere in Zeiten mit schlechten Wetterbedingungen, auf dem Flughafengelände durch Warnleuchten besonders kenntlich zu machen. Gemäß den Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erfolgt die Kennzeichnung durch gelbe Warnleuchten. Diese Standards wurden mit den luftrechtlichen Vorschriften der VO (EU) Nr. 139/2014 durch die EU in verbindliches Recht umgesetzt. § 52 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird hiermit geändert, um die Ausrüstung der beschriebenen Fahrzeuge mit gelben Warnleuchten ohne Ausnahmegenehmigung zu ermöglichen.

Zu Artikel 1 Nummer 18

Als Folgeänderung von Artikel 1 Nummer 3 wird mit Nummer 18 der Begriff Kennleuchten durch den Begriff Warnleuchten in § 53 Absatz 10 StVZO ersetzt.

Zu Artikel 1 Nummer 19

Mit Nummer 19 werden in § 53b Absatz 3 StVZO die Angabe zur maximalen Lichtstärke geändert und die Winkelbereiche der geometrischen Sichtbarkeit angepasst.

Zusätzlich zu der nach § 53b Absatz 5 vorgeschriebenen lichttechnischen Ausstattung von Hubladebühnen (Warnleuchten und Markierungsfähnchen) mit speziellen Blinkleuchten (Fahrtrichtungsanzeigern) wird für die Hubladebühne zur besseren Erkennbarkeit und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zusätzlich ein blinkendes Lichtband (z.B. oberhalb und unterhalb der Plattform) zugelassen. Die Lichtstärke darf dabei insgesamt 500 cd je Seite nicht überschreiten. Das zusätzliche optionale Lichtband ist bauartgenehmigungspflichtig in Verbindung mit den vorgeschriebenen Blinkleuchten oder muss in einer separaten Genehmigung auf eine oder mehrere verschiedene genehmigte Blinkleuchten referenzieren.

Der federführende Technische Dienst hat für die vorgeschriebenen Winkelbereiche der geometrische Sichtbarkeit eine Überarbeitung gefordert, da die geforderte geometrische Sichtbarkeit nach unten praktisch von keinen der in Verkehr befindlichen Hubladebühnenleuchten erfüllt werden kann. Absatz 5 forderte bisher die Sichtbarkeitswinkel für Fahrtrichtungsanzeiger nach UN-Regelung 6. Diese werden durch die Hubladeblinkleuchten erfüllt, aber nach Anbau, bedingt durch die Lage der Leuchten, ist keine geometrische Sichtbarkeit unterhalb der Horizontalen mehr gegeben, obwohl bisher gefordert. Da dieser Zustand aber den normalen Gegebenheiten bei nahezu allen Leuchten entspricht, ist eine Anpassung erforderlich. Eine geometrische Sichtbarkeit nach unten wird damit nicht mehr gefordert.

Zu Artikel 1 Nummer 20

Nummer 20 ändert § 55 StVZO.

Als Folgeänderung von Artikel 1 Nummer 3 wird mit Buchstabe a der Begriff Kennleuchten durch den Begriff Warnleuchten in Absatz 3 ersetzt.

Mit Buchstabe b wird ein neuer Absatz 3b eingefügt. Der Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 regelt die Ausstattung von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N mit einem Akustischen Fahrzeug-Warnsystem (Acoustic Vehicle Alerting System — AVAS). Der Anhang VIII der vorgenannten Verordnung verfügte jedoch in seiner Grundfassung nicht über eindeutige Vorgaben über Art und Lautstärke der AVAS-Schallzeichen. Hierzu wurde der EU-Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Anhang VIII zu überarbeiten und ausführlichere Anforderungen an die Leistung von AVAS oder von aktiven Sicherheitssystemen aufzunehmen. Dieses erfolgte von der EU-Kommission mit den Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1576 und 2019/839.

Die beiden delegierten Verordnungen wurden unter den Buchstaben a und b im Anhang der StVZO zu § 55 Absatz 3b aufgenommen.

Mit der Anpassung des § 55 Absatz 3b der StVZO soll eine Nachrüstung von Fahrzeugen mit einem AVAS ermöglicht werden, welches den Anforderungen der Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1576 und 2017/1576 erfüllt.

Buchstabe c passt die Angabe in § 55 Absatz 4 StVZO an die Gegebenheiten des neu aufgenommen Absatzes 3b an.

Zu Artikel 1 Nummer 21

Nummer 21 aktualisiert die Vorschriften des § 57b StVZO infolge der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014. Insbesondere wird klargestellt, dass der Einbau und die Reparatur von Fahrtenschreibern in allen von den EU-Mitgliedstaaten zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten vorgenommen werden dürfen. Die Kommission veröffentlicht die Verzeichnisse mit den von den EU-Mitgliedstaaten zugelassenen Einbaubetrieben auf ihrer Webseite.

Zu Artikel 1 Nummer 22

Nummer 22 ändert § 63a StVZO. Die Überschrift wird geändert und umfasst nun auch Fahrradanhänger. Der neue Absatz 3 dient zur Klarstellung, dass Fahrräder und deren Anhänger, wie auch andere Fahrzeuge im Geltungsbereich dieser Verordnung, dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Herstellung entsprechen müssen. Dies berücksichtigt auch die Entschließung des Bundesrates vom 7. April 2006, dass Verbesserungen bei der Sicherheitsausstattung von Fahrrädern durch unterhalb einer Verordnung liegende Alternativen angestrebt werden sollen. Im untergesetzlichen Regelwerk existieren bereits eine Reihe von Veröffentlichungen, die den Stand der Technik abbilden bzw. konkrete

Hinweise zur Nutzung geben, u.a. das „Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern“ (Verkehrsblatt 1999 Nr. 187, Seite 703).

Zu Artikel 1 Nummer 23

Nummer 23 ändert § 69a StVZO. Diese Regelung enthält die Bußgeldbewehrung für den neu eingeführten § 19 Absatz 2 Satz 3 und 4.

Mit der Zweiundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde u.a. der § 69a angepasst. Im Rahmen der Überarbeitung des Verordnungsentwurfs nach der Anhörung der Länder und Verbände wurde hinter den Wörtern „oder Absatz 6“ die Angabe „Satz 1“ versehentlich nicht übernommen. Die entsprechende Textpassage bezieht sich auf eine Ordnungswidrigkeit in Bezug auf die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Radial- oder Diagonalreifen (Reifenbauart). Diese redaktionelle Anpassung dient der Richtigstellung.

Zu Artikel 1 Nummer 24

Nummer 24 ändert § 70 StVZO.

Der § 34b StVZO regelt die Laufrollenlast und das Gesamtgewicht von Gleiskettenfahrzeugen. Abweichungen von der Laufrollenlast und vom Gesamtgewicht sind Schwerlastverkehr, ohne dass diese Abweichungen bislang gemäß § 70 Absatz 2 StVZO anhörflichtig sind, da der § 34b dort nicht enthalten ist.

Deshalb werden die Straßenbaubehörden und ggfs. die Träger der Straßenbaulast im § 70 StVZO-Genehmigungsverfahren bislang nicht angehört und es erfolgt keine generelle Eignungsprüfung des Straßennetzes für diesen Verkehr.

Als Folgeänderung von Artikel 1 Nummer 3 wird der Begriff „Kennleuchten“ durch den Begriff „Warnleuchten“ in Absatz 4 ersetzt.

Zu Artikel 1 Nummer 25

Nummer 25 ändert § 72 StVZO.

Für die Einführung von Anforderungen an Überrollschutzstrukturen (Schutzkabine/Schutzrahmen), an den sicheren Zugang zum Fahrerplatz und an den Betätigungsraum sowie die Anpassung von bestehenden Vorschriften über Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten, Sicherheitsgurten, dem Fahrersitz und Beifahrersitzen an den technischen Fortschritt und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Übergangsbestimmungen vorzusehen. Bestandsfahrzeuge und Fahrzeuge, die bis zum 1. November 2021 erstmals in den Verkehr kommen, können wahlweise weiterhin dem bisherigen Vorschriftenstand entsprechen.

Durch die Siebenundvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl I S. 1086) trat § 57a StVZO am 1. Januar 2013 für ab diesem Datum erstmals in Verkehr kommende Kraftfahrzeuge außer Kraft.

Der Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ kam in den Beratungen seiner 154. und 155. Sitzung zu dem Ergebnis, dass für alle Fahrzeuge, somit auch für Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. Januar 2013 zugelassen waren und durch das harmonisierte EU-Recht nicht von einer Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreibern betroffen sind, eine Anpassung der StVZO zu prüfen sei.

Im Zuge der Gleichstellung von bereits vor dem 1. Januar 2013 zugelassenen Fahrzeugen mit Neufahrzeugen soll die nationale Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreibern nach § 57a StVZO auch für bereits zugelassene Fahrzeuge, z. B. Wohnmobile mit einer zuläs-

sigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t oder Linienbusse mit einer Wegstrecke kleiner als 50 km, aufgehoben werden.

Die Ausrüstungspflicht für Fahrtenschreiber oder Kontrollgeräte nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr bleibt davon unberührt.

Zu Artikel 1 Nummer 26

Nummer 26 ändert die Anlage VIII StVZO und dient einer eindeutigeren nationalen Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU.

Zu Buchstabe a: Die Überwachungsorganisationen müssen gemäß Anlage VIIIb der StVZO ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO/IEC 17020:2012 gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) nachweisen, als Voraussetzung für die Anerkennung durch die obersten Anerkennungsbehörden der Länder. Dies wurde mit der StVZO 2008 (32. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 25.9.2008, Bundesgesetzblatt I Seite 1878) eingeführt. In der umzusetzenden Richtlinie 2014/45/EU werden den Mitgliedstaaten grundsätzlich zwei verschiedene Möglichkeiten zur Qualitätsüberwachung der periodisch technischen Fahrzeugüberwachung eingeräumt.

Nach Artikel 15 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2014/45/EU können die Mitgliedstaaten durch Vorschriften die umfangreichen Aufgaben und Tätigkeiten der Aufsichtsstellen regeln. In Deutschland führen grundsätzlich die Bundesländer die Aufsicht über die periodische Fahrzeugüberwachung durch. Die dezentrale Durchführung durch die einzelnen Bundesländer, ist wegen begrenzter Personalkapazitäten und finanzieller Mittel, nur im eigenen Ermessen der Bundesländer durchführbar. Die Überprüfung der Mindestanforderungen an die Prüfstützpunkte und Prüfplätze wurde teilweise von den nach Landesrecht zuständigen Stellen an die Innungen übertragen. Somit ist die Umsetzung von Anhang V als erste Variante - auch wegen der föderalen Struktur - nicht zielführend

Die Bundesländer haben sich mehrfach für die Beibehaltung der Akkreditierung als zweite Variante und damit gegen die obligatorische Umsetzung von Anhang V ausgesprochen.

Aus der Akkreditierung ergeben sich Pflichten für die Durchführung der notwendigen Kalibrierungen und der hiermit verbundenen Nachweise. Nutzt eine akkreditierte beziehungsweise zu akkreditierende Stelle (Überwachungsorganisation) einen (internen oder externen) Kalibrierdienstleister, der nicht für diese Kalibrierung nach ISO/IEC 17025:2017 akkreditiert ist, so darf die Überwachungsorganisation nicht auf diese Kalibrierung vertrauen. Es liegt dann in der vollen Verantwortung der Überwachungsorganisation, den vollständigen Nachweis an die Rückführung nach ISO/IEC 17025:2017 für die Kalibrierung sicherzustellen.

Die ursprünglich eigenständige Abgasuntersuchung (AU) wurde 2006 in die Hauptuntersuchung (HU) integriert und damit zu einer sogenannten „Beigestellten Prüfung“. Damit konnten erhebliche Synergieeffekte genutzt werden. Ziel der HU für Kraftfahrzeuge ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die regelmäßige AU von Kraftfahrzeugen ist ein wesentlicher Bestandteil der HU und ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen.

Beigestellte Prüfungen sind Untersuchungen, die von einer dritten Stelle durchgeführten werden und deren Ergebnisse für die HU-Durchführung vom Prüfenieur (PI) in den Untersuchungsbericht übernommen werden. Neben der AU handelt es bei den Gasanla-

genprüfungen (GAP), bei den Sicherheitsprüfungen (SP) und bei der Durchführung der Nachuntersuchungen zur Hauptuntersuchung um Beigestellte Prüfungen.

Damit Beigestellte Prüfungen Dritter übernommen werden können, müssen sie valide sein und den Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 entsprechen. Sofern Beigestellte Prüfungen von einer akkreditierten Stelle kommen, genügt als Nachweis ein Prüfprotokoll mit Akkreditierungssymbol. Andernfalls muss sich die übernehmende Überwachungsorganisation (ÜO) selbst davon überzeugen, dass die Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 erfüllt sind, und dies dokumentieren. Anerkannte Werkstätten, die Beigestellte Prüfungen durchführen, müssen selbst akkreditiert sein oder einem „akkreditierten System“ (Dachorganisation) angehören. Dies wird durch die Änderungen in Artikel 13 Buchstabe a, Buchstabe b und Buchstabe j erreicht.

Buchstabe b: siehe Begründung zu Buchstabe a

Buchstabe c ergänzt den Verweis auf Nummer 3.1.4.4 Satz 4, damit amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer beziehungsweise Prüferingenieure bei einer Nachprüfung von Kraftfahrzeugen mit gefährlichen Mängeln weitere neu festgestellte Mängel in der Untersuchung berücksichtigen können.

Buchstabe d setzt die Vorgaben für den gefährlichen Mangel aus Artikel 7 der Richtlinie 2014/45/EU national um. Bei Vorliegen dieses Mangels soll aus Gründen der Verkehrssicherheit - abweichend vom erheblichen Mangel - das Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum nicht mehr betrieben werden. Jedoch soll der gefährliche Mangel noch nicht zur Stilllegung wie bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen führen, um die Verhältnismäßigkeit für den Bürger zu wahren als erste von zwei möglichen Optionen der Richtlinie 2014/45/EU.

Buchstabe e setzt die Vorgaben für den gefährlichen Mangel aus Artikel 7 der Richtlinie 2014/45/EU national um. Bei Vorliegen dieses Mangels (verkehrsunsicheres Fahrzeug) soll aus Gründen der Verkehrssicherheit das Fahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum nicht mehr betrieben werden. Jedoch führt dies, abweichend vom gefährlichen Mangel, zur Stilllegung wie bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen, um die Verhältnismäßigkeit für den Bürger zu wahren (als zweite mögliche Option der Richtlinie 2014/45/EU, die der bisherigen Einstufung „verkehrsunsicher“ entspricht).

Buchstabe f ist eine redaktionelle Änderung aufgrund der Änderungen in Nummer 3.1.4.5.

Buchstabe h setzt Artikel 8, Absatz 6 der Richtlinie 2014/45/EU (siehe auch Erwägungsgrund 25 dieser Richtlinie) insoweit um, dass bei entsprechender Meldung an die Zulassungsbehörden eine gezielte Überprüfung bzw. Meldung an die dafür zuständigen Behörden erfolgt. Manipulationen an Wegstreckenzählern können zu wirtschaftlichen Schäden und falschen Beurteilungen der technischen Verkehrssicherheit führen; im Übrigen stellen Verfälschungen des km-Standes an den Wegstreckenzählern schon heute nach § 22b Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) einen Straftatbestand dar.

Buchstabe i siehe Begründung zu Buchstabe a.

Zu Artikel 1 Nummer 27

Buchstabe a ändert Nummer 2.1b der Anlage VIIIb StVZO. Bei der Umsetzung einer flächendeckenden Akkreditierung aller Werkstätten (z. B. Schulungen der Inspektoren, Kalibrierung der Prüfgeräte sowie Aufbau eines IT-Systems) können pro Halbjahr ca. 10 000 bis 15 000 Werkstätten erfasst werden. Die Akkreditierung ist aufgrund der Beigestellten Prüfungen bei ca. 35 000 Werkstätten erforderlich. Die vorhandene Kapazität an Prüfstellen würde nicht ausreichen um die technische Überwachung (§ 29 StVZO) in Deutschland sicherzustellen. Die bisher vorgesehene Frist reicht hierfür nicht aus.

Eine generelle Verlängerung der Frist zur Vollakkreditierung, um eine ausreichende Anzahl von Prüfstützpunkten in das Akkreditierungssystem mit einzubeziehen, sollte bundeseinheitlich erfolgen. Die Fristverschiebung der Vollakkreditierung durch Änderung der Anlage VIIIb StVZO soll dies sicherstellen.

Buchstabe b fasst Anlage VIIIb Nummer 6.7 StVZO neu. Die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung wird, auch für Beigestellte Prüfungen, ab dem 25. Mai 2018 über die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) umfassend geregelt. In Artikel 6 Absatz 1 a in Verbindung mit Artikel 7 findet sich beispielsweise die Einwilligung. Es sind darüber hinaus auch andere Konstellationen wie bspw. ein Vertrag zwischen einer Überwachungsorganisation und einem Fahrzeughalter denkbar (vgl. Artikel 6 Absatz 1 b), der es erlauben würde eine HU- oder SP-Erinnerung zu verschicken. Die Neufassung beinhaltet die Implementierung der Erhebungs-, Speicherungs- und Verwendungsbefugnis bei gleichzeitiger Implementierung der zutreffenden datenschutzrechtlichen Terminologie.

Die weiteren Sätze werden gestrichen, da diese mit der Anwendung der DSGVO ab dem 25. Mai 2018 obsolet sind.

Zu Artikel 1 Nummer 28

Nummer 28 enthält die Vorgaben aus der Richtlinie 2014/45/EU (Artikel 14 in Verbindung mit Nummer 2 und 3 Anhang V). Der Bundesinnungsverband des Kfz-Handwerks (BIV) als Dachverband der bundesweit tätigen Kfz-Innungen, bei welchen es sich um Körperschaften des öffentlichen Rechts handelt, wird als Koordinierungs- und Dokumentationsstelle gemäß der vorgegebenen Aufgabenstellung vorgegeben. Die vorzuhaltenden Daten über alle zu bestimmten Untersuchungen beziehungsweise Prüfungen anerkannten Kfz-Werkstätten, sind in einer Datenbank zu erfassen und zu speichern und darüber hinaus für die zuständigen Landesbehörden sowie die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen für die Beachtung bei der Prüftätigkeit, zugänglich zu machen. Diese Angaben sind unter anderem erforderlich, um die in Nummer 2.1b der Anlage VIIb zur StVZO vorgeschriebenen Qualitätsanforderungen umzusetzen.

Buchstabe a regelt die Pflicht zur ordnungsgemäßen Durchführung und Nachweisführung über die Ergebnisse jeder durchgeführten SP oder AU oder Abgasuntersuchung-Krafträder (AUK) sowie über die vorgeschriebenen Kalibrierungen der Mess- und Prüfgeräte. Dies ergibt sich für die Prüfungen und Beigestellten Prüfungen aus den geforderten Qualitätsanforderungen.

Buchstabe b: Die Versicherungspflicht entfällt für Antragsteller des Bundes, da der Bund analog wie nach § 2 des Pflichtversicherungsgesetzes auf Grundlage der zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen von der Pflicht zum Abschluss einer Versicherung hier entbunden werden kann.

Buchstabe c: siehe Begründung zu Buchstabe b.

Buchstabe d fügt eine neue Nummer 2.11 neu ein. Die Pflicht zur Unterhaltung eines Qualitätsmanagementsystems nach ISO/IEC 17020:2012 (QM-System) ergibt sich für den BIV aus der Durchführung von Beigestellten Prüfungen für die Hauptuntersuchung der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, die wiederum selbst verpflichtet sind ein QM-System nach ISO/IEC 17020:2012 zu unterhalten, und damit die Bundesländer von Verpflichtungen entlasten, die sonst im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU erforderlich wären.

Nach Maßgabe der Richtlinie 2014/45/EU führen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union wahlweise Systeme zur Qualitätssicherung bei der Anerkennung und Überprüfung der Stellen und Personen ein, die technische Untersuchungen und Prüfungen durchführen. Die Anforderungen der EU-Richtlinie zur Qualitätssicherung bei der Überwachung und Kontrolle der technischen Prüfungen und Untersuchungen betrifft auch die Anerken-

nung von AU-/AUK-/SP-Werkstätten. Im Rahmen des verwaltungsrechtlichen Anerkennungsverfahrens werden aufgrund dessen die Anforderungen für Kfz-Werkstätten, die AU als Teil der HU bzw. SP selbständig durchführen, ergänzt. Der Antragsteller, welcher Inhaber einer oder mehrerer zu benennenden Betriebsstätten (Kfz-Werkstatt) ist, hat den Nachweis der Eingliederung dieser Betriebsstätten in ein unabhängiges QM-System seines Unternehmens zu erbringen, das mindestens den Anforderungen der Norm ISO/IEC 17020:2012 entspricht. Alternativ kann die Betriebsstätte des Antragstellers die Voraussetzungen der Norm ISO/IEC 17020:2012 erfüllen, in dem sie den vom Bundesinnungsverbands des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) festgelegten Anforderungen nachkommt, der zu diesem Zweck ein eigenes QM-System betreibt und den Betriebsstätten zur Verfügung stellt. Dieses QM-System entspricht mindestens den Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012. Die Erfüllung der Anforderungen der Norm ISO/IEC 17020:2012 sind in beiden Fällen gegenüber der DAkkS nachzuweisen.

Buchstabe e fasst Nummer 6 der Anlage VIIIc StVZO neu. Die erforderlichen Vorschriften zur Überprüfung der Anerkennungsvoraussetzungen gemäß Anlage VIIIc Nummer 6.2 StVZO werden geändert. Das System zur Erfassung der Daten ist notwendig zur Erbringung und Bereithaltung der Nachweise für das geforderte QM-System, welches der BIV zukünftig unterhält. Dessen Erfüllung ist im Hinblick auf die eingesetzten Messgeräte einschließlich Rückführung sowie die eingesetzten Personen und deren Qualifikationen gegenüber der DAkkS bei Audits (auch vor Ort) nachzuweisen.

Alle Daten aus Nummer 6.2.1 der Anlage VIIIc StVZO sind den nach Landesrecht zuständigen Stellen zugänglich zu machen. Die Notwendigkeit ergibt sich aus Aufsichts- bzw. Anerkennungsfunktion der obengenannten Stellen. Die Daten werden für Anerkennung, Rücknahme, Widerruf oder die Einschränkung der Anerkennung von den nach Landesrecht zuständigen Stellen sowie den Prüfsachverständigen der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen für die Beachtung bei ihrer Prüftätigkeit benötigt. Die Fristen zur Löschung unter 6.2.1.5 sind datenschutzrechtlich notwendig, unter Einbeziehung aller personenbezogenen Daten, also auch der in 6.2.1 genannten personenbezogenen Daten.

Die bisherige Nummer 6.2 wird die neue Nummer 6.3.

Zu Artikel 1 Nummer 29

Nummer 29 fasst die Nummer 3.2 der Anlage VIIIId StVZO neu. Die in Anhang III einschließlich Tabelle 1 der Richtlinie 2014/45/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 (Abl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51) genannten Mindestanforderungen an die Einrichtungen und Geräte der Untersuchungsstellen für die Technische Überwachung werden hiermit national umgesetzt und sind spätestens ab dem 20. Mai 2023 verpflichtend einzuhalten.

Zu Artikel 1 Nummer 30

Nummer 30 ändert Satz 2 der Nummer 6 in Anlage VIIIe der StVZO, in der die Zusammensetzung des Kontrollbeirates der Zentralen Stelle geregelt ist. Gemäß Nummer 5 Satz 1 der Anlage VIIIe üben die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen die Aufsicht über die Zentrale Stelle aus. Nach Nummer 5 Satz 2 Anlage VIIIe können die Aufsichtsbehörden die in Nummern 5.1 und 5.2 Anlage VIIIe beschriebenen Prüfungen selbst durchführen oder durch den Kontrollbeirat vornehmen lassen. Gemäß den Nummern 6.1, 6.2 und 6.3 Anlage VIIIe alter Fassung setzte sich der Kontrollbeirat zusammen aus einem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Vorsitzenden des AKE (Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung) und zwei Vertretern der Länder, die von den zuständigen obersten Landesbehörden dazu bestimmt werden. Aus Ziffer 3.1 Satz 1 der „Richtlinie für den Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach §§ 19 Absatz 3, 23 und 29“ (VkBf. 2013, S. 736

ff.) in Verbindung mit der der vorgenannten Richtlinie beigefügten Anlage „Geschäftsordnung für den Erfahrungsaustausch“ (ebenfalls VkB1. 2013, S. 736 ff.) ergibt sich, dass der Vorsitz im AKE vom Kraffahrt-Bundesamt (KBA) wahrgenommen wird. In der Praxis bedeutete dies, dass zwei Vertreter des Bundes (ein Vertreter des BMVI, ein Vertreter des KBA) und zwei Vertreter der Länder dem Kontrollbeirat der Zentralen Stelle angehörten.

Um einer missverständlichen Auslegung vorzubeugen bzw. entgegenzuwirken, dass nach Landesrecht zuständige Stellen (Aufsichtsbehörden) einem Vertreter einer obersten Bundesbehörde (BMVI) oder einem Vertreter einer Bundesoberbehörde (KBA) gegenüber insofern weisungsbefugt wären, als dass diese im Rahmen der Zusammensetzung des Kontrollbeirates der Zentralen Stelle etwaigen Weisungen von nach Landesrecht zuständigen Stellen (Aufsichtsbehörden) zur Durchführung von Prüfungen nach Nummer 5.1 oder 5.2 der Anlage nachzukommen hätten, wird die Zusammensetzung des Kontrollbeirates entsprechend geändert. Dies stellt zugleich eine Verwaltungsvereinfachung dar. Die Einbindung eines Vertreters des BMVI oder des KBA als Mitglied des Kontrollbeirates hat sich zudem mittlerweile als nicht erforderlich erwiesen, da die Länder ohnehin ihrer Verpflichtung zur Wahrnehmung der Aufsicht über die Zentrale Stelle nachkommen und zu diesem Zweck inzwischen ein gemeinsames Aufsichtsgremium der Länder eingerichtet haben. Dies zeigt sich auch darin, dass die Länder sich inzwischen auf eine unter ihnen abgestimmte „Regelung der Aufsicht über die Zentrale Stelle nach Nummer 5 der Anlage VIIIe zur Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO)“ verständigt haben, die seitens des BMVI auf Bitte der Länder im Jahr 2015 im Verkehrsblatt veröffentlicht wurde (VkB1. 2015, S. 554 ff). Mit der Neuregelung setzt sich der Kontrollbeirat nach wie vor aus vier Personen – nunmehr jedoch sämtlich Vertreter der Länder – zusammen. Um den Ländern ausreichend Gelegenheit zu geben, entsprechend zu disponieren und für die Zukunft zwei weitere Vertreter der Länder zur Teilnahme am Kontrollbeirat der Zentralen Stelle zu bestimmen, ist vorgesehen, dass diese Regelung ca. ein Jahr nach der Verkündung der Verordnung in Kraft tritt.

Zu Artikel 1 Nummer 31

Nummer 31 ändert die Anlage XIV. Für mobile Maschinen und Geräte sowie landwirtschaftliche Zugmaschinen wurden die Richtlinien 97/68/EG sowie 2000/25/EG fortgeschrieben und um die Abgasstufen III A, III B und IV ergänzt. Die delegierte Verordnung (EU) 2015/96 hat zum 01.01.2016 für neue Typgenehmigungen bzw. 01.01.2018 für neue Fahrzeuge die Richtlinie 2000/25/EG ersetzt, jedoch ohne materielle Änderungen. Die Zuordnung zu den Schadstoffklassen S 3, S 4 und S 5 der Anlage XIV der StVZO erfolgte nicht, wäre aber folgerichtig. Mit Verabschiedung der Verordnung (EU) 2016/1628 wurde für mobile Maschinen die Abgasstufe V eingeführt, die ab 01.01.2019 zur Anwendung kommt. Die delegierte Verordnung (EU) 2015/96 soll durch eine Verordnung abgelöst werden, mit der auch für landwirtschaftliche Zugmaschinen die Grenzwerte und Anwendungstermine der Verordnung (EU) 2016/1628 vorgeschrieben werden. Diese Verordnung befindet sich bereits im Veröffentlichungsverfahren. Es bietet sich an, bereits jetzt mobile Maschinen und Geräte sowie landwirtschaftliche Zugmaschinen mit Motoren der Stufe V der Schadstoffklasse S 6 zuzuordnen. Die vorgeschlagenen Ergänzungen sind notwendig, um mautpflichtige mobile Maschinen und Geräte sowie landwirtschaftliche Zugmaschinen der richtigen Mautkategorie gemäß Anlage 1 in Verbindung mit § 3 BFStrMG zuzuordnen zu können.

Zu Artikel 1 Nummer 32

Nummer 32 ändert die Abschnitte 2 und 3 der Anlage XXIX StVZO. Die Richtlinien 2002/24/EG und 2003/37/EG wurden aufgehoben und durch die Verordnungen (EU) 167/2013 und Nr. 168/2013 ersetzt. In diesem Zuge wurden auch die Fahrzeugklassen der Kategorien T, C, R und S sowie L1e bis L7e angepasst. Aus diesem Grund muss das Verzeichnis über die Fahrzeugklassen in Abschnitt 2 und 3 aktualisiert werden.

Zu Artikel 1 Nummer 33

Nummer 33 ergänzt und ändert anzuwendende Bestimmungen im Anhang der StVZO. Diese ergeben sich aus den Nummern 2, 5, 8, 10, 11, 13 und 19.

Zu Artikel 2

Artikel 2 ergänzt § 1 Absatz 1 Halbsatz 1 der Fünfunddreißigsten Ausnahmereordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 22. April 1988 (BGBl. I S. 562), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 26. Juli 2013 (BGBl. I S. 2803) geändert worden ist. Diese ermöglicht für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und ihre Anhänger eine wahlweise Ausrüstung mit Doppelreifen, Gleisketten oder Breitreifen, um eine möglichst bodenschonende Arbeit auf dem Feld auszuführen. Die Nutzung der betreffenden Fahrzeuge beschränkte sich aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit bei der Einführung der Vorschrift im Jahr 1988 maßgeblich auf den land- oder forstwirtschaftlichen Bereich. Die deutlich gestiegene Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge könnte zu einem vermehrten Einsatz außerhalb der Land- oder Forstwirtschaft führen.

Die Einfügung der Zweckbindung in den Verordnungstext stellt klar, dass die wahlweise Ausrüstung mit Doppelreifen, Gleisketten oder Breitreifen und die damit einhergehende Fahrzeugbreite ausschließlich dem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck dienen soll. Die Tätigkeiten, welche dem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck entsprechen, werden in § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung beschrieben.

Zu Artikel 3

Artikel 3 hebt die Fünfundfünfzigste Ausnahmereordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom (BGBl. I, S. 2479) auf. Die entsprechenden Ausnahmen werden durch die Änderungen in Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe d und Nummer 9 Buchstabe b in die StVZO übernommen.

Zu Artikel 4

Artikel 4 fügt in Anlage (zu § 1) Abschnitt 2 GebOST die Gebührennummer 241a neu ein. Durch die neu aufgenommene Gebührennummer 241a werden die anfallenden Kosten gedeckt, die durch die Übernahme der Vorschriften von Artikel 11 in Verbindung mit Anhang III, Artikel 12 und Artikel 14 in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2014/45/EU für die beteiligten öffentlichen Stellen entstehen. Die Kosten fallen bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde bzw. bei dieser durch die Zuhilfenahme von Verwaltungshelfern an.

Der Kostenberechnung liegt eine Kalkulation zugrunde, die auf einer Überprüfung durch die Länder Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Schleswig-Holstein basiert. Diese gründet auf der folgenden Schätzung des Personal- und Sachaufwands.

Durch die Änderung der Anlage VIIIc StVZO einzurichtende Datenbank entsteht der Verwaltung ein geschätzter jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 500 Tsd. Euro.

Vorgangsidentifizierung

Der Vorgang ist die Erhebung, Speicherung, Bearbeitung, Qualitätssicherung und Datenauswertung beziehungsweise Weitergabe von Daten der zentralen Datenbank und den damit zusammenhängenden Prozessen. Kosten der Datenerhebung und Datenerfassung sind bereits durch die Anerkennungsgebühr entsprechend GebOST Gebührennummer 241.1 und 241.5 abgedeckt und hier nicht enthalten.

Feststellung der Gebührenart

Da wesentliche Kosten des Datenbankbetriebs Fixkosten sind und es sich hier um eine große Anzahl an Betrieben und Datenitems handelt, wird eine einheitliche Gebühr pro Betrieb berechnet, die sich auf Basis einer Mischkalkulation ermittelt.

Datenerhebung

Zur Datenerhebung wird zum einen auf die bereits vorliegenden Erfahrungswerte in der Aufbauphase der Datenbank, den vereinbarten Dienstleistungspreisen mit dem externen IT-Unternehmen und den bei der Konzeption der Datenbank festgelegten Prozessschritten, zum anderen auf die Prozesskosten entsprechend den Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen Stand 2019 (s.u.) zurückgegriffen. Von der Verwendung eines gesonderten Fragebogens wird abgesehen, da die Berechnung ausschließlich auf den Prozessschritten der Betreiber der Datenbank (BIV und seine insgesamt 14 angeschlossenen Mitgliedsverbände LIV) und somit einer sehr abgegrenzten Grundgesamtheit basiert. Diese Beteiligten waren alle in die vorliegende Festlegung der Prozessüberlegungen einbezogen. Bei den Betrieben wird von keinen zusätzlichen Bearbeitungsprozessen ausgegangen.

Kostenberechnung

Bei der Kostenberechnung wird für die vorgangsbezogenen Kosten auf die Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen des Bundesministeriums für Finanzen (Stand April 2019) zurückgegriffen.

Es werden hier Kosten für

- a) Sachbearbeitung / qualifizierten First-Level-Support- analog TVöD 9a
- b) Referent auf Bundes-/Landesebene - qualifizierten Second-Level-Support - analog TVöD 13

veranschlagt.

Es werden die Sätze für nachgeordnete Behörden zugrunde gelegt. Die Kosten pro Arbeitsminute berechnen sich, einschließlich anteiliger allgemeiner Sach- und Gemeinkosten, wie folgt:

| Personalkosten (nachgeordnete Be- hörden) | Sachbearbeitung / qualifizierter First- Level-Support | Referent auf Bun- des/ Landesebene / Second-Level- Support |
|---|---|---|
| | TVÖD 9a | TVöD 13 |
| Steuerpflichtiges Brutto | 46.289 € | 59.221 € |
| Personalnebenkosten | 12.357 € | 14.916 € |
| sonstige Personalnebenkosten | 750 € | 750 € |
| Personalkosten | 59.396 € | 74.887 € |
| sächliche Verwaltungskosten | 10.550 € | 10.550 € |

| | | | |
|----------------------------|--------|-----------|-----------|
| Büroräume | | 8.500 € | 8.500 € |
| Investitionen ¹ | | . / . | . / . |
| | | <hr/> | |
| | | 19.050 € | 19.050 € |
| Zuschlagssatz Gemeinkosten | | | |
| Personal- & Sachkosten | 28,10% | 22.043 € | 26.396 € |
| | | <hr/> | |
| Jahreswert | | 100.489 € | 120.333 € |
| Arbeitsstunden Mo- | | | |
| nat | | 129 | 129 |
| Arbeitsstunden Jahr | | 1.548 | 1.548 |
| Kosten Stunde | | 64,92 € | 77,73 € |
| | | <hr/> | |
| Kosten Minute | | 1,08 € | 1,30 € |

¹ Von der Einbeziehung von Investitionskosten wurde an dieser Stelle abgesehen, da die wesentlichen Investitionskosten (Entwicklungskosten der Datenbank) als gesonderte Kosten des IT-Dienstleisters bereits als jährliche Fixkosten (Sachkosten) veranschlagt werden. Die Minutenkosten des qualifizierten Sachbearbeiters werden für den ersten Prozessschritt (First-Level-Support), die des Referenten für alle weiteren Prozessschritte zugrunde gelegt.

Jährliche Fixkosten - Sachkosten

1. Diese Kosten entstehen durch die Beauftragung eines externen IT-Dienstleisters für die Entwicklung der Datenbank, für Programmierung, Wartung, Hosting und Anpassungsentwicklung in Höhe von jährlich 140 Tsd. Euro als Fixkosten.
2. Als sonstige Sach- und Infrastrukturkosten werden Fixkosten in Höhe von 20 Tsd. Euro veranschlagt. Hier sind Reisekosten, Sachkosten für Informationsmaterial und sonstige Infrastrukturkosten enthalten.

Jährliche Prozesskosten – Personalkosten einschl. Sachkosten eines Büroarbeitsplatzes sowie Gemeinkosten

Prozess: First Level Support der Datenbank

3. Es wird von 40 000 anerkannten und eingetragenen Betrieben in der Datenbank ausgegangen. Bei etwa 60 Prozent dieser Betriebe wird eine Rückfrage beziehungsweise Anfrage jährlich auf First-Level-Support Ebene entweder vom Betrieb selbst oder von der betreuenden Anerkennungsstelle erwartet. Diese Anfrage kann sich beziehen auf die grundsätzliche Nutzung der Datenbank (Passwort, Rechtsgrundlage, Arbeitsweise), auf die hinterlegten oder zu ändernden Stammdaten des Betriebs, die in der Datenbank hinterlegten Daten der verantwortlichen Personen und Fachkräfte des Betriebs, die erfassten Prüfmittel und deren Prüfprotokolle sowie die Anerkennungen der Betriebs- und den Wiederholungsprüfungen sowie auf die zu diesen Vorgängen jeweils in der Datenbank hochgeladenen Do-

kumente.

Für jede Anfrage wird auf First-Level-Ebene eine durchschnittliche Bearbeitungsdauer von 2 Minuten angenommen. Somit berechnen sich die Kosten mit:

$$40\,000 * 0,6 * 2 * 1,08 = 51.840 \text{ (gerundet: 52 000 Euro)}$$

Prozess: Überprüfung / Anpassung der Qualitäts- und EDV Prozesse. Steuerung des IT-Dienstleisters.

4. Hier werden 8 Tage (mit je 480 Minuten pro Tag) pro Jahr für die Überprüfung beziehungsweise Anpassung der Qualitäts- und EDV-Prozesse und 2 Tage pro Monat für die Steuerung des IT-Dienstleisters veranschlagt.

$$8 * 480 * 1,3 = 4\,992$$

$$2 * 12 * 480 * 1,3 = 14\,976 \text{ (gerundet in Summe: 20 000 Euro)}$$

Prozess: Qualitätssicherung beziehungsweise Überprüfung der Daten beim BIV und den Landesinnungsverbänden

5. Hier werden 2 Tage (zu je 480 Minuten) pro Jahr für QM-Runden mit dem Verordnungsgeber und den Überwachungsorganisationen pro Jahr veranschlagt. Hinzu kommen jeweils 3 Tage (zu je 480 Minuten) pro Jahr für Schulungen / QM-Runden des BIV mit seinen 14 Landesverbänden.

Ferner wird beim BIV jeweils ein Tag zur Kontrolle der Datenqualität pro Datenbestand eines Landesverbandes veranschlagt. Bei den Landesverbänden wird eine Stichprobe der Betriebe überprüft. Zur Stichprobenberechnung wird davon ausgegangen, dass jeder Landesverband im Schnitt 2 857 Betriebe betreut (40 000 / 14). Für die Festlegung der Stichprobengröße wurde der auch von der DAkkS verwendete Berechnungsfaktor angesetzt. Von diesen Betrieben wird daher eine Stichprobe in der Größenordnung der Quadratwurzel/Halben gezogen (dies entspricht pro LIV durchschnittlich 27 Betrieben). Für jeden Stichprobenbetrieb wird von einer Überprüfungszeit von 20 Minuten ausgegangen.

$$2 * 480 * 1,3 = 1.248$$

$$15 * 3 * 480 * 1,3 = 28.080 \text{ (BIV und 14 LIV)}$$

$$14 * 480 * 1,3 = 8.736$$

$$14 * 27 * 20 * 1,3 = 9.828 \text{ (gerundet in Summe: 48.000 Euro)}$$

Prozess: Second-Level-Support LIV beziehungsweise Second-Level-Support BIV

6. Für den von den einzelnen Landesverbänden zu leistenden Second-Level-Support (Rückfragen, Datenklärungen, welche vom First-Level-Support nicht bearbeitet bzw. gelöst werden können), wird von einer Quote von 15 Prozent der Erstanfragen beim First Level Support ausgegangen; mithin 3 600 Fälle pro Jahr für alle 14 LIV. Von diesen sind wiederum angenommene 20 Prozent weiter durch den Second-Level-Support des BIV (Third-Level) final zu klären; mithin 720 Fälle. Pro Fallbearbeitung wird von durchschnittlich 20 Minuten Bearbeitungsdauer ausgegangen.

$$40\,000 * 0,6 * 0,15 * 20 * 1,3 = 93\,600$$

$$40\,000 * 0,6 * 0,15 * 0,2 * 20 * 1,3 = 18\,720 \text{ (gerundet in Summe: 112\,000 Euro)}$$

Prozess: Bearbeitung von Datenabfragen / Datenabruf sowie Rücksprachen

7. Für die Bearbeitung von Anfragen bzw. Datenauswertungen der obersten Landesbehörden und der Überwachungsorganisationen wird von 3 Anfragen für jede oberste Landesbehörde und je 2 Anfragen pro Überwachungsorganisation pro Jahr und Bundesland ausgegangen. Es wird eine Bearbeitungszeit von jeweils 60 Minuten für eine Anfrage der obersten Landesbehörden und 90 Minuten für die der Überwachungsorganisationen veranschlagt. Es werden 6 Überwachungsorganisationen pro Bundesland angenommen.

Für die Bearbeitung von Anfragen bzw. Datenauswertungen der Überwachungsorganisationen und des Verordnungsgebers auf Bundesebene wird ebenfalls von 3 Anfragen des Verordnungsgebers und je 2 Anfragen pro Jahr für die Überwachungsorganisationen sowie einer Bearbeitungszeit von jeweils 120 Minuten je Anfrage bzw. Datenauswertung ausgegangen. Es werden ebenfalls 6 anfragende Überwachungsorganisationen auf Bundesebene angenommen.

$$3 * 16 * 60 * 1,3 = 3\,744$$

$$2 * 16 * 90 * 6 * 1,3 = 22\,464$$

$$3 * 120 * 1,3 = 468$$

$$2 * 6 * 120 * 1,3 = 1\,872 \text{ (gerundet in Summe: 28\,000 Euro)}$$

Prozess: Rechnungswesen

8. Hier wird mit Kosten von 4 Euro pro Rechnungsstellung (Sach- und Personalkosten) einschließlich der Mahngebühren und zugehöriger Prozesse gerechnet. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und auf Basis der vermutlich geringen Höhe der insgesamt einzuziehenden Gebühr pro Betrieb wird ein zweijährlicher Turnus der Gebührenerhebung vorgeschlagen. Die Gebührenerhebung kann dezentral durch die Innungen oder zentral durch den BIV erfolgen.

$$40\,000 * 4 / 2 = 80\,000 \text{ Euro}$$

Zusammenstellung der jährlichen Kosten

Sachkosten:

| | | |
|---|--|-----------|
| 1 | Fixkosten IT-Dienstleister (Sachkosten) | 140 000 € |
| 2 | Fixkosten Sach- und Infrastruktur (Sachkosten) | 20 000 € |

Personal- und anteilige Bürosach- sowie Gemeinkosten:

| | | |
|---|---|----------|
| 3 | First Level Support | 52 000 € |
| 4 | Überprüfung Qualitäts- und EDV-Prozesse bzw. Steuerung IT-Dienstleister | 20 000 € |
| 5 | Qualitätssicherung bzw. Überprüfung der Daten | 48 000 € |

| | | | | |
|---|---------------------------------|------|--------------|------------------|
| 6 | Second-Level-Support Support | bzw. | Third-Level- | 112 000 € |
| 7 | Datenabfragen /Rücksprachen | bzw. | Datenabruf | 28 000 € |
| 8 | Rechnungswesen | | | 80 000 € |
| | | | | <u>500 000 €</u> |

Gebührenermittlung

Aktuell wird von 40 000 in der Datenbank erfassten und anerkannten Betrieben ausgegangen. Damit fallen durchschnittlich und gerundet 12,5 Euro pro Betrieb und Jahr an. Es wird eine zweijährige Gebührenerhebung vorgeschlagen (somit 25 Euro für einen Zweijahreszeitraum).

Zu Artikel 5

In Nummer 1 erfolgt die Anpassung an die Neubezeichnung der Anlage 12.

In Nummer 2 wird die Definition der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge nach den europarechtlichen Vorgaben zur Typgenehmigung in das nationale Zulassungsrecht übernommen. Im Zuge der Ablösung der Richtlinie 2002/24/EG durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ist zum einen die Bezeichnung der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge in leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge geändert worden und zum anderen sind die technischen Daten zur Bestimmung der Klasse L6e ausgeweitet worden.

In Nummer 3 wird die Regelung über die Zulassungsfreiheit, die bisher auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge beschränkt war, auf leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne des europäischen Rechts ausgedehnt. Die gesamte Klasse L6e unterliegt damit einheitlich der Zulassungsfreiheit. Dies war insbesondere vor dem Hintergrund angezeigt, dass auch das Fahrerlaubnisrecht diese Klasse L6e einheitlich der bisherigen Fahrerlaubnisklasse AM unterworfen hat, siehe Zwölfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3232).

In Nummer 4 wird der Verweis an die Rechtsänderung des EU-Rechts angepasst.

In Nummer 5 werden Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 23 vorgenommen. Die neuen Inhalte des Untersuchungsberichts sind ebenso wie dessen bisheriger Inhalt im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern. Grundlage hierfür ist Artikel 8 Absatz 5 der Richtlinie 2014/45/EU. Zudem wird ein neuer Absatz 3 an § 34 FZV angefügt. Hiermit wird eine Befugnis und Verpflichtung geschaffen, dass untersuchungserhebliche Umstände auch durch die Zulassungsbehörden zum Register gemeldet und dort gespeichert werden können. Hierbei geht es etwa um die Zuteilung einer Prüfplakette oder Prüfmarke für ein Fahrzeug, welches zum Zeitpunkt der bestandenen Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nicht zugelassen war. Zudem geht es um die nachträgliche Beseitigung von Mängeln, die zunächst zum Nichtbestehen der HU/SP geführt haben, nun aber bei der Zulassungsbehörde durch Vornahme von erforderlichen Eintragungen in die Zulassungsbescheinigung Teil I zum Bestehen der Hauptuntersuchung führen. In der Folge sollen diese Daten zur HU/SP im ZFZR vermerkt werden, damit auch hier das Bestehen der HU/SP nachvollzogen und entsprechend beauskunftet werden kann.

In Nummer 6 wird insbesondere ein Auskunftsverfahren über die im ZFZR gespeicherten Kilometerstände der jeweils letzten Hauptuntersuchungen eingeführt. Diese Datenübermittlung hat ihre Ermächtigungsgrundlage in § 35 Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 StVG. Den amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr und den Prüfsachverständigen soll diese Angabe des Untersuchungsberichts der letzten Hauptuntersuchung aus dem ZFZR zur Verfügung gestellt werden, damit sie den Kilometerstand prüfen und eventuelle Manipulationen des Wegstreckenzählers erkennen können. Damit wird Artikel 8 Absatz 6 Satz 1 der Richtlinie 2014/45/EU umgesetzt.

Zudem sollen weitere Basisdaten über das Fahrzeug aus den gespeicherten Daten des letzten Berichts über eine Hauptuntersuchung für die Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung abgerufen werden können, um die Qualität der Datenverarbeitung zu steigern. Nicht zuletzt sollen im Interesse der Verkehrssicherheit die gespeicherten Daten über Mängel der letzten Hauptuntersuchung oder sich abzeichnende Mängel für die nächste Hauptuntersuchung abgerufen werden können. Dies dient dazu, Verschleierungstaktiken durch bewussten Wechsel der Überwachungsinstitution zu begegnen. Insbesondere die unterbliebene Behebung geringer Mängel nach Zuteilung einer Prüfplakette kann so erkannt werden. Das Gleiche soll für die gespeicherten Daten des letzten Berichts über eine Sicherheitsprüfung für die Durchführung der nächsten Sicherheitsprüfung gelten.

Die Auskunft wird im Verfahren des automatisierten Datenabrufs über Kopfstellen realisiert. Die übermittelten Daten unterliegen einer strengen Zweckbindung, sind nicht für Dritte bestimmt und sofort nach Abschluss der anlassgebenden Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung vom Prüfer zu löschen.

In Nummer 7 wird eine Folgeänderung zu Nummer 2 vorgenommen und die Begriffsbezeichnung angepasst.

Zu Artikel 6

Für Verstöße die im Zusammenhang mit Änderungen am Fahrzeug bestehen, welche zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen, werden Bußgeldregelsätze aufgestellt. Die Festsetzung von Regelsätzen wird als notwendig erachtet, da mit einer Vielzahl von Verstößen im Zusammenhang mit Änderungen am Fahrzeug - bspw. im Bereich des Software-Updates - zu rechnen ist.

In der laufenden Nummer 253a.1 des Bußgeldkatalog (BKat) –neu- wird ein Bußgeldregelsatz in Höhe von 800,00 Euro pro Fahrzeug für Hersteller oder Importeure festgesetzt, welche Änderungen am Fahrzeug vorgenommen haben oder vornehmen haben lassen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis nach § 19 Absatz 2 Satz 2 führen. Die Festsetzung des Regelsatzes in Höhe von 800,00 Euro wird für angemessen erachtet, da das Erlöschen der Betriebserlaubnis an die Änderung der in der Betriebserlaubnis genehmigten Fahrzeugart, an die Gefährdung von Verkehrsteilnehmern oder der Verschlechterung des Abgas- oder Geräuschverhaltens angeknüpft ist. Vorsätzliche Änderungen am Fahrzeug, die in diesem Kontext stehen, sind aufgrund der insbesondere überragend wichtigen Schutzgüter Umwelt und Verkehrssicherheit entsprechend hoch zu bebußen. Zudem bemisst sich die Höhe des Regelsatzes in Anlehnung an § 17 Absatz 3 OWiG, wonach unter anderem die wirtschaftlichen Verhältnisse des Verantwortlichen bei der Berechnung der Geldbuße mit heranzuziehen sind. Dies ist vorliegend aufgrund der weitaus wirtschaftlich stärkeren Stellung und der hohen Verantwortlichkeit des Herstellers oder Importeurs zu berücksichtigen.

In der laufenden Nummer 253a.2 BKat –neu- erfolgt für die genannte Ordnungswidrigkeit eine Festsetzung in Höhe von 400,00 Euro für Gewerbetreibende. Diese Festsetzung bemisst sich an der vorangegangenen lfd. Nummer 253a.1 BKat, wird aber aufgrund der wirtschaftlich schwächeren Position des Gewerbetreibenden tiefer angesetzt.

Zu Artikel 7

Die Bestimmung entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Das Inkrafttreten erfolgt, vorbehaltlich des Absatzes 2, am Tag nach der Verkündung aufgrund von umzusetzenden Inhalten aus dem Recht der Europäischen Union.

In Absatz 2 wird mit einer Vorlaufzeit von gut 11 Monaten den Beteiligten eine Frist zur Einrichtung des Verfahrens der Datenübermittlung und dessen Umsetzung sowie zur Bestimmung zweier weiterer Vertreter der Länder zur Teilnahme am Kontrollbeirat eingeräumt.