

## Memo



Betreff Stellungnahme des VDMA zum  
**Referentenentwurf der Bundesregierung**  
**XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher**  
**Vorschriften vom ... (Datenblattnummer 20/12007)**  
Stand 01.03.2022

Verkehr

Frankfurt, 23.03.2022

### Grundsätzliches

Die Stellungnahme des VDMA bezieht sich im Wesentlichen auf die vorgesehene Neufassung des § 19 StVZO mit der Zielsetzung, künftig vorrangig das harmonisierte EU-Typgenehmigungsrecht bei der Erteilung einer Betriebserlaubnis (ABE oder Einzelgenehmigung) heranzuziehen und erst nachrangig die Vorschriften der StVZO als einschlägig zu betrachten.

Dieser Ansatz ist aus Sicht des VDMA grundsätzlich zu begrüßen und setzt das Konzept, das vor einigen Jahren für eine grundlegende Neufassung der StVZO vorgesehen war, im Grundsatz um. Auch die Zielsetzung, damit Umgehungstatbestände zu unterbinden, wie mit dem Beispiel in der Begründung zu Nr. 8 verdeutlicht, unterstützt der VDMA.

Bei den seinerzeitigen Diskussionen wurde immer betont, dass es bei der Neufassung der StVZO nicht darum geht, die abschließenden harmonisierten Anforderungen der bestehenden EU-Fahrzeugklassen auf alle heutigen Fahrzeugarten und -konzepte anzuwenden, sondern nur dort, wo sie anwendbar und technisch sinnvoll sind. Gerade im Bereich der Spezialfahrzeuge wie z. B. selbstfahrende und gezogene Arbeitsmaschinen gibt es heute keine harmonisierten EU-Typgenehmigungsvorschriften (außer bei Landmaschinen, Fahrzeugklasse S), so dass das einschlägige nationale Recht mit den spezifischen Anforderungen an diese Fahrzeuge in der StVZO selbst oder über Ausnahmen nach § 70 StVZO erhalten bleiben muss. Dieses hat sich über Jahrzehnte entwickelt und wurde nach dem Stand der Technik kontinuierlich weiterentwickelt. Es trägt den spezifischen Bedürfnissen dieser Fahrzeuge und ihrer Funktion sowie der Verkehrssicherheit Rechnung, ist praktikabel und hat sich bewährt.

Aber auch bei Fahrzeugen, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale den EU-Fahrzeugklassen zugeordnet werden könnten, ist auch weiterhin Flexibilität bei der Umsetzung der Anforderungen erforderlich, z. B. wenn die Anwendung der harmonisierten Vorschriften mit der Funktion und Zweckbestimmung des Fahrzeuges nicht vereinbar ist. Dies betrifft z. B. Mobilkrane oder Arbeitsmaschinen auf LKW-Fahrgestellen wie z. B. Betonpumpen oder Gelenkmastfahrzeuge oder Landmaschinen der Fahrzeugklasse S insbesondere hinsichtlich der Massen, Achslasten und Abmessungen, aber auch seitlicher Schutzeinrichtungen oder des hinteren Unterfahrschutzes.

Ein weiteres Beispiel ist die Fahrzeugklasse T4.2 (überbreite Zugmaschinen) nach Art. 4 der Verordnung (EU) 167/2013. Für diese Fahrzeuge gibt es derzeit keine spezifischen

Anforderungen im Rahmen der EU-Typgenehmigungsvorschriften. Vielmehr sind für diese Fahrzeugklasse lediglich die allgemein für die Fahrzeugklasse T vorgeschriebenen Anforderungen festgelegt. Auch hier müssen weiterhin die flexiblen Anforderungen der StVZO bzw. die Möglichkeit für Ausnahmen nach § 70 StVZO, insbesondere hinsichtlich der Massen, Achslasten, Abmessungen, aber auch Bremsanlagen und Anbau der lichttechnischen Einrichtungen zur Anwendung kommen können.

Ferner sollten auch die Vorschriften zum Anbau und zur Verwendung besonderer Lichtsignaleinrichtungen an bestimmten Fahrzeugen und zu bestimmten Einsätzen (z. B. Kennleuchten für gelbes und blaues Blinklicht, § 52 StVZO) erhalten bleiben.

Der Entwurf zur Neufassung des § 19 Abs. 6 StVZO (Erprobungsfahrzeuge) hinsichtlich der Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Hersteller von Fahrzeugteilen oder Fahrzeugsystemen wird vom VDMA begrüßt, allerdings sind die vorgesehenen darüberhinausgehenden Festlegungen gegenüber der heute geltenden Fassung aus Sicht des VDMA zu einschränkend, nicht erforderlich und führen zu erhöhtem Verwaltungsaufwand sowohl bei Behörden als auch bei Herstellern.

**Der VDMA schlägt daher folgende Änderungen zur Klarstellung vor:**

**Artikel 1 Nr. 8 (§ 19 Abs. 1 Satz 6 StVZO) sollte wie folgt ergänzt werden:**

"Die Betriebserlaubnis ist nachrangig nur zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr entspricht und die Anwendung der Einzelrechtsakte und Einzelregelungen nach Satz 1 für die entsprechende Fahrzeugklasse **bzw. Fahrzeugart aufgrund der Funktion oder des Bestimmungszweckes des Fahrzeuges nicht vereinbar bzw. nicht anwendbar** oder nach den Sätzen 4 und 5 nicht vorgeschrieben ist **oder alternativ national gültige Anforderungen weiterhin anwendbar sind.**"

Begründung:

Der Begriff "Fahrzeugklasse" ist im Rahmen der nationalen Fahrzeugeinstufung nicht einschlägig.

Es sollte auf die Funktion und den Bestimmungszweck zur Anwendbarkeit der Vorschriften als Abgrenzungskriterium abgehoben werden und die Anwendbarkeit nationaler Anforderungen Voraussetzung sein. Dies stellt die in den beschriebenen Fällen erforderliche Flexibilität sicher und unterbindet gleichzeitig Umgehungstatbestände.

**Artikel 1 Nr. 8 (§ 19 Abs. 2 StVZO) sollte wie folgt ergänzt werden:**

"Die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs bleibt, wenn sie nicht ausdrücklich entzogen wird, bis zu seiner endgültigen Außerbetriebsetzung wirksam. Sie erlischt, wenn technische Änderungen vorgenommen werden, durch die

1. die in der Betriebserlaubnis genehmigte **Fahrzeugklasse bzw. Fahrzeugart** geändert wird, ..."

Begründung:

Die Vorschrift sollte auch bei Änderung in eine andere Fahrzeugklasse gelten.

**Artikel 1 Nr. 8 (§ 19 Abs. 6 StVZO) sollte wie folgt geändert werden:**

"Werden Fahrzeuge zu Erprobungszwecken verwendet, erlischt die Betriebserlaubnis nicht, wenn die Fahrzeuge von

1. Fahrzeugherstellern, die Inhaber einer allgemeinen Betriebserlaubnis für Typen sind oder von
2. Herstellern von Fahrzeugteilen oder Fahrzeugsystemen betrieben werden und sich in deren Verfügungsgewalt befinden und für die Fahrzeuge die gemäß § 70 nach Landesrecht zuständige Stelle eine Genehmigung für Erprobungszwecke erteilt hat. Satz 1 gilt nur, wenn die Verwendung als Erprobungsfahrzeug von der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 vermerkt wurde.

~~Gegebenenfalls erforderliche Ausnahmegenehmigungen gemäß § 70 Absatz 1 gelten für den Erprobungszeitraum als erteilt, §§ 30 und 32 bis 34b und § 35b bleiben hiervon jedoch unberührt. Nach Beendigung der Erprobung sind die Fahrzeuge in einen genehmigten Zustand zu versetzen sowie der Eintrag als Erprobungsfahrzeug in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 löschen zu lassen oder endgültig außer Betrieb zu setzen. Eine Genehmigung nach Satz 1 Nr. 2 ist nur zu erteilen, wenn ausreichende Zuverlässigkeit und technische Kompetenz des Herstellers gegeben sind. Sie ist auf den erforderlichen Umfang zu beschränken. Zur Vorbereitung der Entscheidung kann die nach Landesrecht zuständige Stelle die Beibringung entsprechender Nachweise verlangen."~~

Begründung:

Diese Vorschriften waren bisher nicht enthalten und erscheinen daher überflüssig.

#### **Die Begründung zu Nr. 8, 5. Absatz sollte wie folgt ergänzt werden:**

"Sinn und Zweck dieser umfassenden Änderung von § 19 Absatz 1 StVZO ist es, die Möglichkeit nationaler Abweichungen auf das minimal notwendigste Maß zu beschränken und die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen auf das allgemein anerkannte und harmonisierte Niveau des EU-Typgenehmigungsrechts zu heben. Folglich soll die Erteilung einer Betriebserlaubnis nach nationalen alternativen Anforderungen nur noch dann zulässig sein, wenn es die europäischen Genehmigungsvorschriften ausdrücklich zulassen, ~~es für die betreffende Fahrzeugart keine europäischen Genehmigungsvorschriften gibt, die Funktion und der Bestimmungszweck des Fahrzeuges mit der exakten Einhaltung der Vorschriften technisch nicht vereinbar ist oder Ausnahmen z. B. von den Vorschriften über Massen, Achslasten und Abmessungen technisch erforderlich sind.~~

Begründung:

Verdeutlichung, dass die heute geübte Praxis für Spezialfahrzeuge wie selbstfahrende und gezogene Arbeitsmaschinen sowie Großraum- und Schwertransportfahrzeuge weiterhin erhalten bleibt. Ergänzende Begründung für den VDMA Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 19 Abs. 1 Satz 6 StVZO).

#### **Artikel 7 Nr. 1 sollte wie folgt geändert werden:**

"1. "Nutzfahrzeug": ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Anhänger oder Sattelanhänger, ..., oder der Fahrzeugklasse **T1, T2, T3, T4.1, T4.2 und T4.3 jeweils mit Index "b"** nach 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) **2019/519** (ABl. L 91 vom **29.3.2019, S. 42**) geändert worden ist, angehört.

Begründung:

Vermeidung von Missverständnissen. Die Indizes "a" und "b" grenzen keine eigene Fahrzeugklasse ab, sondern sind innerhalb eines Typs Varianten. Klarstellung erfolgte durch das KBA bereits vor einigen Jahren.

Redaktionelle Korrektur mit Verweis auf die letzte Änderung der 167/2013.

### **Zusätzliche Änderung des § 32 Abs. 1 Nr. 2 StVZO:**

**Nach Artikel 1 Nr. 10 sollte eingefügt werden:**

"10. a) § 32 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

2. bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten, bei selbstfahrenden land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen und bei Zugmaschinen und Sonderfahrzeugen mit auswechselbaren land- oder forstwirtschaftlichen Anbaugeräten, wenn sie für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke gemäß § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung eingesetzt werden **sowie bei Fahrzeugen mit angebauten Geräten für die Straßenunterhaltung:**  
3,00 m,"

Begründung:

Mit der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde die hier vorgeschlagene Ergänzung aus § 32 Abs. 1 Nr. 2 ohne Begründung gestrichen, was nahelegt, dass dies versehentlich geschehen ist. Die zulässige Breite für diese Fahrzeuge bzw. deren angebaute Geräte für die Straßenunterhaltung bis zu 3 m ist aus Gründen des Arbeitseinsatzes erforderlich. Hier handelt es sich in der Regel um Kehrmaschinen bzw. Schneeräumgeräte, die in Arbeitsposition schräg gestellt werden, um das Räum- bzw. Kehrgut seitlich zum Fahrzeug zu fördern. Um bei der Arbeitsbreite mindestens die Spur des Trägerfahrzeuges abzudecken, ist daher eine größere Breite als 2,55 m erforderlich. In Transportstellung werden diese Geräte senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges gebracht, um den Abstand Vorderkante Gerät zu Lenkradmitte (Vorbaumaß) möglichst klein zu halten. Der Vorschlag dient dem Wiederherstellen der Rechtslage, die bis zum 3. Juli 2021 galt.

**Des Weiteren werden folgende redaktionelle Änderungen vorgeschlagen:**

#### **Artikel 1 Nr. 8:**

"... 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) **2019/519** (ABl. L 91 vom **29.3.2019**, **S. 42**) geändert worden ist, oder ..."

#### **Artikel 1 Nr. 12:**

"... (8f) Zugmaschinen oder Motoren für Zugmaschinen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 und 3 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) **2019/519** (ABl. L 91 vom **29.3.2019**, **S. 42**) geändert worden ist, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorgaben folgender Regelungen entsprechen ..."

Gemeinsame Begründung:  
Redaktionelle Korrektur mit Verweis auf die letzte Änderung der 167/2013.

**Seiten 21, 25 und 59:**

Ändern: "1628/2016" in "**2016/1628**"

Gemeinsame Begründung:  
Redaktionelle Korrektur, Änderung auf die übliche Schreibweise.