

Referentenentwurf

Bundesministerium 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 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 und/oder Untersuchungen der Abgase ist entsprechend der europäischen Rechtsakte 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.

Seit dem 01. 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 des § 72 Absatz 2 Nummer 6 die nationale Ausrüstungspflicht mit analogen Fahrtenschreibern nach § 57a StVZO auch für bereits vor dem 01. 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 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

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die durch Änderung der Anlage VIIIc StVZO einzurichtende Datenbank erzeugt einen jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von 175 000,00 €. In diesem Erfüllungsaufwand sind auch die Änderungen der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr berücksichtigt. Die entstehenden jährlichen Mehrkosten infolge von erweiterten Anfragen über die Datenschnittstelle konnten nicht validiert werden.

Für die Errichtung der obengenannten Datenbank entstehen für die Wirtschaft einmalige geschätzte Kosten von 5.000.000 Euro.

Die Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a für ältere Fahrzeuge dient der Gleichstellung und führt zu einer Entlastung der Wirtschaft. 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 nicht ermittelt werden.

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

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Erfassung und Bereitstellung der Daten nach Nummer 6.2 der Anlage VIIIc der StVZO für jede Kraftfahrzeugwerkstatt und erweiterte Auskunft aus der zentralen Datenbank nach Nummer 6.2.2.3 der Anlage VIIIc der StVZO entstehen dem Bund, den Ländern und den Kommunen keine Kosten.

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

F. Weitere Kosten

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.

Referentenentwurf Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

[...]. 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 Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6 Absatz 1 Nr. 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 und § 47 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 20. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3723) 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“.
2. § 19 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

^{*)} Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie...

- 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) Die Nummern 2 und 3 werden wie folgt gefasst:
- „2. 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) 2016/1788 (ABl. L 277 vom 13.10.2016, S. 1) geändert worden ist, oder
- „3. 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,“.
- ccc) Im Satzteil nach Nummer 3 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:
- „Es dürfen keine Änderungen vorgenommen oder angeordnet werden, die nach Satz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Satz 3 gilt nicht, wenn unverzüglich eine Erlaubnis nach § 21 für das Gesamtfahrzeug eingeholt wird.“
- c) In Absatz 6 Satz 1 wird das Wort „Fahrzeugherstellern“ durch die Wörter „Fahrzeugteileherstellern sowie Fahrzeugherstellern und deren beauftragten Zulieferern“ ersetzt.
3. § 22a Absatz 3 Nummer 3 wird wie folgt geändert:

- a) Nach der Angabe „2003/37/EG“ werden die Wörter „oder der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder der Verordnung (EU) Nr. 168/2013“ eingefügt.
 - b) Die Wörter „einer Einzelrichtlinie“ werden durch die Wörter „eines Einzelrechtsaktes oder einer Einzelregelung“ ersetzt.
4. § 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 2 und 3 werden wie folgt gefasst:
 - „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 aufgehoben.
 - c) Der neue 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.“
 - d) Der neue Satz 3 wird aufgehoben.
5. § 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 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 geändert:

- aaa) In Nummer 9 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
- bbb) In Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
- ccc) Folgende Nummer 11 wird angefügt:

„11. von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechsellaufbauten in einem Bereich von bis zu 5 cm über der nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 allgemein zulässigen Breite von 2,55 m.“

- b) Nach Absatz 4a wird folgender Absatz 4b eingefügt:

„(4b) Bei Sattelkraftfahrzeugen nach § 34 Absatz 6 Nummer 6 mit einer höchstzulässigen Teillänge nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b beträgt die höchstzulässige Länge beim Transport eines Containers oder Wechsellaufbaus von 45 Fuß Länge

16,65 m.“

- 6. Nach § 32d wird folgender § 32e eingefügt:

„§ 32e

Schutzstrukturen an land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen

(1) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die hinsichtlich ihrer Merkmale den Fahrzeugen der Klassen

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

gemäß Anlage XXIX entsprechen, müssen mit Überrollschutzstrukturen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(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 delegierte 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 Zu-

sammenhang 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.“

7. § 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 das für das jeweilige Kraftfahrzeug in Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d genannte höchstzulässige Gesamtgewicht jeweils um bis zu 1,00 t übersteigen, 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 Richtlinie (EU) 2015/719 (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1) geändert worden ist, handelt und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist.“

- c) Absatz 6 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„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 Wechselaufbauten 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 Wechselaufbauten 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.“

8. § 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.“

9. § 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.“

10. Nach § 36 Absatz 8 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Bei Verwendung solcher Luftreifen, die die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG, die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen), an Fahrzeugen der Klasse L gilt Absatz 5 entsprechend.“

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

12. § 52 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- b) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 angefügt:

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

13. In § 56 Absatz 2 Nummer 4 werden nach dem Wort „Zugmaschinen“ ein Komma und die Wörter „ausgenommen Klasse T3a entsprechend Anlage XXIX,“ eingefügt.

14. § 57b Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfungen dürfen nur durch

1. einen nach Maßgabe der Anlage XVIIIc hierfür amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller,

2. von diesen beauftragte Kraftfahrzeugwerkstätten,

3. nach Maßgabe der Anlage XVIII d anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten und

4. die in den gemäß Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber 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) von der Kommission veröffentlichten Verzeichnissen aufgeführten zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten

durchgeführt werden.“

15. § 69a wird wie folgt geändert

- a) Nach Absatz 2 Nummer 1a folgende neue Nummer 1b eingefügt:

„entgegen § 19 Absatz 2 Satz 3 Änderungen vornimmt oder vornehmen lässt.“

- b) In Absatz 3 Nummer 8 werden hinter den Wörtern „oder Absatz 6“ die Wörter „Satz 1“ eingefügt.

16. § 72 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 9.

- b) Nach Nummer 1 folgende neue Nummer 2 angefügt:

„2. § 32e (Schutzstrukturen an land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen)

ist ab dem 1. September 2019 für erstmals in den Verkehr kommende land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen anzuwenden. Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. September 2019 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist die Anwendung wahlweise möglich.“

- c) Die bisherige Nummer 1a wird Nummer 3.

- d) Nummer 1b wird Nummer 4.

- e) In Nummer 4 wird folgender Satz angefügt:

„Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. September 2019 erstmals in den Verkehr gekommen sind, bleibt § 35a in der bisherigen Form anwendbar.“

- f) Die bisherige Nummer 1c wird Nummer 5.

- g) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. § 35d Absatz 2 (Betätigungsraum und Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen) ist für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. September 2019 erstmals in den Verkehr gekommen sind, wahlweise anwendbar.“

- h) Die bisherigen Nummern 1d, 1e, 3, 3a, 4, 5, 6, 6a, 6b, 6c, 6d und 6e werden die Nummern 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19.

- i) Die neue Nummer 19 wird wie folgt gefasst:

„§ 57a Absatz 1 (Fahrtschreiber)

tritt außer Kraft am 31.12.2018.“

- j) Die bisherigen Nummern 7, 8, 9 und 10 werden die Nummern 20, 21, 22 und 23.

- k) Nach Nummer 23 wird folgende Nummer 24 angefügt:

„24. Die im Anhang zu § 56 Absatz 2 Nummer 4 genannte Vorschrift ist ab dem 1. September 2019 für erstmals in den Verkehr kommende land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen anzuwenden. Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. September 2019 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist wahlweise folgende Vorschrift anwendbar:

Richtlinie 74/346/EWG des Rates vom 25. Juni 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Rückspiegel von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. L 191 vom 15.7.1974, S. 1), geändert durch die

a) Richtlinie 82/890/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 (ABl. L 378 vom 31.12.1982, S. 45, ABl. L 118 vom 6.5.1988, S. 42),

b) Richtlinie 97/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 1997 (ABl. L 277 vom 10.10.1997, S. 24), c) Richtlinie 98/40/EG der Kommission vom 8. Juni 1998 (ABl. L 171 vom 17.6.1998, S. 28, L 351 vom 29.12.1998, S. 42).“

17. Anlage VIII wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 3.1.1.1 wird wie folgt gefasst:

„Die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems 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 DIN EN ISO/IEC 17020 oder vom Bundesinventionsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, dass er ein Qualitätsmanagementsystem unterhält, das mindestens den Anforderungen der

DIN EN ISO/IEC 17020 entspricht. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Nummer 1 der Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen. Die Durchführung ist gemäß Nummer 7.1.6 DIN EN ISO/IEC 17020 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. Diese Untersuchung darf frühestens zwei Monate vor der Durchführung der Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Der Nachweis ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 1 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 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 DIN EN ISO/IEC 17020 oder vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, das er ein Qualitätssystemsmanagement unterhält, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020 entspricht. Der BIV setzt ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen (wiederkehrende Gasanlagenprüfung). Die Durchführung der Untersuchung ist auf einem Nachweis nach Nummer 2.4 der Anlage XVII zu bescheinigen. Die Untersuchung darf höchstens zwölf Monate vor dem durch die Prüfplakette angegebenen Monat für die nächste vorgeschriebene Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Wurde innerhalb dieses Zeitraums eine Gassystembauprüfung nach § 41a Absatz 5 oder eine Gasanlagenprüfung nach § 41a Absatz 6 durchgeführt, tritt diese an die Stelle der Untersuchung nach Satz 1. Der Nachweis über die durchgeführte Untersuchung oder Prüfung ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 1 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, 3.1.4.3 Satz 2 oder 3.1.4.4 Satz 5“.

d) Nummer 3.1.4.4 wird wie folgt gefasst:

„gefährliche Mängel oder Mängel, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Die vorhandene Prüfplakette ist bei Feststellung von Mängel, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen zu entfernen. Der Halter oder der Fahrzeugführer ist darauf hinzuweisen, dass das Fahrzeug mit diesen Mängeln nicht mehr am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf. Er ist zusätzlich schriftlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Der Halter hat bei Feststellung gefährlicher Mängel alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichts spätestens bis zum Ablauf eines Monats ab dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen. Sind bei der Nachprüfung nicht alle Mängel behoben oder werden zusätzliche Mängel festgestellt, darf die Prüfplakette nicht zugeteilt werden und das Fahrzeug ist innerhalb der in Satz 3 genannten Frist erneut zur

Nachprüfung vorzuführen; der aaSoP oder PI hat die nicht behobenen oder die zusätzlich festgestellten Mängel im Untersuchungsbericht zu vermerken. Wird vom aaSoP oder PI festgestellt, dass das Fahrzeug verkehrsunsicher ist, hat er unverzüglich die Zulassungsbehörde zu benachrichtigen; § 5 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist anzuwenden.“

- e) In Nummer 3.1.4.6 wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
- f) Nach Nummer 3.1.4.6 wird folgende Nummer 3.1.4.7 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.“

- g) Nummer 3.2.1 wird wie folgt gefasst:

„Sicherheitsprüfungen sind von nach DIN EN ISO/IEC 17020 akkreditierten Inspektionsstellen als Teil einer hierfür nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt oder von aaSoP oder PI durchführen zu lassen. Sicherheitsprüfungen können zudem vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, dass er ein Qualitätsmanagementsystem unterhält, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020 entspricht. Der BIV setzt ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Nummer 1 der Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen.“

- 18. Anlage VIIIb, Nummer 6.7 wird wie folgt gefasst:

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

- 19. Anlage VIIIc wird wie folgt geändert:

- a) 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 sichergestellt ist und nach der die vorgeschriebenen Kalibrierungen der Mess- und Prüfgeräte in dieser Betriebsstätte sichergestellt werden. Diese Dokumentation muss Teil des Qualitätsmanagementsystems nach Nummer 2.11 sein und mindestens den Anforderungen der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen,“.

- b) Der Nummer 2.9 werden die Wörter „ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Forderung,“ angefügt.
- c) Der Nummer 2.10 werden die Wörter „ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Forderung,“ angefügt.
- d) Nach Nummer 2.10 wird folgende Nummer 2.11 eingefügt:

„2.11 der Antragsteller nachweist, dass die von ihm benannte Betriebsstätte die Anforderungen des Bundesinnungsverbandes des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) erfüllt. Der BIV muss ein Qualitätsmanagementsystem unterhalten, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 entspricht, dessen Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist, ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Forderung.“

- e) Nummer 6.2 wird wie folgt gefasst:

„6.2 Anerkennungsstellen unterhalten ein Qualitätsmanagementsystem im Sinne der DIN EN ISO(IEC 17020, 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, Speicherung und Übermittlung von Daten sowie der Auskunftserteilung

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,

6.2.1.4 Einschränkungen der Anerkennung.

6.2.1.5 Die in 6.2.1.1 bis 6.2.1.4 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.

6.2.2 System zur Übermittlung und Zurverfügungstellung 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

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 und 6.2.1.4 sind den Prüfsachverständigen 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

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.“

f) Die bisherige Nummer 6.2 wird Nummer 6.3.

20. Anlage VIII d Nummer 3.2 wird wie folgt gefasst:

„Die Einhaltung der für die eingesetzten Mess-/Prüfgeräte geltenden gesetzlichen Vorschriften und Herstellervorgaben für die Kalibrierung sind von der Inhaberin oder vom Inhaber oder von der Nutzerin oder vom Nutzer der Untersuchungsstelle sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten, ist die Durchführung von HU, SP, AU, AUK und GWP bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes 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.“

21. Anlage VIII e Nummer 6 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

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

22. Anlage XXIX wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 2 wird 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 ≤ 4 000 mm oder ≤ 3 000 mm für ein L6e-B-Fahrzeug oder ≤ 3 700 mm für ein L7e-C-Fahrzeug, und (2) Breite: ≤ 2 000 mm, oder ≤ 1 000 mm für ein L1e-Fahrzeug, oder ≤ 1 500 mm für ein L6e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug und (3) Höhe ≤ 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 ≤ 50 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 ≤ 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 ≤ 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 Kleinkraftrad	(4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten An-

		<p>triebsformen und</p> <p>(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 Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und</p> <p>(6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit $\leq 45 \text{ km/h}$ und</p> <p>(7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 4000 \text{ W}$ und</p> <p>(8) Masse in fahrbereitem Zustand $\leq 270 \text{ kg}$ und</p> <p>(9) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes und</p>
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L2e-P	Dreirädriges Kleinkraftfahrzeug für Personenbeförderung	(10) ein L2e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L2e-U-Fahrzeug übereinstimmen.
L2e-U	Dreirädriges Kleinkraftfahrzeug für Güterbeförderung	<p>(10) 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 \times Breite Ladefläche $\geq 0,3 \times$ Länge Fahrzeug \times größte 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
L3e	Zweirädriges Kraftrad	<p>(4) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und</p> <p>(5) Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers und</p> <p>(6) zweirädriges Fahrzeug, das nicht in die Klasse L1e eingestuft werden kann</p>
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L3e-A1	Kraftrad mit niedriger Leistung	<p>(7) Hubvolumen $\leq 125 \text{ cm}^3$ und</p> <p>(8) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 11 \text{ kW}$ und</p> <p>(9) Verhältnis von Leistung /Gewicht $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$</p>
L3e-A2	Kraftrad mit mittlerer Leistung	<p>(7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 35 \text{ kW}$ und</p> <p>(8) Verhältnis Leistung /Gewicht $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ und</p> <p>(9) nicht abgewandelt von einem Fahrzeug, dessen Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist und</p> <p>(10) ein L3e-Fahrzeug, das nicht nach den zusätzlichen Kriterien 7, 8 und 9 für die Unterklassen eines L3e-A1-Fahrzeugs eingestuft werden kann</p>

L3e-A3	Kraftrad mit hoher Leistung	(7) jedes sonstige L3e-Fahrzeug, das nicht mittels der Klassifizierungskriterien eines L3e-A1- oder L3e-A2-Fahrzeugs eingestuft werden kann
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 $< 1\ 000$ 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 zugängli-

	zung	<p>chem Fahrer- und Fahrgastraum und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und (9) 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 × Breite Ladefläche ≥ 0,3 × Länge Fahrzeug × 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</p>
--	------	---

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L6e	Leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug	(4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und (6) Masse in fahrbereitem Zustand < 425 kg und (7) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm ³ , falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm ³ , falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L6e-A	Leichtes Straßen-Quad	(9) Fahrzeug der Klasse L6e, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein Fahrzeug der Unterklasse L6e-B übereinstimmt, und (10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 4 000 W und
L6e-B	Leichtes Vierradmobil	(9) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und (10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 6 000 W und
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	(11) hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes L6e-B-Fahrzeug und (12) L6e-B-Fahrzeug, das nicht dem spezifischen Einstufungskriterium für ein L6e-BU-Fahrzeug entspricht
L6e-BU	Leichtes 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 × Breite Ladefläche > 0,3 × Länge Fahrzeug × Breite Fahrzeug oder

		<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
L7e	Schweres 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) Masse in fahrbereitem Zustand:</p> <p>a) ≤ 450 kg für die Beförderung von Personen</p> <p>b) ≤ 600 kg für die Beförderung von Gütern und</p> <p>(6) L7e-Fahrzeug, das nicht als L6e-Fahrzeuge eingestuft werden kann und</p>
Unterklasse	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-A	Schweres Straßen-Quad	<p>(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt und</p> <p>(8) ausschließlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug und</p> <p>(9) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und</p>
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-A1	A1 schweres Straßen-Quad	<p>(10) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und</p> <p>(11) Lenkung mittels Lenkstange</p>
L7e-A2	A2 schweres Straßen-Quad	<p>(10) L7e-A-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-A1-Fahrzeug übereinstimmt, und</p> <p>(11) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes</p>
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-B	Schweres Gelände-Quad	<p>(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-C-Fahrzeuge übereinstimmt, und</p> <p>(8) Bodenfreiheit ≥ 180 mm und</p>
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-B1	Gelände-Quad	<p>(9) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und</p> <p>(10) für die Lenkung mit einer Lenkstange ausgerüstet und</p> <p>(11) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und</p> <p>(12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 6</p>

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 Treithilfe, 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 und 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.“

- b) Abschnitt 3 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 3

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Anhänger und gezogene austauschbare 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 Bodenfreiheit 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 auswechselbaren 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.“

c) Nach Abschnitt 3 werden folgende Erläuterungen 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.

23. 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 Verordnung (EU) 2016/1788 (ABl. L 277 vom 13.10.2016, S. 1), geändert durch die 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 die 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 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 Verordnung (EU) 2016/1788 (ABl. L 277 vom 13.10.2016, S. 1), geändert durch die 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 Fünfundfünfzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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

Im 2. Abschnitt der Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 2. Januar 2018 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist, werden Nummer 241 neugefasst nach Gebühren-Nummer 241.5 die Gebühren-Nummern 241.6 und 241.7 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„241	Entscheidung über die Erteilung, Änderung, Versagung, Rücknahme oder den Widerruf und im Falle der Anerkennung einschließlich der Ausfertigung einer Anerkennungsurkunde sowie die Überprüfung und Übermittlung von Daten	

241.6	Erhebung der Daten nach Nummer 6.2.1 der Anlage VIIIc der StVZO und Beauskunftung oder Übermittlung dieser Daten nach den Nummern 6.2.2.1 und 6.2.2.3 der Anlage VIIIc der StVZO je Kraftfahrzeugwerkstatt"	25,00
241.7	Erweiterte Auskunft oder Übermittlung aus der zentralen Datenbank nach Nummer 6.2.2.3 der Anlage VIIIc der StVZO	2,00".

Artikel 5

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. Juli 2017 (BGBl. I S. 3090) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe a werden nach den Wörtern „erhebliche Mängel“ ein Komma und die Wörter „gefährliche Mängel“ eingefügt.

b) In Absatz 2 Satz 1 wird nach Nummer 5 folgende Nummer 5a eingefügt:

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

2. 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 2 Satz 1 Nummer 5 genannten Daten für Anfragen unter Verwendung der Fahrzeugidentifizierungsnummer bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten werden bereitgehalten für die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, auch über ihre jeweiligen Kopfstellen. Die Verwendung der Daten durch die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen ist auf die Zwecke der Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung 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.“

Artikel 6

Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung

Nach dem Abschnitt II „d) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ der Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden

ist, wird in der Spalte „Tatbestand“ die Überschrift „Erlöschen der Betriebserlaubnis“ sowie die folgende Nummer 253a eingefügt:

„Lfd. Nr.“	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
253a	Änderungen am Fahrzeug vorgenommen oder vornehmen lassen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen	§ 19 Absatz 2 Satz 3 § 69a Absatz 2 Nummer 1b	
253a.1	-als Hersteller oder Importeur		800 €
253a.2	-als Gewerbetreibender		400 €
253a.3	-als Halter		270 €.

Artikel 7

Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Bis 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung gelten Übergangsbestimmungen. Die Anlage VIIIc in der Fassung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3723) geändert worden ist kann bis dahin noch 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 (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung 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.

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 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 Fahrtschreibern auch für bereits vor dem 01. Januar 2013 zugelassene Fahrzeuge aufgehoben.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Der Bund verfügt über die Gesetzgebungskompetenz hinsichtlich der Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr.

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 zur Änderung 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. 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 Fahrzeuge.

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

VI. Gesetzesfolgen

Die Verordnung dient im Wesentlichen der Umsetzung europäischer Vorgaben.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb stellt eine Verwaltungsvereinfachung dar, da hierdurch in den betroffenen Anwendungsbereich keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden müssen.

Ebenso stellt Artikel 1 Nummer 21 eine Verwaltungsvereinfachung dar.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b und Nummer 7 Buchstaben b und c betreffen Klimaaspekte und entsprechen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Im Übrigen sind Nachhaltigkeitsaspekte nicht berührt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Die nach Nummer 6.2 der Anlage VIIIc StVZO einzurichtende Datenbank begründet sich aus der Übernahme der Vorschriften von Artikel 12 und Artikel 14 i.V.m. Anhang V sowie von Artikel 11 i.V.m. Anhang III unter II. der Richtlinie 2014/45/EU, die eine effiziente Überprüfung der Untersuchungsstellen ermöglichen sollen, damit ein hoher Qualitätsstandard bei den Untersuchungen erreicht wird. Für den Betrieb und die Pflege der Datenbank sind etwa 250.000 Euro pro Jahr anzusetzen und einmalige Einrichtungskosten von 2.500.000 Euro Kosten bei einer Nutzungszeit von 10 Jahren, wobei hier die Softwareentwicklung und -pflege sowie die anfallenden Personalkosten beinhaltet sind.

- Da diese Kosten im Rahmen der Qualitätssicherung anfallen, sind sie auf die Untersuchungsstellen umzulegen und zusätzlich zu den Kosten für die erstmalige und wiederkehrende Prüfung (vergl. Gebührennummer 241.6 der Anlage zu § 1 der GebOST) zu entrichten. Bei ca. 40 000 Untersuchungsstellen ergibt dies 12,50 Euro pro Jahr und somit 25,00 Euro, die bei den im Zweijahresrhythmus durchzuführenden Überprüfungen der Untersuchungsstellen anfallen und von diesen zu entrichten sind.

- Für nach Nummer 6.2.2.3 der Anlage VIIIc zu erfolgende erweiterte Auskünfte an Überwachungsinstitutionen und Technische Prüfstellen wird jeweils von ihnen eine Gebühr von 2,00 Euro im Einzelfall zu zahlen sein. Eine Hochrechnung über Die Anzahl der Anfragen nach erweiterten Auskünften wird auf jährlich 25.000 geschätzt. Insofern ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 50.000 Euro für die Überwachungsorganisationen und die Technischen Prüfstellen. Eine valide Abschätzung ist nicht möglich.

Die jährlich anfallenden Kosten von 12,50 Euro je Untersuchungsstelle sind um 50 % zu kürzen, da bisher gegenüber der Anerkennungsbehörde im Rahmen von Anerkennungsbescheiden vorgeschriebene Meldungen entfallen. Bei 40 000 Untersuchungsstellen ergibt sich eine jährliche Mehrbelastung von 125 000 Euro.

- o Die Überwachungsinstitutionen entstehenden jährlichen Mehrkosten der Überwachungsinstitutionen infolge von erweiterten Anfragen über die Datenschnittstelle wird auf 50.000 Euro geschätzt.

Der durch die Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr erzeugte Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist bereits bei der Änderung der Anlage VIIIc mit berücksichtigt.

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- und 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- und forstwirtschaftliche Zugmaschine gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck eingesetzt wird. Es ergibt sich kein zusätzlicher Prüfaufwand; von zusätzlichen Kosten ist nicht auszugehen.

Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen werden grundsätzlich mittels Typgenehmigung in den Verkehr gebracht; 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 Aufhebung der Ausrüstungspflicht nach § 57a für ältere Fahrzeuge dient der Gleichstellung und führt zu einer Entlastung der Wirtschaft. 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 nicht ermittelt werden.

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

Der Erfüllungsaufwand durch § 19 Absatz 2 Sätze 3 und 4 ist nicht bezifferbar, da keine Informationen zur Anzahl der durchgeführten Änderungen an Fahrzeugen vorliegen.

Der Erfüllungsaufwand durch die technische Umsetzung der Übermittlung des Kennzeichenzusatzes „E“ in den Mitgliedsunternehmen ist nach deren Aussage nicht bezifferbar, sondern von der laufenden Anwendungspflege umfasst.

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 und die Verwaltung.

5. Weitere Kosten

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 6 und 9 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 („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. 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 mit Geldbuße bewehrt. Das Verbot gilt in persönlicher Hinsicht unbeschränkt und greift, wenn Änderungen am Fahrzeug vorgenommen oder veranlasst werden für den Fall, dass Fahrzeugänderungen (insb. Softwareänderungen) ohne Wissen des Halters vorgenommen worden sind. Hierbei können Fälle auftreten, bei denen die Änderungen 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 Nummern 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.

Genehmigungen von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten werden zunehmend von Fahrzeugteileherstellern oder Zulieferern von Fahrzeugherstellern eingeholt. Dementsprechend besteht für Fahrzeugteilehersteller oder Zulieferer von Fahrzeugherstellern der vermehrte Bedarf der Erprobung von Fahrzeugteilen oder Systemen und zur Änderung von § 19 Absatz 6 StVZO. Bisher haben die Bundesländer mittels Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO einzelne Fahrzeugteilehersteller oder Zulieferer von Fahrzeugherstellern den Fahrzeugherstellern gleichgestellt. Da es hierbei im Grundsatz keine negativen Auswirkungen gab, sprachen sich die Bundesländer dafür aus, die Anzahl der notwendigen Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO zu reduzieren, indem die Fahrzeugteilehersteller oder Zulieferer von Fahrzeugherstellern in den § 19 Absatz 6 StVZO aufgenommen werden sollen.

Zu Artikel 1 Nummer 3

Nummer 3 ergänzt weitere europäische Rechtsakte in § 22a Absatz 3 Nummer 3 StVZO. Genehmigungen für Fahrzeugteile können gemäß den Verordnungen (EU) 167/2013 und 168/2013 auch nach diesen erteilt werden. Entsprechend der Anwendbarkeit dieser Verordnungen ist die Angabe in § 22a Absatz 3 Nummer 3 StVZO zu ergänzen.

Zu Artikel 1 Nummer 4

Nummer 4 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 „Einzel-

richtlinien“ 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. Aus diesem Grund müssen die entsprechenden Verweise in § 30 Absatz 4 StVZO aktualisiert werden.

Zu Artikel 1 Nummer 5

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 forstwirtschaftlichen 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 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 bestimmt, dass eine neue Nummer 11 des § 32 Absatz 1 Satz 2 StVZO eingefügt wird. Diese Anpassungen ermöglicht 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 Festlegung 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).

Buchstabe b dient der Überführung von Inhalten der 55. Ausnahmeverordnung zur StVZO. Dazu wird ein neuer § 32 Absatz 4b StVZO eingefügt, der die höchstzulässige Fahrzeuglänge von Sattelkraftfahrzeugen, die einen 45 Fuß-Container oder Wechsellaufbau im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge transportieren, um 15 cm im Vergleich zu den sonstigen Sattelkraftfahrzeugen erhöht.

Zu Artikel 1 Nummer 6

Nummer 6 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 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 7

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 erforderliche Gewicht, jedoch maximal um eine Tonne, wenn diese Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb entsprechend Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG angetrieben werden. Dies ist eine Überführung von Inhalten der 55. Ausnahmereordnung zur StVZO.

Buchstabe c fasst die Nummer 6 des § 34 Absatz 6 StVZO neu. 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.

Zu Artikel 1 Nummer 8

Nummer 8 ändert § 35a Absätze 5 und 10 StVZO und fügt § 35a Absätze 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 9

Nummer 9 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 10

Nummer 10 fügt einen neuen Absatz 9 hinter § 36 Absatz 8 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 auffällender 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 11

Nummer 11 ändert § 51a Absatz 6 Satz 2 und erlaubt damit auch für einspurige Kraftfahrzeuge den optionalen Anbau von Seitenmarkierungsleuchten. Auch bei Kraffrädern können Seitenmarkierungsleuchten die seitliche Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer verbessern. Dies kann zur Reduzierung von Motorradunfällen bzw. der Folgeschwere solcher Unfälle beitragen.

Zu Artikel 1 Nummer 12

Nummer 12 ergänzt § 52 Absatz 4 um eine Nummer 5. Die auf Flugplätzen eingesetzten Fahrzeuge („Follow-Me Fahrzeuge“, Fahrzeuge der Bodendienste, behördliche Fahrzeuge der Luftaufsicht etc.) müssen aus operativen Gründen größtenteils notwendigerweise 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/Gebäude nur unter Nutzung der öffentlichen Straßen zugänglich sind und nicht unmittelbar von den Betriebsflächen der Flugplätze aus.

Zeitgleich sind diese Fahrzeuge, insbesondere in Zeiten mit schlechten Wetterbedingungen, auf dem Flughafengelände durch Warnleuchten (Rundumkennleuchten [RKL]) besonders kenntlich zu machen. Gemäß der Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erfolgt die Kennzeichnung durch gelbe RKL. 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 Kennleuchten ohne Ausnahmegenehmigung zu ermöglichen.

Zu Artikel 1 Nummer 13

Nummer 13 ändert § 56 Absatz 2 Nummer 4 StVZO. Mit der Einführung der Typgenehmigungsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nach der Verordnung (EU) 167/2013 wurden die Vorschriften über zulässigen Spiegel an den technischen Fortschritt und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angepasst. Diese Vorschriften sollen auch für einzeln genehmigte Fahrzeuge gelten.

Zu Artikel 1 Nummer 14

Nummer 14 stellt in § 57b Absatz 3 Satz 1 StVZO klar, dass der Einbau und die Reparatur von Kontrollgeräten in allen von den EU-Mitgliedstaaten zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten nach geltendem EU-Recht (Verordnung (EU) Nr. 165/2014) vorgenommen werden dürfen. Die Kommission veröffentlicht die Verzeichnisse mit den von den EU-Mitgliedstaaten zugelassenen Einbaubetrieben auf ihrer Webseite. Eine Einschränkung, dass die Prüfungen nur in den Einbaubetrieben und Werkstätten des jeweiligen EU-Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, vorgenommen werden dürfen sieht das EU-Recht nicht vor. Insofern dient die Ergänzung in § 57b Absatz 3 StVZO der Klarstellung.

Zu Artikel 1 Nummer 15

Nummer 15 ändert § 69a StVZO. Diese Regelung enthält die Bußgeldbewehrung für die neu eingeführten § 19 Absatz 2 Sätze 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 Diagonalfreifen (Reifenbauart). Diese redaktionelle Anpassung dient der Richtigstellung.

Zu Artikel 1 Nummer 16

Nummer 16 ändert § 72 StVZO. Für die Einführung von Anforderungen für Überrollschutzstrukturen (Schutzkabine/Schutzrahmen), über 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. September 2019 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 01. 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 01. Januar 2013 zugelassen waren und durch das harmonisierte EU-Recht nicht von einer Ausrüstungspflicht mit Fahrtschreibern betroffen sind, eine Anpassung der StVZO zu prüfen sei.

Im Zuge der Gleichstellung von bereits vor dem 01. Januar 2013 zugelassenen Fahrzeugen mit Neufahrzeugen soll mit der Anpassung des § 72 Absatz 2 Nummer 6 die nationale Ausrüstungspflicht mit Fahrtschreibern nach § 57a StVZO auch für bereits 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.

Die Ausrüstungspflicht für Fahrtschreiber oder Kontrollgeräte nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber 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 17

Artikel 17 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 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO/IEC 17020 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 Mitgliedsstaaten 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 Mitgliedsstaaten durch Vorschriften die umfangreichen Aufgaben und Tätigkeiten der Aufsichtsstellen regeln. In Deutschland führen grundsätzlich die Bundesländer die Aufsicht über die periodisch technische Fahrzeugüberwachung durch. Die dezentrale Durchführung durch die einzelnen Bundesländer zu vereinheitlichen 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 hiermit verbundene Nachweise. Nutzt eine akkreditierte/zu akkreditierende Stelle (Überwachungsorganisation) einen Kalibrierdienstleister (internen oder externen), der nicht für diese Kalibrierung nach ISO/IEC 17025 akkreditiert ist, so darf die Überwachungsorganisation nicht auf diese Kalibrierung vertrauen. Es liegt dann in der vollen Verantwortung der Überwachungsorganisation den vollständigen Nachweis der Anforderungen an die Rückführung nach ISO/IEC 17025 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 Hauptuntersuchung (HU) für Kraftfahrzeuge ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die regelmäßige Abgasuntersuchung (AU) von Kraftfahrzeugen ist ein wesentlicher Bestandteil der Hauptuntersuchung (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 durchgeföhrt werden und deren Ergebnisse für die HU-Durchführung vom Prüfengeieur (PI) in den Untersuchungsbericht übernommen werden. Neben der Abgasuntersuchungen (AU) handelt es bei den Gasanlagenprüfungen (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 DIN EN ISO/IEC 17020 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 DIN EN ISO/IEC

17020 erfüllt sind und dies dokumentieren. Anerkannten 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 der aaSoP/PI bei einer Nachprüfung von Kraftfahrzeugen mit gefährlichen Mängeln weitere neu festgestellte Mängel in der Untersuchung berücksichtigen kann.

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.

Buchstabe e ist eine redaktionelle Änderung zur Erweiterung um Nummer 3.1.4.7.

Buchstabe f 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 g siehe Begründung zu Buchstabe a

Zu Artikel 1 Nummer 18

Nummer 18 fasst Anlage VIIIb Nummer 6.7 neu. Die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung wird, auch für beigestellte Prüfungen, ab dem 25. Mai 2018 über die DSGVO umfassend geregelt. In Art. 6 Abs. 1 a) in Verbindung mit Art. 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. Art. 6 Abs. 1 b)), der es erlauben würde eine HU- oder SP-Erinnerung zu verschicken.

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

Zu Artikel 1 Nummer 19

Nummer 19 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 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/Prüfungen anerkannten Kfz-Werkstätten sind in einer Datenbank zu erfassen und zu speichern und darüber hinaus für die zuständigen Landesbehörden sowie den 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 Notwendigkeit zur ordnungsgemäßen Durchführung und Nachweisführung über die Ergebnisse jeder durchgeführten SP und/oder der AU und/oder der

AUK sowie über die vorgeschriebenen Kalibrierungen der Mess- und Prüfgeräte 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 Notwendigkeit zur Unterhaltung eines Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012 ergibt sich für den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks aus der Durchführung von beigestellten Prüfungen für die Hauptuntersuchung der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen die wiederum selbst verpflichtet sind ein Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN 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.

Buchstabe e ändert die erforderliche Vorschriften zur Überprüfung der Anerkennungsvoraussetzungen gemäß Anlage VIIIc Nummer 6.2 StVZO. Das System zur Erfassung der Daten ist notwendig zur Erbringung und Bereithaltung der Nachweise für das geforderte Qualitätsmanagementsystem (DIN EN ISO/IEC 17020:2012) welches der Bundesinnungsverband zukünftig unterhält. Dessen Erfüllung ist im Hinblick auf die eingesetzten Messgeräte einschließlich Rückführung sowie die eingesetzten Personen und deren Qualifikationen gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle 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 Prüferingenieuren der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen für die Beachtung bei ihrer Prüftätigkeit benötigt.

Buchstabe f fügt Anlage VIIIc Nummer 6.3 StVZO neu ein. Diese Nummer entspricht der bisherigen Nummer 6.2 der Anlage VIIIc StVZO.

Zu Artikel 1 Nummer 20

Nummer 20 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 ab dem 20. Mai 2023 spätestens verpflichtend einzuhalten.

Zu Artikel 1 Nummer 21

Nummer 21 ändert Satz 2 der Nummer 6 in Anlage VIIIe der StVZO, wo 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 Nummern 6.1, 6.2 und 6.3 Anlage VIIIe alter Fassung setzte sich der Kontrollbeirat zusammen aus einem Vertreter des Bundesminis-

teriums 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“ (VkB. 2013, S. 736 ff) in Verbindung mit der der vorgenannten Richtlinie beigefügten Anlage „Geschäftsordnung für den Erfahrungsaustausch“ (ebenfalls VkB. 2013, S. 736 ff) ergibt sich, dass der Vorsitz im AKE vom Kraftfahrt-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-Zulassungs-Ordnung (StVZO)“ verständigt haben, die seitens des BMVI auf Bitte der Länder im Jahr 2015 im Verkehrsblatt veröffentlicht wurde (VkB. 2015, S. 554 ff). Mit der Neuregelung setzt sich der Kontrollbeirat nach wie vor aus vier Personen – nunmehr jedoch sämtlich Vertreter der Länder – zusammen.

Zu Artikel 1 Nummer 22

Nummer 22 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 23

Nummer 23 ergänzt anzuwendende Bestimmungen im Anhang der StVZO. Diese ergeben sich aus den Nummern 6, 8, 9 und 13.

Zu Artikel 2

Artikel 2 ergänzt § 1 Absatz 1 Halbsatz 1 der 35. Ausnahmereverordnung 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 Fahrerlaubnis-Verordnung beschrieben.

Zu Artikel 3

Artikel 3 hebt die 55. Ausnahmereverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom (BGBl. I, S. 2479) auf. Die entsprechenden Ausnahmen werden durch die Änderungen in Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b und Nummer 7 Buchstabe b in die StVZO übernommen.

Zu Artikel 4

Artikel 4 fügt in Anlage (zu § 1) Abschnitt 2 die Gebührennummern 241.6 und 241.7 neu ein. Durch die neu aufgenommenen Gebührennummern 241.6 und 241.7 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 Stellen entstehen.

Die unter der Gebührennummer 241.7 angeführte Gebühr von 2,00 Euro ist nur dann in Ansatz zu bringen, wenn es sich um eine erweiterte und tiefergehende Anfrage über die Datenschnittstelle handelt, da die üblichen Anfragen bereits durch die Gebühr unter der Gebührennummer 241.6 abgedeckt sind.

Zu Artikel 5

In Nummer 1 werden Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 12 vorgenommen. Die neuen Inhalte des Untersuchungsberichts sind ebenso wie dessen bisheriger Inhalt im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern. Grundlage hierfür ist Art. 8 Abs. 5 der Richtlinie 2014/45/EU.

In Nummer 2 wird ein Auskunftsverfahren über die im ZFZR gespeicherten Kilometerstände der jeweils letzten Hauptuntersuchungen eingeführt. Diese Datenübermittlung hat ihre Ermächtigungsgrundlage in § 35 Abs. 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 Art. 8 Abs. 6 Satz 1 der Richtlinie 2014/45/EU umgesetzt. 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 vom Prüfer zu löschen.

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 lfd. Nummer 253a.1 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 Ab-

gas- 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 beußen. 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 lfd. 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.

In der lfd. Nummer 253a.3 BKat –neu-erfolgt für die genannte Ordnungswidrigkeit eine Festsetzung in Höhe von 270,00 Euro für den Halter. Diese Festsetzung bemisst sich an der lfd. Nummer 189.2 BKat. Hiernach erfolgt eine Beußerung des Halters in Höhe von 135,00 Euro, wenn dieser trotz erloschener Betriebserlaubnis die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges angeordnet oder zugelassen hat. Die beiden Fälle sind vergleichbar, da gemeinsame Grundlage die erloschene Betriebserlaubnis ist. Die Unterscheidung erfolgt nur an dem unterschiedlichen Anknüpfungspunkt. Während bei 189a.2 BKat die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges trotz erloschener Betriebserlaubnis mit einer Geldbuße geahndet wird, wird im vorliegenden Fall an die Vornahme der Änderung angeknüpft. Aufgrund des höheren Unrechtsgehaltes der Vorsätzlichkeit ist die Festsetzung des Bußgeldes in Höhe von 270,00 Euro angemessen und erforderlich. Zudem normiert § 17 Absatz 2 OWiG, dass Vorsatztaten doppelt so hoch zu sanktionieren sind als Fahrlässigkeitstaten.

Zu Artikel 7

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