

Stellungnahme

Referentenentwurf der FGBV

September 2026



Inhaltsangabe

1	Einleitung	5
2	Praktikable Genehmigungswege für Einzelgenehmigungen und Sonderfahrzeuge sichern – kleine und mittlere Unternehmen, sowie öffentliche Daseinsvorsorge schützen	7
3	Anmerkungen zur Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft	9
4	Anmerkungen zu Abschnitt 1 <i>Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen und Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr</i>	10
4.1	Anmerkungen zu §2 Begriffsbestimmungen:	10
4.2	Anmerkungen zu §3 Grundregel, Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen	11
5	Anmerkungen zu Abschnitt 2 <i>Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung</i>	14
5.1	Anmerkungen zu §4 Grundsätze der Erteilung der Betriebserlaubnis	14
5.2	Anmerkungen zu §5 Verfahren der Erteilung der Betriebserlaubnis	18
5.3	Anmerkungen zu §7 Einzelbetriebserlaubnis und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung	20
5.4	Anmerkungen zu §8 Wirksamkeit der Betriebserlaubnis	25
5.5	Anmerkungen zu §9 Erhalt der Betriebserlaubnis bei Änderungen	27
5.6	Anmerkungen zu §11 Nationale Teilegenehmigung	29
5.7	Anmerkungen zu §12 Anerkennung von Genehmigungen, Genehmigungszeichen und Prüfungen aufgrund internationaler Vereinbarungen und aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union	30
6	Anmerkungen zu Abschnitt 3 <i>Bau- und Betriebsvorschriften</i>	31
6.2	Anmerkungen zu § 16 Warnausrüstung in Kraftfahrzeugen	32
6.3	Anmerkungen zu § 19 Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen	33
6.4	Anmerkungen zu § 20 Achslast und Gesamtmasse	35

6.5	Anmerkungen zu §21 Überprüfung von Massen	36
6.6	Anmerkungen zu § 22 Mitführen von Kraftfahrzeugen und Anhängern	37
6.7	Anmerkung zu § 33 Allgemeine Grundsätze für lichttechnische Einrichtungen	37
6.8	Anmerkungen zu § 34 Anbau von Lichttechnischen Einrichtungen	38
6.9	Anmerkungen zu §35 Parkleuchten, Park-Warntafeln, Tafeln nach internationalen Abkommen	39
6.10	Anmerkungen zu § 36 Warnleuchten und Signalgeber	40
6.11	Anmerkungen zu §38 Ausrüstung und Kenntlichmachung von Anbaugeräten	46
6.12	Anmerkungen zu §39 Ausrüstung und Kenntlichmachung von Hubladebühnen	46
6.13	Anmerkungen zu §41 Geschwindigkeitsschilder	47
7	Anmerkungen zu Abschnitt 4 <i>Identifizierung, Kennzeichnung und Kontrollgeräte</i>	48
7.1	Anmerkung zu §43 Fahrtenschreiber	48
8	Anmerkungen zu Abschnitt 5 <i>Bau- und Betriebsvorschriften für andere Straßenfahrzeuge</i>	49
8.1	Anmerkungen zu §46 Anforderungen an andere Straßenfahrzeuge	49
9	Anmerkungen zu Abschnitt 7 <i>Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften</i>	50
9.1	Anmerkungen zu § 53 Genehmigungen von Ausnahmen	50
9.2	Anmerkungen zu § 55 Ordnungswidrigkeiten	53
10	Anmerkungen zu Artikel 2 <i>Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung</i>	54
10.1	Aktualisierung des Verweises auf die maßgebliche Regelung für Kraftomnibusse	54
11	Anmerkungen zu den Anlagen	56
11.1	Anmerkungen zu Anlage 1 Fundstellenverzeichnis der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)	56
11.2	Anmerkungen zu Anlage 2 Fundstellenverzeichnis der amtlichen Bekanntmachungen des Bundesministeriums für Verkehr	56
11.3	Anmerkungen zu Anlage 5 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge	59
11.4	Anmerkungen zu Anlage 6	60
11.5	Anmerkungen zu Anlage 13	62

1 Einleitung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) begrüßt das Ziel der Bundesregierung, die über Jahrzehnte gewachsene Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) mit der Verordnung für die Genehmigung und den Betrieb von Fahrzeugen (FGBV) grundlegend zu modernisieren, übersichtlicher zu strukturieren und stärker an das europäische Typgenehmigungsrecht sowie die einschlägigen UN-Regelungen anzubinden. Eine konsistente und anwenderfreundliche Neuordnung kann die Rechtsklarheit erhöhen, nationale Sonderwege reduzieren und verlässliche Rahmenbedingungen für Genehmigung, Produktion und Betrieb von Fahrzeugen schaffen.

Die Analyse des Referentenentwurfs zeigt, dass die Neufassung in wesentlichen Bereichen über eine redaktionelle Konsolidierung hinausgeht. Neue Genehmigungsmechanismen, Verweisungsstrukturen, Anlagenkonzepte und Übergangsregelungen können die bisherige Genehmigungspraxis materiell verändern. Dies betrifft insbesondere Einzelgenehmigungen, Fahrzeugumbauten, Kleinserien und Sonderfahrzeuge, bei denen für Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen entwickelte Anforderungen nicht ohne Weiteres vollständig, verhältnismäßig und wirtschaftlich auf einzelne Fahrzeuge oder kleine Stückzahlen übertragen werden können.

Der aus Sicht des VDA wichtigste Änderungsbedarf besteht daher in der Sicherung praktikabler und rechtssicherer Genehmigungswege. Betroffen sind vor allem hochspezialisierte mittelständische Hersteller und Aufbauunternehmen, insbesondere Aufbauer von Rettungs-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeugen, die Fahrzeuge für Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei, Katastrophenschutz, Winterdienst, kommunale Aufgaben und weitere Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge entwickeln und in kleinen Stückzahlen oder als Einzelanfertigungen herstellen. Unverhältnismäßige Nachweis-, Prüf- und Dokumentationspflichten würden diese Unternehmen überdurchschnittlich belasten, Genehmigungsverfahren verlängern und zugleich den Aufwand bei Technischen Diensten, Technischen Prüfstellen und Genehmigungsbehörden erhöhen.

Der VDA unterstützt die europäische Harmonisierung ausdrücklich. Sie muss jedoch so ausgestaltet werden, dass das hohe technische Sicherheitsniveau gewahrt bleibt, ohne bewährte nationale Begutachtungsansätze, Auslegungshilfen und verhältnismäßige Nachweisformen unbeabsichtigt zu verdrängen. Erforderlich sind klar zugeordnete alternative Anforderungen, eindeutige Zuständigkeiten und Querverweise, belastbare Übergangsregelungen sowie eine konsistente Abgrenzung zwischen Typgenehmigung, Einzelgenehmigung, Betriebserlaubnis und Teilegenehmigung.

Die vorgesehene Systemumstellung muss zudem in der Folgenabschätzung realistisch abgebildet werden. Zusätzliche Kosten für technische Nachweise, externe Begutachtungen, Dokumentation und Abstimmung dürfen insbesondere bei Sonderfahrzeugen, Umbauten, Kleinserien und Einzelfahrzeugen nicht unterschätzt werden. Eine praxistaugliche Ausgestaltung dient deshalb nicht nur dem Bürokratieabbau und der Planungssicherheit der Wirtschaft, sondern auch einer einheitlichen und vollziehbaren Anwendung durch die zuständigen Stellen.

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich die Stellungnahme auf die Regelungen, bei denen Klarstellungs-, Anpassungs- oder Ergänzungsbedarf besteht. Im Zentrum stehen praktikable Genehmigungswege für Sonderfahrzeuge, Fahrzeugumbauten und Einzelfahrzeuge, die Begrenzung unverhältnismäßiger Belastungen für kleine und mittlere Unternehmen und öffentliche Daseinsvorsorge, eine konsistente Verweis- und Genehmigungssystematik sowie rechtssichere Übergangs- und Vollzugsregelungen. Ziel ist eine FGBV, die europäische

Harmonisierung, technische Sicherheit, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und effizienten Vollzug miteinander verbindet.

Aus Sicht des VDA sind für eine praxistaugliche FGBV insbesondere vier Anpassungen erforderlich: verhältnismäßige und fahrzeugklassenbezogene Anforderungen für Einzelgenehmigungen und Sonderfahrzeuge, eine realistische Bewertung des zusätzlichen Erfüllungsaufwands, rechtssichere Übergangs- und Ausnahmeregelungen sowie eine eindeutige Zuordnung der einschlägigen europäischen, internationalen und nationalen Vorschriften. Die nachfolgenden Einzelanmerkungen konkretisieren diese übergeordneten Forderungen.

2 Praktikable Genehmigungswege für Einzelgenehmigungen und Sonderfahrzeuge sichern – kleine und mittlere Unternehmen, sowie öffentliche Daseinsvorsorge schützen

Hintergrund: Artikel 7 sieht vor, dass Einzelbetriebserlaubnisse und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen künftig umfassend auf die in Bezug genommenen europäischen Typgenehmigungsvorschriften und UN-Regelungen gestützt werden. Gleichzeitig entfallen zahlreiche bisherige nationale Bezugspunkte, die in der Praxis für die Begutachtung von Sonderfahrzeugen, Umbauten und Einzelgenehmigungen herangezogen wurden. Die FGBV verfolgt damit das Ziel, nationale Abweichungen weitgehend zu reduzieren und die Genehmigungssystematik stärker an das europäische Recht anzubinden.

Bewertung des VDA: Der VDA sieht insbesondere bei Einzelgenehmigungen, Fahrzeugumbauten und Sonderfahrzeugen erheblichen Klarstellungs- und Anpassungsbedarf. In der bestehenden Praxis existieren für zahlreiche Anwendungsfälle etablierte Auslegungen, Merkblätter und Begutachtungsverfahren, die eine rechtssichere und verhältnismäßige Bewertung ermöglichen. Im vorliegenden Entwurf bleiben entsprechende Regelungen und Anwendungshinweise teilweise unklar oder werden nicht fortgeführt.

Dies betrifft insbesondere Winterdienstfahrzeuge, Baustellenfahrzeuge und weitere Sonderfahrzeuge, die im Entwurf nicht ausdrücklich berücksichtigt werden. Gleichzeitig fehlen bislang bundeseinheitliche Auslegungshilfen zur Anwendung der europäischen Anforderungen im Bereich von Einzelgenehmigungen und Fahrzeugänderungen. Dadurch entsteht für Hersteller, Technische Dienste, Sachverständige und Genehmigungsbehörden erhebliche Rechts- und Planungsunsicherheit.

Besonders kritisch ist die vorgesehene unmittelbare Anwendung von Vorschriften, die ursprünglich für die europäische Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung entwickelt wurden. So stellt sich beispielsweise die Frage, in welchem Umfang Anforderungen der Cybersecurity-, Software-Update- sowie Struktur- und Festigkeitsvorschriften bei Änderungen an Bestandsfahrzeugen vollständig nachzuweisen sind.

Am Beispiel von Eingriffen in das Fahrerhaus oder von aufbaubedingten Anpassungen zeigt sich, dass Anforderungen der UN-Regelungen zur Fahrerhausfestigkeit zusätzliche rechnerische oder technische Nachweise erforderlich machen könnten, obwohl bislang etablierte nationale Begutachtungsverfahren eine angemessene und verhältnismäßige Bewertung ermöglichen haben.

Aus Sicht der Industrie besteht die Gefahr, dass die Genehmigungspraxis unnötig verkompliziert wird und sich der Fokus von der technischen Sicherheitsbewertung auf die formale Abarbeitung umfangreicher Genehmigungskataloge verlagert. Erfahrungen aus anderen europäischen Staaten zeigen, dass die vollständige Übernahme aller Typgenehmigungsanforderungen bei Einzelbegutachtungen zu erheblichen Vollzugsproblemen führen kann und die Zahl der sachgerecht durchführbaren Einzelgenehmigungen spürbar reduziert.

Diese praktischen Auswirkungen treffen vor allem hochspezialisierte kleine und mittlere Unternehmen, die einen wesentlichen Anteil der Fahrzeuge für die öffentliche Daseinsvorsorge herstellen. Hierzu zählen insbesondere Aufbauhersteller von Rettungs-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeugen sowie Hersteller von Fahrzeugen für Winterdienst, Katastrophenschutz und kommunale Aufgaben. Ihr Geschäftsmodell beruht auf technischen Sonderlösungen in kleinen

Stückzahlen bis hin zu Einzelanfertigungen. Zusätzliche regulatorische Nachweis- und Dokumentationspflichten entfalten daher eine überproportionale Belastungswirkung und können die wirtschaftliche Herstellung dieser Fahrzeuge erheblich erschweren oder langfristig in Frage stellen. Die FGBV muss deshalb für diese Anwendungsfälle praktikable und verhältnismäßige Genehmigungswege sichern.

Aus Sicht des VDA besteht zudem die Gefahr, dass die Verlagerung von bislang etablierten Standardlösungen hin zu Einzelfallentscheidungen nicht nur bei den Herstellern, sondern auch bei den Genehmigungsbehörden zu einem erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand führt. Werden für Sonderfahrzeuge, Umbauten und Kleinserien keine praktikablen Genehmigungswege vorgesehen, könnte die Zahl komplexer Einzelfallbewertungen deutlich zunehmen. Dies würde die Vollzugspraxis der Länder zusätzlich belasten und stünde dem erklärten Ziel des Bürokratieabbaus entgegen.

Vorschlag: Der VDA hält eine eigenständige und verhältnismäßige Anforderungssystematik für Einzelgenehmigungen und Änderungen an bestehenden Fahrzeugen für unverzichtbar. Hierzu müssen insbesondere bewährte nationale Begutachtungsansätze und Auslegungshilfen weiterhin nutzbar bleiben, bundeseinheitliche Anwendungshinweise und Merkblätter zur FGBV veröffentlicht werden, Sonderfahrzeuge wie Winterdienst-, Baustellen-, Kommunal- und Einsatzfahrzeuge sowie mobile Arbeitsmaschinen, beispielsweise Betonmischer, Betonpumpen, Holzhäcksler und Saugbagger, ausdrücklich berücksichtigt werden und neben den auf europäischer Ebene für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 diskutierten Erleichterungen unverzichtbare Ausnahmeregelungen für die weiteren Fahrzeugklassen, insbesondere M2, M3, N2, N3 und O, vorgesehen werden.

Dadurch werden das Ziel der europäischen Harmonisierung und die Anforderungen einer praxistauglichen und verhältnismäßigen Genehmigungspraxis miteinander in Einklang gebracht.

3 Anmerkungen zur Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft

Bezug: E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Hintergrund: Der Referentenentwurf geht davon aus, dass durch die Bündelung und Neuordnung bestehender Vorschriften kein beziehungsweise nur ein begrenzter zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht. Die Regelungen dienen nach der Entwurfsbegründung insbesondere der Vereinfachung, Harmonisierung und besseren Strukturierung des Genehmigungsrechts.

Bewertung des VDA: Der VDA sieht die Einschätzung des Erfüllungsaufwands kritisch. Zwar kann die Harmonisierung und Vereinheitlichung des Rechtsrahmens grundsätzlich zu einer höheren Systemklarheit beitragen. Gleichzeitig ist jedoch davon auszugehen, dass die stärkere Anbindung an europäische Typgenehmigungsanforderungen in zahlreichen Anwendungsfällen zu zusätzlichen Kosten und administrativen Aufwänden führt, die in der derzeitigen Betrachtung nicht hinreichend berücksichtigt erscheinen.

Insbesondere bei Einzelgenehmigungen, Fahrzeugänderungen, Sonderfahrzeugen sowie Fahrzeugen mit geringer Stückzahl ist mit erheblichen zusätzlichen Aufwendungen für die Auslegung, Bewertung und den Nachweis europäischer Anforderungen zu rechnen. Betroffen sind vor allem kleine und mittlere, hochspezialisierte Hersteller, die diese zusätzlichen Prüf-, Nachweis- und Abstimmungskosten aufgrund geringer Stückzahlen nicht über Skaleneffekte ausgleichen können. In der bereits angespannten wirtschaftlichen Lage führen die zusätzlichen administrativen und finanziellen Belastungen daher zu einem erhöhten Risiko für die Wirtschaftlichkeit einzelner Projekte und Fahrzeugkonzepte.

Der tatsächliche wirtschaftliche Aufwand für diesen mittelständisch geprägten und hochspezialisierten Sektor dürfte daher deutlich höher ausfallen als in der Folgenabschätzung angenommen. Die derzeitige Betrachtung bildet weder die Kostenwirkung bei geringen Stückzahlen noch die möglichen Folgen für Projektwirtschaftlichkeit, Angebotsvielfalt und Wettbewerbsfähigkeit hinreichend ab.

Vor diesem Hintergrund ist die Annahme eines lediglich geringen zusätzlichen Erfüllungsaufwands nicht belastbar und muss überprüft werden.

Vorschlag: Der VDA fordert, die Darstellung des Erfüllungsaufwands um eine vertiefte Betrachtung der Auswirkungen auf Einzelgenehmigungen, Sonderfahrzeuge, Kleinserien sowie den mittelständisch geprägten Fahrzeugaufbau- und Umbausektor zu ergänzen. Dabei sind insbesondere zusätzliche Kosten für technische Nachweise, Dokumentationspflichten und externe Begutachtungen sowie Auswirkungen auf Genehmigungsdauer, Projektabwicklung, Angebotsvielfalt und Wettbewerbsfähigkeit zu berücksichtigen.

4 Anmerkungen zu Abschnitt 1 *Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen und Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr*

4.1 Anmerkungen zu §2 Begriffsbestimmungen:

4.1.1 Nr. 33 Fahrzeugrahmen

Bezug: § 2 Satz 1 Nr. 33

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „tragende Hauptstruktur eines Kraftfahrzeugs, welches als Chassis, Rahmen oder tragende Struktur des Fahrzeugs fungiert und alle wichtigen mechanischen Komponenten wie Motor, Getriebe, Achsen und die Karosserie aufnimmt; der Fahrzeugrahmen bildet auch die Stellen, an denen die Fahrzeugidentifizierungsnummer eingebracht werden soll.“

Bewertung des VDA: Die Definition berücksichtigt nicht alle in der Praxis existierenden Fahrzeugkonzepte. Insbesondere bei Fahrzeugen mit selbsttragender Karosserie ist kein separater Fahrzeugrahmen vorhanden. Die Formulierung könnte daher zu Fehlinterpretationen führen, da die Fahrzeugidentifizierungsnummer nicht bei allen Fahrzeugen an einem Rahmen angebracht wird. Aus Sicht des VDA sollte die Definition daher technologieneutral ausgestaltet werden und unterschiedliche Fahrzeugbauarten berücksichtigen.

Vorschlag: Der VDA empfiehlt, die folgende Anpassung:
tragende Hauptstruktur eines Kraftfahrzeugs, welches als Chassis, Rahmen oder tragende Struktur des Fahrzeugs fungiert und alle wichtigen mechanischen Komponenten wie Motor, Getriebe, Achsen und die Karosserie aufnimmt; ~~der Fahrzeugrahmen bildet auch die Stellen, an denen die Fahrzeugidentifizierungsnummer eingebracht werden soll;~~

4.1.2 Nr. 34 Fahrzeugtyp

Bezug: § 2 Satz 1 Nr. 34

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „ein EU-Fahrzeugtyp ist eine präzise definierte technische Variante eines Fahrzeugs, die im Rahmen der EU-Typgenehmigung offiziell genehmigt wurde.“

Bewertung des VDA: Die vorgeschlagene Definition ist aus Sicht des VDA nicht hinreichend präzise, eine Variante ist eine Untergruppe eines Fahrzeugtyps; daher ist die Beschreibung hier missverständlich und muss präzisiert werden.

Vorschlag: Der VDA empfiehlt, die Definition stärker an die Terminologie und Systematik der europäischen Typgenehmigungsvorschriften anzulehnen und dabei die Abgrenzung zwischen Fahrzeugtyp, Variante und Version eindeutig klarzustellen. Dies dient der Rechtsklarheit und vermeidet Fehlinterpretationen bei der praktischen Anwendung der Vorschriften.

4.1.3 Nr. 80 Zugmaschine

Bezug: § 2 Satz 1 Nr. 80

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „Fahrzeuge der Klassen N, T, C, R, S und selbstfahrende Arbeitsmaschinen beinhaltet und“

Bewertung des VDA: Der Referentenentwurf verweist an dieser Stelle auf Fahrzeuge der Klassen R und S. Nach der europäischen Fahrzeugklassifizierung umfassen die Klassen R und S gezogene Fahrzeuge, insbesondere Anhänger und gezogene auswechselbare Geräte.

Vorschlag: Die Verweise auf die Fahrzeugklassen R und S sind aus der Definition der Zugmaschine zu streichen, da diese Klassen gezogene Fahrzeuge und keine Zugmaschinen erfassen.

4.1.4 Ergänzung der Begriffe Verfügungsberechtigte und Halter

Bezug: § 2 – Begriffsbestimmungen (fehlende Definition „Halter“)

Hintergrund: Die FGBV enthält eine Definition des „Verfügungsberechtigten“. Eine Definition des Begriffs „Halter“ ist hingegen nicht vorgesehen, obwohl dieser Begriff an verschiedenen Stellen des Straßenverkehrsrechts sowie im Zusammenhang mit Genehmigungs-, Betriebs- und Verantwortlichkeitsregelungen von zentraler Bedeutung ist.

Bewertung des VDA: Aus Sicht des VDA sollte geprüft werden, ob auch der Begriff des Halters in die Begriffsbestimmungen der FGBV aufgenommen werden sollte. Die parallele Verwendung der Begriffe „Halter“ und „Verfügungsberechtigter“ ohne entsprechende Definition birgt das Risiko unterschiedlicher Auslegungen hinsichtlich der jeweiligen Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten. Eine eindeutige Begriffsbestimmung würde die Rechtsklarheit erhöhen und zur einheitlichen Anwendung der Vorschriften beitragen.

Vorschlag: Der VDA regt an, den Begriff „Halter“ in die Begriffsbestimmungen der FGBV aufzunehmen oder die Abgrenzung zum bereits definierten Begriff des „Verfügungsberechtigten“ klarzustellen. Dadurch können Auslegungsfragen vermieden und die Rechtsanwendung vereinfacht werden.

4.2 Anmerkungen zu §3 Grundregel, Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen

4.2.1 Unterschiede zwischen Fahrzeugen und « anderen Straßenfahrzeugen »

Bezug: §3 Abs 1

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind neben Fahrzeugen auch andere Straßenfahrzeuge berechtigt.“

Bewertung des VDA: Aus Sicht des VDA sollte die Verwendung der Begriffe „Fahrzeug“ und „anderes Straßenfahrzeug“ näher erläutert werden.

Vorschlag: Der VDA regt an, die Begriffe „Fahrzeug“ und „anderes Straßenfahrzeug“ entweder in den Begriffsbestimmungen zu definieren oder in der Begründung näher zu erläutern. Insbesondere sollte klargestellt werden, welche Fahrzeugarten jeweils unter die Begriffe fallen und weshalb eine Differenzierung an dieser Stelle erforderlich ist.

4.2.2 Beschränkung und Untersagung des Betriebs nicht zulassungspflichtiger Fahrzeuge

Bezug: § 3 Abs. 2

Hintergrund: § 3 Absatz 2 ermöglicht der Verwaltungsbehörde, gegenüber dem Eigentümer oder Halter eines nicht in den Anwendungsbereich der Fahrzeug-Zulassungsverordnung fallenden, nicht vorschriftsmäßigen Fahrzeugs Maßnahmen zur Mängelbeseitigung sowie zur Beschränkung oder Untersagung des Betriebs anzuordnen.

Bewertung des VDA: Der Anwendungsbereich der Vorschrift ist nicht hinreichend klar. Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung erfasst grundsätzlich Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h sowie deren Anhänger. Damit bleibt unklar, welche praktisch relevanten Fahrzeuge von § 3 Absatz 2 erfasst werden sollen und wie sich die Regelung zu den in § 1 Absatz 2 und § 4 Absatz 6 FGBV genannten, nicht betriebserlaubnispflichtigen Fahrzeugen und anderen Straßenfahrzeugen verhält. Ohne eine eindeutige Abgrenzung besteht die Gefahr uneinheitlicher Anwendung durch die zuständigen Behörden.

Vorschlag: Der erfasste Fahrzeugkreis sollte in der Vorschrift oder in der Begründung ausdrücklich benannt und gegenüber dem Anwendungsbereich der Fahrzeug-Zulassungsverordnung abgegrenzt werden. Insbesondere sollte klargestellt werden, ob die Regelung ausschließlich nicht zulassungs- beziehungsweise nicht betriebserlaubnispflichtige Fahrzeuge und andere Straßenfahrzeuge betrifft.

4.2.3 Sachverständigengutachten nach § 3 Absatz 3 – Befugnis von Technischen Prüfstellen und Technischen Diensten

Bezug: § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1

Hintergrund: Besteht Anlass zu der Annahme, dass ein Fahrzeug den Vorschriften der FGBV nicht entspricht, kann die Verwaltungsbehörde die Vorlage eines Sachverständigengutachtens anordnen. Der Begriff „Sachverständigengutachten“ lässt jedoch offen, welche sachverständige Stelle oder Person zur Erstellung dieses Gutachtens berechtigt ist. Nach der Systematik des Entwurfs kommen hierfür sowohl amtlich anerkannte Sachverständige einer Technischen Prüfstelle als auch Unterschriftsberechtigte eines für den jeweiligen Prüfungsumfang benannten Technischen Dienstes in Betracht.

Bewertung des VDA: Die Verwendung des unbestimmten Begriffs „Sachverständigengutachten“ schafft Rechts- und Anwendungsunsicherheit. Insbesondere bleibt unklar, ob ausschließlich Gutachten von Angehörigen Technischer Prüfstellen oder daneben auch Gutachten von entsprechend benannten, Technischen Diensten anerkannt werden müssen. Da beide Institutionen im Entwurf eigenständig definiert und an anderen Stellen ausdrücklich nebeneinander als zur Begutachtung berechtigt genannt werden, sollte auch hier eine eindeutige und gleichberechtigte Zuordnung erfolgen. Voraussetzung muss jeweils sein, dass die prüfende Stelle beziehungsweise Person für den betroffenen Prüfungsumfang zuständig, anerkannt oder benannt ist.

Vorschlag: § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 sollte wie folgt präzisiert werden: „ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle oder eines Unterschriftsberechtigten eines für den betreffenden Prüfungsumfang vom Kraftfahrt-Bundesamt benannten Technischen Dienstes darüber beigebracht wird, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, oder“. Hierdurch wird klargestellt, dass sowohl Technische Prüfstellen als auch Technische Dienste im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit Gutachten erstellen können.

5 Anmerkungen zu Abschnitt 2 *Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung*

5.1 Anmerkungen zu §4 Grundsätze der Erteilung der Betriebserlaubnis

5.1.1 Benennung 2018/858, sowie weitere Rechtsakte

Bezug: §4 Abs 1 Satz 1

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „des Anhangs II der Verordnung (EU) 2018/858

Bewertung des VDA: Die ausschließliche Bezugnahme auf Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 bildet die maßgebliche europäische Anforderungssystematik nicht vollständig ab. Für eine eindeutige Bestimmung der technischen Anforderungen müssen auch die Verordnung (EU) 2019/2144, die Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236 und die einschlägigen Durchführungsrechtsakte berücksichtigt werden.

Vorschlag: Der VDA regt die folgende Ergänzung an: „des Anhangs II der Verordnung (EU) 2018/858, der delegierten Verordnung (EU) Nr. 2022/2236 und der Reg. (EU)2019/2144, sowie anderen Durchführungsrechtsakten (z.B. Verordnung (EU) 2020/683)“

5.1.2 Nachweis der technischen Anforderungen – unklarer Adressatenkreis des Begriffs „Hersteller“

Bezug: § 4 Abs. 1 Satz 2

Hintergrund: Nach dem Entwurf hat „der Hersteller“ die Erfüllung der technischen Anforderungen durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes nachzuweisen. Eine eigenständige Definition des Herstellers enthält § 2 jedoch nicht. Zugleich knüpft § 7 bei der Beantragung einer Einzelbetriebserlaubnis oder einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung an den Verfügungsberechtigten an. Damit bleibt offen, ob die Nachweispflicht nach § 4 Absatz 1 ausschließlich den Fahrzeughersteller trifft oder auch andere antrags- beziehungsweise verfügungsbe-rechtigte Personen, insbesondere Importeure, Aufbauhersteller oder sonstige Verantwortliche, erfasst.

Bewertung des VDA: Die Beschränkung auf den nicht definierten Begriff „Hersteller“ ist zu eng und steht nicht eindeutig im Einklang mit der Verfahrenssystematik des § 7. Bei Einzel- und Mehrstufenfahrzeugen ist der ursprüngliche Fahrzeughersteller nicht zwingend Antragsteller oder tatsächlich in der Lage, den erforderlichen Nachweis für das fertiggestellte oder veränderte Fahrzeug zu führen. Die Regelung kann daher zu Abgrenzungsproblemen und unbeabsichtigten Ausschlüssen führen. Für eine rechtssichere und praxistaugliche Anwendung sollte die Nachweispflicht demjenigen zugeordnet werden, der das jeweilige Genehmigungsverfahren betreibt und über die erforderlichen Fahrzeug- und Nachweisdaten verfügt.

Vorschlag: Der Adressatenkreis sollte begrifflich mit § 7 harmonisiert oder ausdrücklich erweitert werden. § 4 Absatz 1 Satz 2 könnte wie folgt gefasst werden: „Der Antragsteller, bei

Einzelgenehmigungen der Verfügungsberechtigte, hat die Erfüllung der technischen Anforderungen durch ein Gutachten eines für den jeweiligen Prüfungsumfang benannten Technischen Dienstes nachzuweisen.“ Alternativ ist der Begriff „Hersteller“ in § 2 so zu definieren, dass auch Bevollmächtigte, Importeure und Hersteller nachfolgender Fertigungsstufen erfasst sind, soweit sie für das jeweilige Genehmigungsverfahren verantwortlich sind.

5.1.3 Klarstellung in Bezug auf Fzg. mit besonderer Zweckbestimmung

Bezug: §4 Abs 2

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „Abweichend von Absatz 1 ist die Betriebserlaubnis als Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 6 oder als Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 Absatz 1 für einen Fahrzeugtyp oder ein Fahrzeug, das nicht nach den in Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen als ein Gesamtfahrzeug genehmigt werden muss, zu erteilen, wenn es die nationalen alternativen Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.“ Die amtlichen Bekanntmachungen nach Maßgabe der Anlage 2 zu dieser Vorschrift sind dabei zu erfüllen.

Bewertung des VDA: Aus Sicht des VDA sollte klargestellt werden, dass der Anwendungsbereich der Vorschrift auch die Fahrzeuge erfasst, die nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 nicht zwingend einer europäischen Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung unterliegen. Hierzu zählen insbesondere Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, wie beispielsweise Feuerwehr-, Rettungs- oder Polizeifahrzeuge. Für diese Fahrzeuge sollte eindeutig erkennbar sein, dass die Einordnung in das europäische Typgenehmigungsrecht oder die Anwendung der nationalen alternativen Anforderungen der FGBV rechtssicher möglich bleibt. Insoweit wird ergänzend auf die in Kapitel 2 dargestellten grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich praktikabler und verhältnismäßiger Genehmigungswege für Sonderfahrzeuge verwiesen.

Vorschlag: Der VDA regt an, in der Vorschrift oder der Begründung ausdrücklich klarzustellen, dass für die von Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 erfassten Fahrzeuge eine Genehmigung nach den nationalen alternativen Anforderungen der FGBV möglich ist. Zudem sollte erläutert werden, in welchem Verhältnis die nationalen Anforderungen zu einer optional möglichen Genehmigung nach den europäischen Vorschriften stehen.

Vorschlag am Text: „Abweichend von Absatz 1 ist die Betriebserlaubnis als Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 6 oder als Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 Absatz 1 für einen Fahrzeugtyp oder ein Fahrzeug, das nicht nach den in Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen als ein Gesamtfahrzeug genehmigt werden muss **oder kann...**“

5.1.4 Abgrenzung nationaler Bauteilgenehmigungen zu EU- und UN-Genehmigungsvorschriften

Bezug: §4 Abs 3

Hintergrund: Die Textstelle im Entwurf lautet auszugsweise: „Sofern für ein Fahrzeug ein Fahrzeugteil verwendet wird, für das eine Genehmigungspflicht nach § 10 vorgesehen ist, darf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nur erteilt werden, wenn für das Fahrzeugteil eine Genehmigung erteilt worden ist

Bewertung des VDA: Aus Sicht des VDA führt die aktuelle Formulierung zu Auslegungsunsicherheiten hinsichtlich des Umfangs der Genehmigungspflicht für Fahrzeugteile nach § 10 in Verbindung mit Anlage 6. Da keine ausdrückliche Ausnahme vorgesehen ist, kann der Eindruck entstehen, dass für sämtliche dort aufgeführten Fahrzeugteile in jedem Fall eine Bauteilgenehmigung vorliegen muss, bevor eine Betriebserlaubnis für das Fahrzeug erteilt werden kann.

Dabei greifen folgende Aspekte:

- Bei Fahrzeugteilen, für einzelne Stück Fahrzeuge (extrem kleine Anzahl an Fahrzeugen), kann die „In-Etwa“-Wirkung nicht nur ausschl. für Beleuchtungseinrichtungen herangezogen werden
- Vorserien- und Entwicklungsfahrzeuge sind von den Anforderungen auszunehmen, da Bauteilgenehmigungen regelmäßig erst zu einem späteren Zeitpunkt vorliegen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die für Entwicklung, Erprobung und Validierung erforderlichen Testfahrten erheblich eingeschränkt oder nicht mehr rechtzeitig durchgeführt werden können. Es sollte daher klargestellt werden, ob dieser Sachverhalt durch § 10 Absatz 3 Nummer 1 bereits ausreichend abgedeckt ist.
- Für viele in Anhang 6 genannten Teile / Einrichtungen ist gem. EU- bzw. UN-Vorgabe keine Bauartgenehmigungspflicht vorgesehen / möglich beispielhaft wären hier die hinterer Unterfahrschutzeinrichtung, EDR, Cybersecurity zu nenne.

Vorschlag: Der VDA regt an, die Anwendung der Vorschrift für Einzelstücke, Kleinserien sowie Vorserien- und Entwicklungsfahrzeuge klarzustellen und ausdrücklich zu erläutern, ob die Ausnahme nach § 10 Absatz 3 Nummer 1 diese Fallkonstellationen bereits vollständig erfasst. Darüber hinaus sollte klargestellt werden, dass die Genehmigungspflicht nur für solche Fahrzeugteile gilt, für die nach den jeweils einschlägigen EU- oder UN-Regelungen tatsächlich eine eigenständige Bauart-, Typ- oder Teilegenehmigung vorgesehen ist. Für Fahrzeugteile und Systeme, für die keine entsprechende Genehmigungsart existiert, sollte die Vorschrift keine zusätzliche nationale Genehmigungspflicht begründen.

5.1.5 Abgrenzung von Genehmigungs- und Bauartgenehmigungspflicht für Fahrzeugteile

Bezug: § 4 Abs. 4 – Erteilung der Betriebserlaubnis bei Verwendung von Fahrzeugteilen ohne Genehmigungspflicht nach § 10

Hintergrund: Nach dem Entwurf darf die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug, in dem ein nicht genehmigungspflichtiges Fahrzeugteil verwendet wird, nur erteilt werden, wenn für dieses Teil eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 vorliegt. Die Formulierung stellt jedoch nicht eindeutig klar, ob mit der fehlenden Genehmigungspflicht ausschließlich das Nichtbestehen einer Bauartgenehmigungspflicht nach § 10 gemeint ist. Zugleich fehlt für § 11 eine abschließende Auflistung der erfassten Teile.

Bewertung des VDA: Die Regelung ist in ihrer derzeitigen Fassung missverständlich und kann zu einer sachlich nicht beabsichtigten allgemeinen Genehmigungspflicht für beliebige, am oder im Fahrzeug verwendete Gegenstände führen. Sofern ein Teil keiner Genehmigungspflicht nach § 10 unterliegt, ist nicht erkennbar, nach welchen Kriterien zwingend eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 erforderlich sein soll. Ohne eine klare, abschließende Abgrenzung könnten auch lediglich ausstattungsbezogene Gegenstände ohne Einfluss auf die Fahrzeugsicherheit oder Vorschriftsmäßigkeit erfasst werden. Zudem sollte terminologisch eindeutig

zwischen der Bauartgenehmigungspflicht nach § 10 und der nationalen Teilegenehmigung nach § 11 unterschieden werden.

Vorschlag: § 4 Abs. 4 sollte ausdrücklich an das Nichtbestehen einer Bauartgenehmigungspflicht nach § 10 anknüpfen und den Anwendungsbereich des § 11 begrenzen. Eine mögliche Formulierung lautet: „Sofern für ein in oder an einem Fahrzeug verwendetes Fahrzeugteil keine Bauartgenehmigungspflicht nach § 10 besteht, eine nationale Teilegenehmigung jedoch aufgrund einer ausdrücklichen Bestimmung dieser Verordnung oder einer abschließenden Auflistung in einer Anlage erforderlich ist, darf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nur erteilt werden, wenn die nationale Teilegenehmigung nach § 11 vorliegt.“

Ergänzend sollte verbindlich und abschließend festgelegt werden, welche Fahrzeugteile einer nationalen Teilegenehmigung nach § 11 bedürfen.

5.1.6 Betriebserlaubnis bei Softwareänderungen durch Fahrzeughersteller

Bezug: § 4

Hintergrund: Softwareänderungen können Funktionen und genehmigungsrelevante Eigenschaften eines bereits genehmigten und in Verkehr gebrachten Fahrzeugs verändern, ohne dass ein- oder Anbau physischer Teile erfolgt. Für die rechtliche Einordnung solcher Änderungen wurde bereits im Verkehrsblatt 2/2023 das „Merkblatt für die Durchführung von Softwareänderungen durch Fahrzeughersteller als Inhaber der Typgenehmigung oder EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ veröffentlicht. Das Merkblatt beschreibt Fallgruppen und Rahmenbedingungen für Hersteller-Softwareänderungen, unabhängig davon, ob diese in einer Werkstatt oder als Over-the-Air-Update aufgespielt werden. Im vorliegenden FGBV-Entwurf fehlt jedoch eine ausdrückliche Regelung, die dieses Verfahren in die Vorschriften zur Erteilung und zum Fortbestand der Betriebserlaubnis überführt.

Bewertung des VDA: Die bereits im Verkehrsblatt 2/2023 veröffentlichte Verfahrenssystematik sollte nicht lediglich außerhalb der Verordnung fortbestehen, sondern in der FGBV rechtsicher verankert und mit den Regelungen zur Wirksamkeit und zum Erlöschen der Betriebserlaubnis abgestimmt werden.

Vorschlag: Die genehmigungsrechtliche Zulässigkeit einer vom Inhaber der Typgenehmigung oder EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung veranlassten Softwareänderung sollte in § 4 geregelt werden. § 9 sollte demgegenüber ausschließlich bestimmen, unter welchen Voraussetzungen die Betriebserlaubnis nach Durchführung der Änderung wirksam bleibt. Beide Vorschriften müssen aufeinander abgestimmt sein und auf das im Verkehrsblatt 2/2023 veröffentlichte Merkblatt zurückgreifen.

5.2 Anmerkungen zu §5 Verfahren der Erteilung der Betriebserlaubnis

5.2.1 Vollständigkeit des Verfahrens für Einzel-, Kleinserien- und Allgemeine Betriebserlaubnisse

Bezug: § 5 Abs. 1

Hintergrund: § 5 beschreibt die Zuordnung eines Fahrzeugs zu einer Fahrzeugklasse der in § 4 Abs. 1 Satz 1 genannten EU-Verordnungen und legt die maßgeblichen technischen Anforderungen insbesondere für einzeln oder in kleiner Serie zu genehmigende Fahrzeuge fest. Der Entwurf enthält in § 2 zwar eine Definition des „in kleiner Serie hergestellten Fahrzeugs“ durch Verweis auf die einschlägigen EU-Vorschriften, ordnet den Begriff und seine Bedeutung für das nationale Verfahren jedoch nicht durchgehend eindeutig zu. Zugleich fehlt in § 5 Abs. 1 ein ausdrücklicher Bezug auf die Erteilung Allgemeiner Betriebserlaubnisse nach § 6 sowie eine klare Bestimmung, welche technischen Anforderungen für die nach § 6 zu genehmigenden Fahrzeugtypen gelten.

Bewertung des VDA: Für ein geschlossenes und rechtssicheres Genehmigungssystem sollte § 5 sämtliche vorgesehenen nationalen Genehmigungsarten nachvollziehbar erfassen. Der derzeitige Schwerpunkt auf Einzel- und Kleinseriengenehmigungen lässt offen, wie das Verfahren zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 6 in die Prüfkaskade einzuordnen ist und nach welchem Anforderungsniveau Fahrzeugtypen zu begutachten sind. Zudem sollte eindeutig erkennbar sein, ob mit der Kleinserie ausschließlich die jeweils unionsrechtlich definierte Kleinserie gemeint ist und welche Stückzahlgrenzen sowie technischen Anforderungen im nationalen Verfahren gelten. Fehlende Verknüpfungen können zu unterschiedlichen Auslegungen durch Hersteller, Technische Dienste, Technische Prüfstellen und Genehmigungsbehörden führen.

Vorschlag: § 5 Abs. 1 sollte um einen ausdrücklichen Verweis auf die Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 6 ergänzt werden. Zugleich sollte klargestellt werden, dass die Zuordnung zur jeweiligen Fahrzeugklasse und die nachfolgenden technischen Mindestanforderungen sowohl für einzeln zu genehmigende Fahrzeuge und Kleinserienfahrzeuge als auch für nach § 6 zu genehmigende Fahrzeugtypen gelten. Der Begriff der Kleinserie sollte entweder in § 2 vollständig und verfahrensbezogen definiert oder durch einen eindeutigen Verweis auf die jeweils einschlägigen unionsrechtlichen Begriffsbestimmungen und Stückzahlgrenzen konkretisiert werden. Eine mögliche Ergänzung lautet: „Das Verfahren nach diesem Paragrafen gilt für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 6 sowie für Einzelbetriebserlaubnisse und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen nach § 7. Für in kleiner Serie hergestellte Fahrzeuge gelten die Begriffsbestimmungen, Stückzahlgrenzen und technischen Anforderungen der jeweils einschlägigen in § 4 Abs. 1 Satz 1 genannten Verordnung.“

5.2.2 Doppelte Regelung der Mindestanforderungen

Bezug: § 5 Abs. 2 und Abs. 3 Nr. 1

Hintergrund: Beide Absätze bestimmen für einzeln zu genehmigende Fahrzeuge die technischen Mindestanforderungen und sind inhaltlich weitgehend deckungsgleich.

Bewertung des VDA: Die Doppelregelung ist entbehrlich und erschwert die Verständlichkeit der Prüfkaskade.

Vorschlag: § 5 Abs. 2 und Abs. 3 Nr. 1 sollten in einer einheitlichen Regelung zusammengeführt werden.

5.2.3 Maßgeblicher Vorschriftenstand bei Änderungen an bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen

Bezug: § 5 Abs. 4

Hintergrund: Für Änderungen sollen grundsätzlich die technischen Anforderungen maßgeblich bleiben, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung beziehungsweise des erstmaligen Inverkehrbringens galten. Zugleich enthält der Entwurf Aussagen zu späteren Vorschriftenänderungen und zu Änderungen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen.

Bewertung des VDA: Der Grundsatz des Bestandsschutzes wird begrüßt. Spätere Vorschriftenänderungen dürfen jedoch nur dann rückwirkende Nachrüst- oder Umrüstungspflichten auslösen, wenn dies ausdrücklich geregelt ist. Die Sätze zu Änderungen nach § 8 Abs. 2 Nr. 2 oder 3 beziehungsweise § 9 Abs. 1 sind zudem missverständlich, da unklar bleibt, welcher Vorschriftenstand konkret anzuwenden ist.

Vorschlag: § 5 Abs. 4 sollte klarstellen, dass spätere Vorschriftenänderungen die genehmigungsrechtliche Bewertung bestehender Fahrzeuge nur bei einer ausdrücklich angeordneten Rückwirkung berühren. Der letzte Satz sollte eindeutig auf die vor der Änderung maßgeblichen technischen Anforderungen verweisen oder gestrichen werden.

5.2.4 Reichweite der Ausnahme für nationale Fahrzeug- und Aufbauarten nach SV 1

Bezug: § 5 Abs. 6

Hintergrund: § 5 Abs. 6 ermöglicht die Erteilung einer Betriebserlaubnis auf Grundlage nationaler alternativer Anforderungen, wenn die europäischen Anforderungen aufgrund der baulichen Voraussetzungen oder der Zweckbestimmung nicht anwendbar sind. Grundsätzlich bedarf deren Anwendung der vorherigen Zustimmung der zuständigen Behörde. Diese Zustimmung entfällt, wenn das Fahrzeug einer nationalen Fahrzeug- oder Aufbauart nach Teil A 1B des SV 1 zugeordnet ist.

Nach dem Wortlaut der Regelung ist davon auszugehen, dass die Ausnahme für alle dort genannten Fahrzeug- und Aufbauarten gilt. Dies umfasst auch die in Abschnitt 8 aufgeführten

Sonderkraftfahrzeuge, etwa hoheitliche Fahrzeuge, Gefangenentransporter und Büchereibusse.

Bewertung des VDA: Der VDA begrüßt, dass für die in Teil A 1B des SV 1 genannten nationalen Fahrzeug- und Aufbauarten die vorherige Zustimmung der zuständigen Behörde entfallen soll. Die uneingeschränkte Bezugnahme auf Teil A 1B ist aus Sicht des VDA so zu verstehen, dass sämtliche dort aufgeführten Fahrzeug- und Aufbauarten von der Verfahrenserleichterung erfasst sind. Dies gilt insbesondere auch für die unter Abschnitt 8 geführten Sonderkraftfahrzeuge einschließlich hoheitlicher Fahrzeuge, Gefangenentransporter und Büchereibusse. Eine kurze Bestätigung dieses Regelungsverständnisses würde die einheitliche Anwendung durch die Genehmigungsbehörden unterstützen.

Vorschlag: In der Verordnungsbegründung sollte klarstellend bestätigt werden, dass der Entfall der vorherigen Zustimmung für alle in Teil A 1B des SV 1 genannten nationalen Fahrzeug- und Aufbauarten gilt. Eine mögliche Formulierung lautet: „Die Ausnahme vom Erfordernis der vorherigen Zustimmung erfasst sämtliche in Teil A 1B des SV 1 aufgeführten nationalen Fahrzeug- und Aufbauarten.“

5.3 Anmerkungen zu §7 Einzelbetriebserlaubnis und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung

5.3.1 Eindeutige Zuordnung der amtlichen Bekanntmachungen im Einzelgenehmigungs-Verfahren

Bezug: § 7 Abs. 1 und Abs. 2

Hintergrund: § 7 Abs. 1 und Abs. 2 verweist pauschal auf die amtlichen Bekanntmachungen nach Anlage 2. Die Anlage enthält jedoch keine eindeutige Zuordnung der Bekanntmachungen zu den jeweiligen Fahrzeugklassen und Genehmigungsverfahren. Zudem beziehen sich die Bekanntmachungen vielfach noch auf frühere Paragraphen und einzelne Absätze der StVZO.

Bewertung des VDA: Es bleibt unklar, ob tatsächlich sämtliche in Anlage 2 aufgeführten amtlichen Bekanntmachungen im jeweiligen Einzelgenehmigungsverfahren zu beachten sind. Die pauschale Verweisung ist nicht hinreichend anwendungsfreundlich, da weder Fahrzeugklassen noch konkrete Anwendungsfälle zugeordnet werden. Zusätzlich erschweren die weiterhin auf alte StVZO-Vorschriften einschließlich einzelner Absätze zugeschnittenen Bezüge die rechtssichere Übertragung auf die neue FGBV-Systematik.

Vorschlag: Anlage 2 sollte für jede amtliche Bekanntmachung eindeutig ausweisen, für welche Fahrzeugklassen, Genehmigungsarten und Vorschriften der FGBV sie gilt. Die bisherigen Verweise auf Paragraphen und Absätze der StVZO sind in aktualisierte FGBV-Bezüge zu überführen. In § 7 sollte zudem nicht pauschal auf alle Bekanntmachungen verwiesen werden, sondern ausschließlich auf die für das jeweilige Fahrzeug und Verfahren einschlägigen Einträge.

5.3.2 Praktikable alternative Anforderungen für nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen

Bezug: § 7 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 45 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 sowie § 5.

Hintergrund:

Artikel 45 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 ermöglicht den Mitgliedstaaten, für nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen geeignete alternative Anforderungen festzulegen. Die Verweis- und Prüfsystematik des FGBV-Entwurfs erschwert jedoch deren Ermittlung. Dies betrifft insbesondere Kleinserien- und Einzelfahrzeuge der schweren Fahrzeugklassen M und N, da die Tabellen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 hierfür regelmäßig keine hinreichend geeigneten und verhältnismäßigen Anforderungen enthalten.

Bewertung des VDA:

Der VDA sieht die Gefahr, dass der durch Artikel 45 Absatz 1 eröffnete nationale Gestaltungsspielraum nicht ausreichend genutzt wird. Alternative Anforderungen müssen fahrzeugklassenbezogen, eindeutig auffindbar und mit vertretbarem Aufwand nachweisbar sein. Eine pauschale Anwendung der Anforderungen für Klein- oder Großseriengenehmigungen ist insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen, Kraftomnibussen, Sonderfahrzeugen und mehrstufig aufgebauten Fahrzeugen häufig nicht sachgerecht. Die anwenderfreundlichere und stärker am Einzelfahrzeug orientierte Systematik der bisherigen StVZO sollte erhalten bleiben.

Vorschlag:

Der VDA fordert, für nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen einen nach Fahrzeugklassen und Regelungsgegenständen gegliederten Katalog praktikabler alternativer Anforderungen vorzusehen. Dieser muss insbesondere für schwere Fahrzeuge der Klassen M und N geeignete Nachweisformen festlegen und klarstellen, dass Anforderungen der Klein- oder Großseriengenehmigung nur anzuwenden sind, soweit sie für das Einzelfahrzeug sachgerecht und nachweisbar sind. Alternativ ist die bisherige Systematik der StVZO inhaltlich gleichwertig fortzuführen.

5.3.3 Prüfberechtigte Stellen und eindeutige Bezugnahme auf die Fahrzeugvorführung

Bezug: § 7 Abs. 3

Hintergrund: Der einleitende Satz bezieht sich ausschließlich auf die Prüfung von Gesamtfahrzeugen durch Technische Dienste. Anschließend werden jedoch sowohl Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle als auch eines Unterschriftsberechtigten eines Technischen Dienstes zugelassen. Zudem soll das Gutachten belegen, dass das Fahrzeug „nach Satz 1 vorgestellt wurde“, obwohl Satz 1 keine Regelung zur Vorstellung oder Vorführung enthält.

Bewertung des VDA: Es sollte klargestellt werden, ob die Prüfung von Gesamtfahrzeugen tatsächlich auf Technische Dienste beschränkt sein soll oder entsprechend der nachfolgenden Gutachtenregelung auch durch Technische Prüfstellen erfolgen kann. Unabhängig davon ist der Verweis auf Satz 1 hinsichtlich der Fahrzeugvorstellung inhaltlich nicht zutreffend und sollte

redaktionell überprüft werden. Eine Position zur Frage, ob oder in welcher Form eine Fahrzeugvorführung vorgeschrieben werden sollte, ist damit nicht verbunden.

Vorschlag: Der Kreis der prüfberechtigten Stellen sollte eindeutig bestimmt werden. Sofern neben Technischen Diensten auch Technische Prüfstellen erfasst sein sollen, ist dies bereits im einleitenden Satz ausdrücklich abzubilden. Die Bezugnahme „nach Satz 1“ sollte unabhängig davon korrigiert oder gestrichen werden.

5.3.4 Maßgeblicher Vorschriftenstand während der Gültigkeit des Gutachtens

Bezug: § 7 Abs. 4

Hintergrund: Ein Gutachten nach § 7 Abs. 3 darf bei Antragstellung höchstens 18 Monate alt sein. Ändert sich innerhalb dieser Frist der Vorschriftenstand, soll das Gutachten nur gültig bleiben, wenn das Fahrzeug den neuen Anforderungen entspricht. Damit wird die Gültigkeit eines bereits ordnungsgemäß erstellten Gutachtens von später eintretenden Rechtsänderungen abhängig gemacht.

Bewertung des VDA: Die Regelung ist nicht hinreichend bestimmt. Für die Vorschriftenerfüllung sollte grundsätzlich der für die Herstellung beziehungsweise Produktion des Fahrzeugs maßgebliche Rechtsstand zugrunde gelegt werden und nicht ein erst bei der späteren Beantragung oder Zulassung geltender Stand. Anderenfalls kann ein innerhalb der 18-monatigen Frist erstelltes Gutachten nachträglich entwertet werden. Zudem bleibt offen, wer Änderungen des Vorschriftenstands und einschlägige Übergangsbestimmungen prüfen und die fortbestehende Gültigkeit bestätigen soll – die gutachtenerstellende Stelle, die Genehmigungsbehörde oder die Zulassungsbehörde. Die nationale Regelung sollte zudem im Einklang mit den aktuellen Entwicklungen auf EU-Ebene zum Verfahren für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien ausgestaltet werden, um unterschiedliche Maßstäbe für den maßgeblichen Vorschriftenstand und die spätere Zulassung bereits produzierter Fahrzeuge zu vermeiden.

Vorschlag: Der zweite Satz sollte gestrichen oder dahingehend präzisiert werden, dass der bei Herstellung beziehungsweise Produktion des Fahrzeugs maßgebliche Vorschriftenstand einschließlich der hierfür geltenden Übergangsregelungen zugrunde zu legen ist. Die Ausgestaltung sollte zugleich mit den aktuellen Entwicklungen auf EU-Ebene zum Verfahren für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien harmonisiert werden. Sofern dennoch eine nachträgliche Prüfung vorgesehen wird, sind Prüfgegenstand, zuständige Stelle und Form der Bestätigung ausdrücklich festzulegen.

5.3.5 Anerkennung von Systemgenehmigungen und Systemprüfberichten

Bezug: § 7 Abs. 4

Hintergrund: Für sämtliche im Gutachten zusammengefassten Ergebnisse verlangt der Entwurf grundsätzlich Prüfprotokolle mit Bezug zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer. Für einzelne Systeme können die maßgeblichen Sachverhalte jedoch bereits durch eine gültige Systemgenehmigung oder einen Systemprüfbericht eines hierfür vom Kraftfahrt-Bundesamt benannten Technischen Dienstes vollständig nachgewiesen sein.

Bewertung des VDA: Eine erneute fahrzeugindividuelle Prüfung und Dokumentation ist in diesen Fällen nicht erforderlich, sofern die Genehmigung oder der Prüfbericht den für die Begutachtung relevanten Sachverhalt abdeckt und die Übereinstimmung des konkreten Fahrzeugs nachgewiesen wird. Die Anerkennung vorhandener Nachweise vermeidet Doppelprüfungen, ohne das erforderliche Sicherheitsniveau abzusenken.

Vorschlag: § 7 Abs. 4 sollte ergänzen, dass eine für den relevanten Sachverhalt erteilte Systemgenehmigung oder ein von einem hierfür benannten Technischen Dienst ausgestellter Systemprüfbericht als gleichwertiger Nachweis anerkannt werden kann, sofern dessen Übertragbarkeit auf das konkrete Fahrzeug im Gutachten bestätigt wird.

5.3.6 Unklare Definition des Fahrzeugtyps bei der Stückzahl- grenze von Einzelgenehmigungen

Bezug: § 7 Abs. 6

Hintergrund: Die Vorschrift begrenzt Einzelbetriebserlaubnisse und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen auf 300 Kraftfahrzeuge eines gleichen Fahrzeugtyps je Kalenderjahr. Für die Reichweite dieser Begrenzung ist daher entscheidend, welche Fahrzeuge als gleicher Fahrzeugtyp gelten. Die Definition in § 2 Nr. 34 beschreibt den Fahrzeugtyp jedoch zugleich als präzise technische Variante und als Kombination aus Hersteller, Baureihe, Aufbauform und Motorisierung.

Bewertung des VDA: Die 300-Stück-Grenze ist in ihrer derzeitigen Fassung nicht rechtssicher anwendbar, weil ihre maßgebliche Bezugsgröße nicht eindeutig feststeht. Insbesondere bleibt unklar, was bei Einzelgenehmigungen unter dem „gleichen Fahrzeugtyp“ zu verstehen ist. Ein bereits genehmigter EU-Fahrzeugtyp kann nicht ohne Weiteres als Referenz dienen, da bei einer Einzelgenehmigung gerade keine entsprechende EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorliegen muss. Ebenso ist nicht geregelt, ob die Grenze für eine gesamte Baureihe, für einen technisch abgegrenzten Typ oder jeweils gesondert für Varianten, Versionen, Motorisierungen und Aufbauformen gilt. Je nach Auslegung könnten daher entweder höchstens 300 Fahrzeuge einer gesamten Baureihe oder jeweils 300 Fahrzeuge jeder einzelnen technischen Ausprägung genehmigt werden. Dies führt zu erheblich unterschiedlichen zulässigen Gesamtstückzahlen. Solange die Zähleinheit nicht eindeutig definiert ist, können Hersteller, begutachtende Stellen und Behörden weder sicher feststellen, welche Fahrzeuge zusammenzurechnen sind, noch wann die Höchstgrenze erreicht ist.

Vorschlag: Für § 7 Abs. 6 sollte ausdrücklich festgelegt werden, auf welcher Ebene der EU-Typgenehmigungssystematik die 300-Stück-Grenze anzuwenden ist. Dabei ist eindeutig zwischen Typ, Variante und Version zu unterscheiden und klarzustellen, ob Unterschiede insbesondere bei Motorisierung und Aufbauform jeweils eine neue Zähleinheit begründen. Erst auf Grundlage dieser präzisen Definition kann eine einheitliche Erfassung der Stückzahlen erfolgen.

5.3.7 Praktische Überwachung der Stückzahlgrenze

Bezug: § 7 Abs. 6

Hintergrund: Nach Erreichen der Höchstzahl von 300 Fahrzeugen eines gleichen Fahrzeugtyps ist eine weitere Begutachtung abzulehnen. Fahrzeuge, bei denen im Mehrstufenverfahren ausschließlich die letzte Stufe zum vollständigen Fahrzeug einzelgenehmigt wird, bleiben unberücksichtigt.

Bewertung des VDA: Die Regelung ist praktisch nicht umsetzbar, solange nicht festgelegt ist, wer die bundesweit erteilten Genehmigungen zählt und wie Sachverständige, Technische Prüfstellen oder Technische Dienste vor der Begutachtung den aktuellen Zählstand verlässlich abrufen können. Ebenso muss erkennbar sein, welche Mehrstufenfahrzeuge bei der Zählung auszunehmen sind. Ohne ein einheitliches Verfahren besteht das Risiko, dass die Höchstzahl unbemerkt überschritten oder eine Begutachtung ohne belastbare Datengrundlage abgelehnt wird.

Vorschlag: Vor Anwendung der Stückzahlgrenze ist ein bundesweit einheitliches, zentral geführtes und für die gutachtenerstellenden Stellen vor Beginn der Begutachtung abrufbares Zählverfahren einzurichten. Die Zuständigkeit für Erfassung und Ablehnungsentscheidung sowie die Kennzeichnung der nicht mitzuzählenden Mehrstufenfahrzeuge sind ausdrücklich festzulegen.

5.3.8 Zulässigkeit einer Einzelbegutachtung bei bereits genehmigten, aber noch nicht erstmals zugelassenen Fahrzeugen

Bezug: § 7 Abs. 6

Hintergrund: Gehört ein Fahrzeug zu einem genehmigten Fahrzeugtyp oder liegt bereits eine Einzelgenehmigung vor, soll eine erneute Begutachtung nur zulässig sein, wenn die Betriebserlaubnis nach § 8 Abs. 2 Satz 2 erloschen ist oder eine Änderung vor dem erstmaligen Inverkehrbringen vorliegt. Der Entwurf lässt offen, wie die Zugehörigkeit zu einem genehmigten Fahrzeugtyp nachzuweisen ist und ob hierfür zwingend eine Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) erforderlich ist. Zugleich werden Konstellationen nicht eindeutig erfasst, in denen ein bereits mit CoC ausgeliefertes, aber noch nicht zugelassenes Fahrzeug wegen eines inzwischen geänderten Vorschriftenstands nicht mehr regulär zugelassen werden kann, obwohl es die für eine Kleinserien- oder Einzelgenehmigung geltenden technischen Anforderungen erfüllt.

Bewertung des VDA: Die Regelung ist zu eng und in mehreren Punkten unbestimmt. Der Verweis ausschließlich auf § 8 Abs. 2 Satz 2 ist nicht nachvollziehbar, da die dort genannten Erlöschens-Tatbestände umfassender geregelt sind. Zudem darf eine Einzelbegutachtung vor dem erstmaligen Inverkehrbringen nicht zwingend eine technische Änderung voraussetzen. Anderenfalls könnten beispielsweise der Vermerk „Fahrzeug zur Erprobung“ oder die Überführung eines genehmigten, aber nicht mehr zulassungsfähigen Großserienfahrzeugs in ein Einzelgenehmigungsverfahren nicht ohne vorherige technische Modifikation erfolgen. Dies ist insbesondere dann problematisch, wenn sich zwischen Ausstellung des CoC und Erstzulassung der Vorschriftenstand geändert hat und für Großserie, Kleinserie und Einzelgenehmigung unterschiedliche Anforderungen gelten, etwa hinsichtlich Abgasstufe oder eCall.

Vorschlag: § 7 Abs. 6 sollte den Nachweis der Zugehörigkeit zu einem genehmigten Fahrzeugtyp eindeutig regeln und neben dem CoC auch andere geeignete Genehmigungsunterlagen zulassen. Der Verweis auf § 8 Abs. 2 Satz 2 ist zu überprüfen und gegebenenfalls auf § 8 Abs. 2 insgesamt zu beziehen. Darüber hinaus sollte eine Einzelbegutachtung vor dem erstmaligen Inverkehrbringen auch ohne technische Änderung zulässig sein, wenn das Fahrzeug nach einem veränderten Vorschriftenstand nicht mehr auf Grundlage seiner bisherigen Typgenehmigung zugelassen werden kann, jedoch die zum maßgeblichen Zeitpunkt geltenden Anforderungen für eine Kleinserien- oder Einzelgenehmigung erfüllt. Gleiches gilt für rein genehmigungsrechtliche Statusänderungen, insbesondere die Eintragung oder Aufhebung des Vermerks „Fahrzeug zur Erprobung“.

5.4 Anmerkungen zu §8 Wirksamkeit der Betriebserlaubnis

5.4.1 Abgrenzung aktiv vorgenommener Änderungen von Alterung und Rechtsänderungen

Bezug: § 8 Abs. 2

Hintergrund: Das Erlöschen der Betriebserlaubnis knüpft nach dem Wortlaut daran an, dass Änderungen am Fahrzeug vorgenommen werden. Damit ist grundsätzlich eine willentliche technische Veränderung, Umrüstung oder Nachrüstung gemeint. Zustandsveränderungen infolge gewöhnlicher Alterung, Verschleiß oder unterlassener Instandhaltung sowie nachträglich geänderte Rechtsvorschriften beruhen hingegen nicht auf einer aktiv vorgenommenen Änderung am Fahrzeug.

Bewertung des VDA: Die Anknüpfung an aktiv vorgenommene Änderungen ist sachgerecht und entspricht der Begriffsdefinition der Fahrzeugänderung in § 2. Zur Vermeidung einer zu weiten Auslegung sollte jedoch ausdrücklich klargestellt werden, dass die Betriebserlaubnis nicht allein durch alters-, verschleiß- oder wartungsbedingte Zustandsverschlechterungen oder durch das spätere Inkrafttreten neuer technischer Anforderungen erlischt. Solche Sachverhalte sind gegebenenfalls über die Vorschriften zur Verkehrssicherheit, Mängelbeseitigung oder ausdrückliche Nachrüstplichten zu behandeln, nicht als Änderung im Sinne des § 8 Abs. 2.

Vorschlag: In der Verordnungsbegründung sollte klargestellt werden, dass „Änderungen vorgenommen werden“ ausschließlich ein aktives, willentliches Eingreifen in die technische Beschaffenheit des Fahrzeugs bezeichnet. Alterung, Verschleiß, fehlende Instandhaltung oder spätere Vorschriftenänderungen führen für sich genommen nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis nach § 8 Abs. 2; ausdrücklich angeordnete Nachrüstplichten und behördliche Maßnahmen bei festgestellten Mängeln bleiben unberührt.

5.4.2 Eindeutige Benennung der Genehmigungsart nach Erlöschens der Betriebserlaubnis

Bezug: § 8 Abs. 3

Hintergrund: Die Vorschrift spricht allgemein von der Erteilung einer „neuen Betriebserlaubnis“ und verweist hierfür auf § 7.

§ 7 unterscheidet jedoch zwischen der Einzelbetriebserlaubnis und der nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung. Damit bleibt offen, welche Genehmigungsart im jeweiligen Fall zu erteilen ist.

Bewertung des VDA: Die Genehmigungsbegriffe sollten durchgehend einheitlich und entsprechend ihrem jeweiligen Anwendungsbereich verwendet werden. Der allgemeine Begriff „Betriebserlaubnis“ darf nicht offenlassen, ob eine Einzelbetriebserlaubnis oder eine nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung erforderlich ist. Die maßgebliche Genehmigungsart richtet sich insbesondere danach, ob das Fahrzeug in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/858 fällt.

Vorschlag: § 8 Abs. 3 sollte ausdrücklich auf die „Einzelbetriebserlaubnis oder nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Maßgabe des § 7“ verweisen. Dadurch wird klargestellt, dass die jeweils einschlägige Genehmigungsart anzuwenden ist.

5.4.3 Fortgeltung des Beispielkatalogs und bestehender Auslegungshilfen

Bezug: § 8

Hintergrund: Die bisherige Anwendung des § 19 StVZO wird durch den Beispielkatalog sowie ergänzende Auslegungen der zuständigen Fach- und Arbeitsgremien unterstützt. Diese enthalten praxisrelevante Fallbewertungen dazu, wann bei Fahrzeugänderungen die Betriebserlaubnis erlischt, eine Änderungsabnahme erforderlich ist oder eine Genehmigung ausreicht. Im FGBV-Entwurf ist nicht erkennbar, ob diese Auslegungshilfen nach der Überführung der Regelungen in die neue Verordnung fortgelten.

Bewertung des VDA: Der Wegfall der bisherigen StVZO-Bezüge darf nicht dazu führen, dass langjährig etablierte und zwischen Behörden, Technischen Prüfstellen, Technischen Diensten und Wirtschaft abgestimmte Fallbewertungen ihre Anwendbarkeit verlieren. Ohne eine ausdrückliche Übergangsregelung besteht das Risiko unterschiedlicher Neubewertungen und erheblicher Rechtsunsicherheit. Dies betrifft neben dem Beispielkatalog auch vorhandene Kommentierungen sowie Interpretationen der zuständigen Fachgremien.

Vorschlag: Es sollte ausdrücklich geregelt werden, dass der bestehende Beispielkatalog und die darauf beruhenden fachlichen Auslegungen bis zu ihrer Überarbeitung sinngemäß fortgelten, soweit sie der FGBV nicht widersprechen. Anschließend sind sämtliche Verweise auf § 19 StVZO in die neue FGBV-Systematik zu überführen und der aktualisierte Beispielkatalog als amtliche Bekanntmachung nach Anlage 2 oder als Anlage zur FGBV verbindlich zugänglich zu machen.

5.5 Anmerkungen zu §9 Erhalt der Betriebserlaubnis bei Änderungen

5.5.1 Fortführung des Verfahrens für Auszüge aus europäischen Typgenehmigungen

Bezug: § 9 Abs. 1 Nr. 2

Hintergrund: Die Vorschrift erkennt genehmigte Teile an, wenn Einschränkungen und Einbauanweisungen eingehalten werden. Hersteller nutzen bislang Auszüge aus europäischen Typgenehmigungen auf Grundlage des § 19 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b i. V. m. Abs. 7 StVZO, um genehmigte Nach- oder Umrüstungen für bestimmte Fahrzeugtypen nachzuweisen. Der FGBV-E lässt nicht eindeutig erkennen, ob dieses Verfahren künftig über § 9 Abs. 1 Nr. 1 fortgeführt werden kann. § 6 schafft insoweit keine ausreichende Klarheit, da er die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis betrifft und keinen entsprechenden Mechanismus für Auszüge aus europäischen Typgenehmigungen regelt. Daneben bleibt offen, wie das Tempo-100-Verfahren für Anhänger nach der 9. Ausnahmeverordnung zur StVZO in die neue Systematik überführt wird.

Bewertung des VDA: Bewährte Nachweis- und Eintragungsverfahren dürfen mit Inkrafttreten der FGBV nicht unbeabsichtigt entfallen. Insbesondere muss für Hersteller rechtssicher erkennbar sein, ob und unter welchen Voraussetzungen weiterhin Auszüge aus europäischen Typgenehmigungen für nachträgliche Fahrzeugänderungen erstellt und verwendet werden können. Der derzeitige Wortlaut des § 9 Abs. 1 enthält hierfür keinen dem bisherigen § 19 Abs. 7 StVZO entsprechenden ausdrücklichen Anknüpfungspunkt. Eine bloße Bezugnahme auf § 6 wäre nicht ausreichend, da eine europäische Typgenehmigung keine Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 6 darstellt. Ohne eine ausdrückliche Überführung besteht eine Regelungslücke zulasten etablierter Herstellerverfahren.

Vorschlag: § 9 sollte eine ausdrückliche Regelung analog zum bisherigen § 19 Abs. 7 StVZO enthalten. Danach sollte die Betriebserlaubnis bei einer durch den Hersteller vorgesehenen Änderung wirksam bleiben, wenn die Änderung durch eine europäische Typgenehmigung abgedeckt ist und ein vom Inhaber dieser Genehmigung ausgestellter Auszug die Zuordnung zum betroffenen Fahrzeugtyp, den genehmigten Änderungsumfang sowie etwaige Auflagen und Einbauanweisungen eindeutig ausweist. Ergänzend sollte in Anlage 2 das hierfür anzuwendende Nachweisverfahren festgelegt werden. Ebenso sind die für das Tempo-100-Verfahren bei Anhängern verwendeten Nachweise in ein entsprechendes FGBV-Verfahren zu überführen.

5.5.2 Erhalt der Betriebserlaubnis bei zertifizierungsrelevanten Softwareupdates

Bezug: § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1

Hintergrund: Der aktuelle Entwurf regelt den Erhalt der Betriebserlaubnis bei genehmigten Teilen danach, ob eine Änderungsabnahme erforderlich ist. Zertifizierungsrelevante Softwareupdates werden in dieser Systematik bislang nicht ausdrücklich erfasst, obwohl sie genehmigungsrelevante Fahrzeugeigenschaften verändern können, ohne dass ein physisches Teil ein- oder angebaut wird.

Bewertung des VDA: Für Softwareupdates ist eine eigenständige Regelung erforderlich. Die Betriebserlaubnis sollte wirksam bleiben, wenn der Fahrzeughersteller für das konkrete Fahrzeug über eine aktuell gültige Genehmigung verfügt, die das zertifizierungsrelevante Softwareupdate abdeckt. Als geeignete Nachweise kommen insbesondere eine Systemgenehmigung nach UN-Regelung Nr. 156, eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung unter Einbeziehung der Anforderungen der UN-Regelung Nr. 156 oder eine Allgemeine Betriebserlaubnis für das Softwareupdate in Betracht. Die bereits bestehende Verkehrsblattverlautbarung sollte dabei berücksichtigt werden.

Vorschlag: In § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 sollte nach Buchstabe b folgender Buchstabe c ergänzt werden: „c) im Falle eines zertifizierungsrelevanten Softwareupdates für das jeweilige Fahrzeug eine aktuell gültige Genehmigung vorliegt, die das Softwareupdate und dessen Auswirkungen auf die genehmigungsrelevanten Fahrzeugeigenschaften abdeckt, insbesondere eine Systemgenehmigung nach UN-Regelung Nr. 156, eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung unter Einbeziehung der Anforderungen der UN-Regelung Nr. 156 oder eine Allgemeine Betriebserlaubnis für das Softwareupdate.“ Dabei sollte ausdrücklich auf das im Verkehrsblatt 2/2023 veröffentlichte „Merkblatt für die Durchführung von Softwareänderungen durch Fahrzeughersteller als Inhaber der Typgenehmigung oder EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ zurückgegriffen werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.1.6 „Betriebserlaubnis bei Softwareänderungen durch Fahrzeughersteller“ verwiesen, in dem die rechtssichere Verankerung dieser Verfahrenssystematik in der FGBV bereits behandelt wird.

5.5.3 Erprobungsfahrzeuge bei Änderungen genehmigungspflichtiger Teile

Bezug: § 9 Abs. 3

Hintergrund: § 9 Abs. 3 erhält die Betriebserlaubnis für ausschließlich zur Erprobung verwendete Fahrzeuge aufrecht, wenn der Genehmigungsinhaber eine Änderung im Sinne des § 8 Abs. 2 vornimmt. Unklar ist, ob die Regelung auch Erprobungsänderungen an Teilen erfasst, für die grundsätzlich eine Genehmigungspflicht nach § 10 besteht, oder ob diese Fallgruppe bereits vollständig durch die Ausnahme für Erprobungszwecke nach § 10 Abs. 3 Nr. 1 abgedeckt wird.

Bewertung des VDA: Das Verhältnis beider Vorschriften sollte eindeutig geregelt werden. Erprobungsfahrzeuge können Änderungen am Gesamtfahrzeug und zugleich den Einbau oder die Änderung noch nicht abschließend genehmigter Teile oder Systeme umfassen. Es muss daher klar erkennbar sein, ob § 9 Abs. 3 den Fortbestand der Betriebserlaubnis für das Fahrzeug regelt, während § 10 Abs. 3 Nr. 1 ausschließlich von der Teilegenehmigungspflicht befreit, oder ob ein zusätzlicher Verweis in § 9 erforderlich ist. Überschneidungen oder Regelungslücken würden die praktische Nutzung von Entwicklungsfahrzeugen erschweren.

Vorschlag: In § 9 Abs. 3 sollte klargestellt werden, dass die Regelung auch Änderungen an genehmigungspflichtigen Teilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten zu Erprobungszwecken erfasst, soweit die Voraussetzungen des § 10 Abs. 3 Nr. 1 erfüllt sind. Alternativ ist in der Begründung ausdrücklich darzustellen, dass § 9 Abs. 3 den genehmigungsrechtlichen Status des Gesamtfahrzeugs und § 10 Abs. 3 Nr. 1 die Ausnahme von der Teilegenehmigungspflicht regelt.

5.5.4 Fehlerhafter Verweis bei der Genehmigung einer Ausnahme für die Verwendung als Erprobungsfahrzeug

Bezug: § 9 Abs. 3 Satz 4

Hintergrund: Der Entwurf verweist für eine erforderliche Ausnahmegenehmigung auf § 54 Abs. 1. Die einschlägige Ausnahmegvorschrift befindet sich jedoch in § 53 Abs. 2.

Bewertung des VDA: Der Verweis ist redaktionell fehlerhaft und führt auf eine unzutreffende Vorschrift.

Vorschlag: Die Angabe „§ 54 Abs. 1“ ist durch „§ 53 Abs. 2“ zu ersetzen.

5.6 Anmerkungen zu §11 Nationale Teilegenehmigung

5.6.1 Prüfberechtigte Stellen bei der Änderungsbegutachtung national genehmigter Teile

Bezug: § 11 Abs. 2

Hintergrund: Der Entwurf benennt für die Bestätigung des ordnungsgemäßen Ein- oder Anbaus ausschließlich Personen der Technischen Prüfstellen beziehungsweise Überwachungsorganisationen. Unterschriftsberechtigte eines hierfür benannten Technischen Dienstes werden nicht genannt.

Bewertung des VDA: Technische Prüfstelle und Technischer Dienst sollten begrifflich und organisatorisch klar getrennt werden. Zugleich sollte beiden Stellen die Möglichkeit eingeräumt werden, den Sachverhalt im Rahmen ihrer jeweiligen Anerkennung beziehungsweise Benennung zu bewerten und zu bestätigen. Eine Vermischung der personenbezogenen Funktionen ist zu vermeiden.

Vorschlag: § 11 Abs. 2 sollte neben den Angehörigen einer Technischen Prüfstelle beziehungsweise Überwachungsorganisation ausdrücklich auch den Unterschriftsberechtigten eines für den betreffenden Prüfungsumfang benannten Technischen Dienstes nennen. Die Zuständigkeit ist jeweils an die Anerkennung oder Benennung der betreffenden Stelle zu knüpfen.

5.7 Anmerkungen zu §12 Anerkennung von Genehmigungen, Genehmigungszeichen und Prüfungen aufgrund internationaler Vereinbarungen und aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union

5.7.1 Praktikable Anerkennung von Prüfungen nicht durch das Kraftfahrt-Bundesamt anerkannter Technischer Dienste

Bezug: § 12 Abs. 1

Hintergrund: Der Entwurf ermöglicht die Anerkennung von Prüfungen eines nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannten Technischen Dienstes, wenn nachgewiesen ist, dass dieser nach den Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes tätig ist und die Prüfergebnisse nicht offensichtlich fehlerhaft sind. Die Prüfung dieser Voraussetzungen wird damit faktisch auf die Stelle verlagert, die das Gutachten beziehungsweise die Betriebserlaubnis bewertet.

Bewertung des VDA: Die Möglichkeit zur Anerkennung weiterer Prüfberichte ist grundsätzlich sachgerecht. In der praktischen Umsetzung kann ein Sachverständiger an einer Technischen Prüfstelle jedoch regelmäßig nicht eigenständig beurteilen, ob ein ausländischer oder anderweitig nicht anerkannter Technischer Dienst sämtliche Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes erfüllt. Hierfür fehlen ein standardisierter Nachweis, ein verlässlicher Informationszugang und eine eindeutige Zuständigkeitsregelung. Die Verantwortung für die institutionelle Bewertung des Technischen Dienstes darf daher nicht auf den einzelnen Sachverständigen verlagert werden.

Vorschlag: Für nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannte Technische Dienste sollte ein behördlich bestätigter oder zentral abrufbarer Nachweis vorgesehen werden, aus dem hervorgeht, dass die Tätigkeit den Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes entspricht. Die gutachtenerstellende Stelle sollte sich auf diesen Nachweis beschränken können und lediglich prüfen müssen, ob der Prüfbericht dem bestätigten Benennungsumfang unterfällt und keine offensichtlichen Fehler aufweist.

6 Anmerkungen zu Abschnitt 3 *Bau- und Betriebsvorschriften*

6.1.1 Intransparente Systematik der übernommenen Bau- und Betriebsvorschriften

Bezug: Abschnitt 3 FGBV, insb. §§ 13 bis 41 FGBV, in Verbindung mit § 4 Absatz 1 und 2 sowie den Anlagen 1 und 2.

Hintergrund: Mit Abschnitt 3 wird nur ein Teil der bisherigen Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO ausdrücklich fortgeführt. Aus Entwurf und Begründung ist nicht hinreichend erkennbar, nach welcher Systematik Vorschriften übernommen wurden und weshalb andere Vorgaben – etwa zum Abgasverhalten oder besondere Regelungen für Kraftomnibusse – entfallen oder ausschließlich durch Verweise auf europäische und internationale Regelwerke ersetzt werden. Bei Einzelgenehmigungen führt die Anwendung der technischen Anforderungen der EU-Typgenehmigungsregelungen zu erheblichen praktischen Schwierigkeiten. Eine vollständige Nachweisführung etwa nach Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 sowie zu Emissionen, Euro VI beziehungsweise Euro 7, CO₂ und künftig OBFCM ist bei Einzelfahrzeugen regelmäßig nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich. Die nationalen alternativen Anforderungen nach § 4 Absatz 2 schaffen bislang keine ausreichende Abhilfe, zumal die in Anlage 2 genannten amtlichen Bekanntmachungen weder übersichtlich den Fahrzeugklassen noch den Genehmigungssachverhalten zugeordnet sind.

Für Kraftomnibusse der Klassen M2 und M3 entfallen zudem insbesondere die bisherigen §§ 30d, 34a, 35a, 35f, 35i, 35j, 54a und 54b StVZO. Deren materielle Anforderungen wurden teilweise in der Richtlinie 2001/85/EG sowie den UN-Regelungen Nr. 107 und Nr. 118 fortgeführt. Gleichwohl bleibt unklar, in welchem Umfang diese Anforderungen und bislang anerkannte nationale Sonderregelungen künftig bei nationalen Genehmigungen und Einzelgenehmigungen anzuwenden sind.

Besonders kritisch ist der Wegfall des § 35a Absatz 6 StVZO. Danach unterliegen Nahverkehrsomnibusse, die für die Beförderung stehender Fahrgäste ausgelegt sind, nicht der Gurtpflicht nach § 35a Absatz 3 und 4 StVZO. Der ersatzlose Wegfall könnte daher zu einer unbeabsichtigten Verschärfung für Fahrzeuge mit Stehplätzen führen. Auch die künftige Berücksichtigung nationaler Regelungen zu Rollstuhlplätzen und Kinderrückhaltesystemen ist nicht eindeutig.

Bewertung des VDA: Der VDA hält die Auswahl und Abgrenzung der in Abschnitt 3 übernommenen Vorschriften für nicht ausreichend transparent. Für jede nicht überführte Vorschrift muss nachvollziehbar sein, ob sie durch Unionsrecht, eine UN-Regelung, einen anderen nationalen Rechtsakt oder aus materiellen Gründen ersetzt wird beziehungsweise ersatzlos entfallen soll. Andernfalls drohen unbeabsichtigte Regelungslücken oder sachlich nicht begründete Verschärfungen.

Zugleich muss die Prüfsystematik den Besonderheiten von Einzelgenehmigungen Rechnung tragen. Eine pauschale Übertragung der für Typgenehmigungen entwickelten Nachweisanforderungen ist vielfach nicht praktikabel. Ohne eine fahrzeugklassenbezogene Zuordnung geeigneter alternativer Anforderungen verbleiben erhebliche Unsicherheiten für Antragsteller, Technische Dienste, Technische Prüfstellen und Genehmigungsbehörden. Für Kraftomnibusse sind überdies nicht abschließend harmonisierte nationale Regelungen – insbesondere zur Gurtpflicht bei Nahverkehrsomnibussen mit Stehplätzen – fortzuführen.

Vorschlag: Der VDA empfiehlt, in der Begründung zu Abschnitt 3 eine vollständige Gegenüberstellung der bisherigen StVZO-Vorschriften und ihrer künftigen Behandlung aufzunehmen. Die alternativen Anforderungen der Anlage 2 sollten nach Fahrzeugklassen, Genehmigungsarten und Regelungsgegenständen geordnet und um praktikable Nachweise für Einzelfahrzeuge ergänzt werden. Für Kraftomnibusse der Klassen M2 und M3 sollte ein eigener Paragraf oder ein ausdrücklicher Verweis auf Anlage 1 die maßgeblichen Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 107 und Nr. 118 sowie fortgeltende nationale Sonderregelungen benennen. Zudem sollte eine dem bisherigen § 35a Absatz 6 StVZO gleichwertige Regelung übernommen und klargestellt werden, welche Anforderungen für Rollstuhlplätze und Kinderrückhaltesysteme gelten.

6.1.2 Anwendbarkeit europäischer Typgenehmigungsvorschriften auf Einzelfahrzeuge

Bezug: Artikel 1; in Verb. mit Abschnitt 3

Hintergrund: Die geplante Regelung wirft Fragen hinsichtlich der zukünftigen Behandlung bislang eigenständig geregelter Anforderungen auf. Zudem bestehen Zweifel, ob die umfassende Verweisung auf Rechtsakte des europäischen Typgenehmigungsrechts ohne weitere Differenzierung auf Einzelfahrzeuge übertragen werden kann. Da zahlreiche Anforderungen dieser Regelwerke auf die Genehmigung von Fahrzeugtypen und nicht auf Einzelfahrzeuge ausgerichtet sind, sollte die praktische Anwendbarkeit und Verhältnismäßigkeit des Ansatzes nochmals überprüft werden.

Bewertung des VDA: Der VDA unterstützt die stärkere Anbindung an europäische Typgenehmigungsvorschriften. Die unmittelbare Übertragung von Anforderungen, die für Serien- und Gesamtfahrzeugtypgenehmigungen entwickelt wurden, kann bei Einzelgenehmigungen, Änderungen und Sonderfahrzeugen jedoch zu erheblichem Vollzugsaufwand und Rechtsunsicherheit führen.

Vorschlag: Der VDA empfiehlt, für Einzelgenehmigungen, Änderungen an Bestandsfahrzeugen, Sonderfahrzeuge und Kleinserien eine abgestufte Anwendungsmatrix vorzusehen und nationale Alternativanforderungen dort ausdrücklich zu erhalten, wo EU-/UN-Anforderungen den Fall nicht sachgerecht erfassen.

6.2 Anmerkungen zu § 16 Warnausrüstung in Kraftfahrzeugen

6.2.1 Präzisierung der technischen Anforderungen an Warndreiecke durch Verweis auf die UN-Regelungen Nr. 27 und Nr. 150

Bezug: § 16 Absatz 2

Hintergrund: Der Entwurf beschränkt die Anforderung bislang darauf, dass Warndreiecke rückstrahlend sein müssen. Für Warndreiecke bestehen jedoch international harmonisierte technische Anforderungen nach der UN-Regelung Nr. 27. Darüber hinaus enthält die UN-

Regelung Nr. 150 harmonisierte Anforderungen für rückstrahlende Einrichtungen. Ein ausdrücklicher Verweis schafft eine eindeutige technische Anforderungsgrundlage.

Bewertung des VDA: Der VDA begrüßt eine klare Anbindung an international harmonisierte technische Vorschriften. Die derzeitige Formulierung „rückstrahlend“ ist technisch nicht hinreichend bestimmt und kann zu unterschiedlichen Auslegungen führen. Der Verweis auf die einschlägigen UN-Regelungen erhöht die Rechtssicherheit und vermeidet nationale Sonderanforderungen.

Vorschlag: § 16 Absatz 2 sollte wie folgt gefasst werden: „Warndreiecke müssen den Anforderungen der UN-Regelung Nr. 27 entsprechen. Soweit einzelne retroreflektierende Materialien oder Einrichtungen zusätzlich von der UN-Regelung Nr. 150 erfasst werden, bleiben deren Anforderungen unberührt.“

6.3 Anmerkungen zu § 19 Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen

6.3.1 Berücksichtigung ausgenommener Einrichtungen bei der Ermittlung der Fahrzeugabmessungen

Bezug: § 19 Abs. 1 bis 3

Hintergrund: Der Entwurf nennt bei den zulässigen Abmessungen keine Einrichtungen oder Ausrüstungsteile, die bei der Messung von Breite, Höhe und Länge unberücksichtigt bleiben. Für Fahrzeuge der Klassen M, N und O verweist er jedoch bei der Ermittlung der Abmessungen auf Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, der die Messmethoden und die dabei nicht einzubeziehenden Einrichtungen regelt.

Bewertung des VDA: Es ist davon auszugehen, dass die in Anhang XIII Teil 2 vorgesehenen Ausnahmen aufgrund des ausdrücklichen Verweises weiterhin gelten. Der Regelungsumfang sollte jedoch eindeutig bestätigt werden, da der nationale Wortlaut selbst keine Ausnahmeliste enthält. Insbesondere muss klar sein, dass die dort genannten Einrichtungen bei der Ermittlung der jeweiligen Außenabmessung unberücksichtigt bleiben und nicht allein wegen ihres Überstands zu einer Überschreitung der nationalen Höchstmaße führen.

Vorschlag: In der Verordnungsbegründung sollte klargestellt werden, dass der Verweis auf Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 neben den Messverfahren auch sämtliche dort vorgesehenen Ausnahmen für bei der Ermittlung von Breite, Höhe und Länge nicht zu berücksichtigende Einrichtungen umfasst. Sofern einzelne nationale Abweichungen beabsichtigt sind, sollten diese ausdrücklich benannt werden.

6.3.2 Ausdrückliche Ausnahme von Sattelanhängern von der allgemeinen Längenbegrenzung

Bezug: § 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1

Hintergrund: Die allgemeine Längenbegrenzung von 12,00 m erfasst nach dem Wortlaut auch Anhänger. Da Sattelanhänger begrifflich zu den Anhängern zählen, könnte die Regelung dahingehend verstanden werden, dass auch für sie eine höchstzulässige Gesamtlänge von 12,00 m gilt.

Bewertung des VDA: Eine solche Auslegung entspricht nicht der bestehenden Systematik, da für Sattelanhänger beziehungsweise Sattelkraftfahrzeuge gesonderte Längen- und Teillängenvorgaben gelten. Zur Vermeidung von Missverständnissen sollte die bisherige ausdrückliche Ausnahme der Sattelanhänger aus der StVZO beibehalten werden.

Vorschlag: § 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 sollte wie folgt gefasst werden: „bei Kraftfahrzeugen und Anhängern, ausgenommen Fahrzeuge nach den Nummern 2 bis 7 und Sattelanhänger, 12,00 m“.

6.3.3 Dauerhafte Längenregelung für vierachsige Gelenk- und Doppelgelenkbusse

Bezug: § 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4

Hintergrund: Der Entwurf sieht für Gelenkkraftomnibusse einheitlich eine Höchstlänge von 18,75 m vor. Für eine erhöhte Fahrgastkapazität sind jedoch vierachsige Gelenk- und Doppelgelenkbusse mit Fahrzeuglängen von bis zu 25,00 m bekannt und bereits praktisch im Einsatz. Diese Fahrzeugkonzepte können zugleich die Anforderungen an die Kurvenlaufeigenschaften nach § 27 Abs. 3 erfüllen. Ihre grundsätzliche Eignung wurde bereits im Rahmen der 150. Sitzung des BLFA-TK am 15./16. September 2010 anerkannt; seinerzeit sprachen sich die Ländervertreter im „Fall CapaCity“ einstimmig für die Verlängerung bestehender beziehungsweise die Erteilung neuer Ausnahmegenehmigungen aus.

Bewertung des VDA: Die langjährig über Ausnahmegenehmigungen ermöglichten Fahrzeugkonzepte sollten dauerhaft und bundeseinheitlich in der FGBV geregelt werden. Vierachsige Gelenk- und Doppelgelenkbusse ermöglichen eine deutlich erhöhte Beförderungskapazität und können bei nachgewiesener Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften sicher betrieben werden. Eine generelle Beschränkung aller Gelenkbusse auf 18,75 m bildet den Stand der Technik und die bestehende Genehmigungspraxis daher nicht angemessen ab.

Vorschlag: § 19 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 sollte in zwei Tatbestände untergliedert werden:

- „4a. bei einem Kraftomnibus, der als dreiachsiges Gelenkfahrzeug ausgebildet ist, 18,75 m;
- 4b. bei einem Kraftomnibus, der als vierachsiges Gelenkfahrzeug oder als Doppelgelenkfahrzeug ausgebildet ist, 25,00 m.“

Voraussetzung für die erhöhte Fahrzeuglänge sollte die Einhaltung der Anforderungen an die Kurvenlaufeigenschaften nach § 27 Abs. 3 sein.

6.4 Anmerkungen zu § 20 Achslast und Gesamtmasse

6.4.1 Vollständige Regelung der Achslasten bei unterschiedlichen Achskonfigurationen von Anhängern

Bezug: § 20 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4

Hintergrund: Die Vorschrift regelt Dreifachachslasten für Achsabstände bis 1,4 m. Die bisherige StVZO erläutert in Erläuterung Nr. 9, wie Achsen bei Abständen von mehr als 1,4 m zu behandeln sind. Diese Einordnung ist im Entwurf nicht unmittelbar in den Normtext übernommen. Zugleich definiert die Richtlinie 96/53/EG Dreifachachslasten speziell für Anhänger und Sattelanhänger, während der Entwurf die Anforderungen allgemein formuliert. Weitere Achskonfigurationen sowie Anhänger mit mehr als drei Achsen werden nicht ausdrücklich erfasst.

Bewertung des VDA: Die Regelung sollte sämtliche praktisch vorkommenden Achskonfigurationen eindeutig abbilden. Die bisher nur in Erläuterung Nr. 9 enthaltene Behandlung von Achsabständen größer 1,4 m sollte unmittelbar in die Vorschrift integriert werden. Dabei ist zu prüfen, ob die Terminologie und Systematik für Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern an die Richtlinie 96/53/EG angeglichen werden sollte. Eine ausschließliche Regelung von Dreifachachsen wäre jedoch nicht ausreichend, da Anhänger auch andere Achsabstandskombinationen oder mehr als drei Achsen aufweisen können.

Vorschlag: Die Definition und Berechnung der Achslasten bei Achsabständen von mehr als 1,4 m sollte aus der bisherigen Erläuterung Nr. 9 in den Normtext übernommen und mit den Vorgaben der Richtlinie 96/53/EG abgestimmt werden. Zusätzlich sollte nach Nr. 4 folgende Nr. 5 ergänzt werden: „5. Die zulässigen Achslasten von Anhängern mit mehr als drei Achsen und weiteren Achsabstandskombinationen ergeben sich aus den Vorschriften nach den Nummern 1, 3 und 4.“

6.4.2 Erhöhte Gesamtmasse für zweiachsige emissionsfreie Kraftomnibusse

Bezug: § 20 Abs. 4

Hintergrund: § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Buchst. b begrenzt die zulässige Gesamtmasse zweiachsiger Kraftomnibusse auf 19,50 t. Die in § 20 Abs. 4 vorgesehenen Erhöhungen für alternative und emissionsfreie Antriebe verweisen jedoch nicht auf diese Regelung. Damit können zweiachsige Kraftomnibusse die durch die Antriebstechnologie bedingte Mehrmasse bislang nicht entsprechend berücksichtigen.

Bewertung des VDA: Die Gewichtserleichterungen für alternative beziehungsweise emissionsfreie Antriebe sollten auch für zweiachsige Kraftomnibusse gelten. Anderenfalls reduziert die zusätzliche Masse insbesondere von Batterien oder anderen emissionsfreien Antriebskomponenten die nutzbare Fahrgastkapazität. Eine Erhöhung auf 20,00 t ist unter Beachtung der bestehenden zulässigen Achslasten sachgerecht.

Vorschlag: § 20 Abs. 4 sollte um folgenden Satz ergänzt werden: „Abweichend von Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Buchst. b darf die zulässige Gesamtmasse des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten 20,00 t nicht überschreiten, wenn es sich um ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG handelt und die Mehrmasse durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.“

6.4.3 Fehlerhafter Verweis auf die maßgebliche Gesamtmassengrenze

Bezug: § 20 Abs. 7 Satz 2

Hintergrund: Abs. 7 regelt die rechnerische Ermittlung des nach Abs. 5 zulässigen Gesamtgewichts einer Fahrzeugkombination. Satz 2 verweist für den Fall eines höheren Rechenergebnisses jedoch auf den Wert aus Abs. 6.

Abs. 6 enthält lediglich Zuschläge für alternative beziehungsweise emissionsfreie Antriebe und legt keine eigenständige allgemeine Gesamtmassengrenze fest.

Bewertung des VDA: Der Verweis auf Abs. 6 ist systematisch nicht nachvollziehbar. Gemeint sein dürfte die in Abs. 5 festgelegte höchstzulässige Gesamtmasse der jeweiligen Fahrzeugkombination. Nur diese kann das nach Abs. 7 rechnerisch ermittelte Ergebnis begrenzen.

Vorschlag: In § 20 Abs. 7 Satz 2 ist die Angabe „Absatz 6“ durch „Absatz 5“ zu ersetzen.

6.5 Anmerkungen zu §21 Überprüfung von Massen

6.5.1 Begrenzte Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse im Anhängerbetrieb

Bezug: § 21 Abs. 1 bis 3

Hintergrund: Anhang XIII Teil 2 Abschnitt B Nr. 2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 ermöglicht bei einem Kraftfahrzeug im Anhängerbetrieb eine begrenzte Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um höchstens 10 Prozent oder 100 kg, wobei der niedrigere Wert maßgeblich ist. Der Entwurf enthält hierzu keine ausdrückliche nationale Regelung.

Bewertung des VDA: Die unionsrechtlich vorgesehene Toleranz sollte übernommen werden. Anderenfalls müssen Fahrzeuge für einen im Anhängerbetrieb praktisch nicht maßgeblichen Fahrzustand konstruktiv verstärkt werden, etwa durch schwerere Achsen, Federn, Bremsen oder Reifen mit höherer Tragfähigkeit. Dies erhöht Fahrzeugmasse, Materialeinsatz und CO₂-Emissionen, ohne einen entsprechenden Sicherheitsgewinn zu erzielen. Voraussetzung sollte sein, dass der Fahrzeughersteller die technisch unbedenkliche Mehrmasse ausdrücklich bestätigt und diese in der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen ist.

Vorschlag: § 21 sollte ergänzen, dass eine unzulässige Überschreitung der Gesamtmasse nicht vorliegt, wenn ein Anhänger gezogen wird, die Überschreitung höchstens 10 Prozent der zulässigen Gesamtmasse oder 100 kg beträgt – maßgeblich ist der niedrigere Wert – und die technische Unbedenklichkeit in Feld 22 der Zulassungsbescheinigung ausgewiesen ist. Die Regelungen zur Um- oder Entladung und Kostentragung sind entsprechend auf tatsächlich unzulässige Überschreitungen zu beschränken.

6.6 Anmerkungen zu § 22 Mitführen von Kraftfahrzeugen und Anhängern

6.6.1 Höchstzulässige Länge von Kraftomnibuszügen mit Personenanhänger

Bezug: § 22 Absatz 2

Hintergrund: Personenanhänger hinter Stadtomnibussen werden im Personennahverkehr zunehmend eingesetzt. Daneben besteht ein praktischer Bedarf, fahrgastbezogenes Sonder-, Sperr- oder Sportgepäck außerhalb des Fahrgastraums zu befördern, insbesondere Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle oder Musikinstrumente. Der Begriff „Gepäck“ wird zudem in der ursprünglichen Wortwahl eher mit Taschen, Koffern oder vergleichbaren persönlichen Gegenständen assoziiert und erfasst die genannten Gegenstände nicht zwangsläufig eindeutig. Alternativ könnte eine entsprechende Begriffsbestimmung in § 2 zur Klarstellung beitragen und eine einheitliche Auslegung sicherstellen.

Bewertung des VDA: Ein generelles Verbot des Mitführens von Anhängern hinter Kraftomnibussen bildet die heutige Nutzung im öffentlichen Personennahverkehr nicht mehr angemessen ab. Für Fahrzeuge der Kategorie M3 Klasse I sollte daher eine rechtssichere Öffnung für Anhänger zur Personenbeförderung geschaffen werden. Mindestens sollte das Mitführen von Anhängern für Gepäck zugelassen werden, das unmittelbar mit den beförderten Fahrgästen im Zusammenhang steht.

Vorschlag: Die Vorschrift sollte wie folgt ergänzt werden: „Das Mitführen eines Anhängers zur Personenbeförderung ist hinter Kraftomnibussen der Kategorie M3 Klasse I zulässig.“ Alternativ sollte folgende Öffnung vorgesehen werden: „Hinter Kraftomnibussen darf ein Anhänger zur Beförderung von Sonder-, Sperr- oder Sportgepäck mitgeführt werden, sofern dieses im unmittelbaren Zusammenhang mit den beförderten Fahrgästen steht; hierzu zählen beispielhaft Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle und Musikinstrumente.“

6.7 Anmerkung zu § 33 Allgemeine Grundsätze für lichttechnische Einrichtungen

6.7.1 Klare Abgrenzung des Begriffs „Leuchtstoffe“ und bundeseinheitliche Regelung für die Gestaltung von Sonderfahrzeugen

Bezug: § 33 Abs.2

Hintergrund: Die Begriffsbestimmung lässt offen, welche Materialien als „Leuchtstoffe“ einzuordnen sind. Dies führt in der Praxis insbesondere bei der Gestaltung von Sonderfahrzeugen, etwa von Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsfahrzeugen, wiederholt zu unterschiedlichen Auslegungen. Betroffen sind insbesondere fluoreszierende Lacke, fluoreszierende selbstklebende Folien und Reflexfolien.

Bewertung des VDA: Aus Sicht des VDA ist eine eindeutige Abgrenzung erforderlich. Fluoreszierende Lacke, fluoreszierende selbstklebende Folien und Reflexfolien sind keine Leuchtstoffe und sollten daher nicht als lichttechnische Einrichtungen eingeordnet werden. Unterschiedliche Auslegungen durch die zuständigen Stellen führen zu Rechtsunsicherheit und erschweren die einheitliche Gestaltung von Sonderfahrzeugen.

Vorschlag: In der Begriffsbestimmung sollte klargestellt werden, dass fluoreszierende Lacke, fluoreszierende selbstklebende Folien und Reflexfolien nicht unter den Begriff „Leuchtstoffe“ fallen. Ergänzend sollte eine bundeseinheitliche Regelung zur Verwendung dieser Materialien an Sonderfahrzeugen geschaffen werden.

6.8 Anmerkungen zu § 34 Anbau von Lichttechnischen Einrichtungen

6.8.1 Klarstellung zum Anbau lichttechnischer Einrichtungen und national geregelter Leuchten

Bezug: § 34 Absatz 1

Hintergrund: § 34 Absatz 1 regelt den Anbau von „lichttechnischen Einrichtungen“. Dieser Begriff ist nach der Begriffsbestimmung in § 2 Absatz 1 Nummer 47 auf Einrichtungen nach UN-Regelung Nr. 48 beschränkt. Dabei gilt nach Absatz 5.22 der UN-Regelung Nr. 48 eine Leuchte – mit Ausnahme von Rückstrahlern – als nicht vorhanden, wenn sie nicht allein durch das Einsetzen einer Lichtquelle und/oder einer Sicherung in Betrieb gesetzt werden kann. Zugleich ist im Anwendungsbereich des § 34 nicht ausdrücklich klargestellt, ob neben den von der UN-Regelung Nr. 48 erfassten Einrichtungen auch national geregelte Leuchten und zusätzliche Scheinwerfer angebaut werden dürfen.

Bewertung des VDA: Die gegenwärtige Formulierung kann als Widerspruch zu Absatz 5.22 der UN-Regelung Nr. 48 verstanden werden, sofern § 34 Absatz 1 auch Leuchten erfassen soll, die nach der UN-Regelung als nicht vorhanden gelten.

Darüber hinaus entsteht durch die ausschließliche Verwendung des definierten Begriffs „lichttechnische Einrichtungen“ der Eindruck, dass nur die in der UN-Regelung Nr. 48 geregelten Einrichtungen angebaut werden dürfen. Damit bleibt unklar, auf welcher Grundlage national geregelte Leuchten oder zusätzliche Scheinwerfer zulässig angebaut werden können. Aus Sicht des VDA sollte diese Unklarheit beseitigt werden, um eine unbeabsichtigte Einschränkung nationaler Anbauvorschriften und voneinander abweichende Auslegungen in Genehmigungs- und Prüfverfahren zu vermeiden.

Vorschlag: In § 34 Absatz 1 sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Vorschrift neben lichttechnischen Einrichtungen im Sinne der UN-Regelung Nr. 48 auch solche Leuchten und zusätzlichen Scheinwerfer erfasst, deren Anbau nach nationalen Vorschriften zulässig oder vorgeschrieben ist. Zugleich sollte klargestellt werden, dass die Beurteilung, ob eine Leuchte im Sinne der UN-Regelung Nr. 48 als vorhanden gilt, unberührt bleibt. Alternativ sollte eine entsprechende Klarstellung in die Begründung aufgenommen werden.

6.9 Anmerkungen zu §35 Parkleuchten, Park-Warntafeln, Tafeln nach internationalen Abkommen

6.9.1 Aktualisierung der technischen Anforderungen an Park-Warntafeln

Bezug: § 35 sowie Anlage 6, Tabelle, Nummer 31.5, Spalten 4 und 5

Hintergrund: Für Park-Warntafeln wird weiterhin auf die Technische Anforderung TA 18b in der Ausgabe von 1993 verwiesen. Diese technische Anforderung entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.

Zugleich fehlt ein Verweis auf die UN-Regelung Nr. 150, die einheitliche technische Anforderungen für retroreflektierende Einrichtungen und Markierungen enthält.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine Aktualisierung der technischen Anforderungen für erforderlich. Der Rückgriff auf eine technische Anforderung aus dem Jahr 1993 ist nicht mehr sachgerecht.

Durch die Aufnahme der UN-Regelung Nr. 150 wird auf eine international harmonisierte und aktuelle technische Grundlage verwiesen. Dies erhöht die Rechtssicherheit und vermeidet voneinander abweichende Anforderungen.

Vorschlag: § 35 sollte ein Verweis auf die UN-Regelung Nr. 150 aufgenommen werden. Entsprechend ist in Anlage 6, Tabelle, Nummer 31.5, Spalte 4, die UN-Regelung Nr. 150 zu ergänzen. Der Verweis auf die TA 18b in der Ausgabe von 1993 in Spalte 5 sollte gestrichen werden.

6.9.2 Einheitliche Gestaltung von Feuerwehrfahrzeugen nach DIN 14502-3

Bezug: § 35 Abs. 2 Satz 4 Nr. 3

Hintergrund: Für die Gestaltung von Feuerwehrfahrzeugen fehlt bislang ein ausdrücklicher Verweis auf eine einheitliche technische Grundlage. Dadurch können sich unterschiedliche Anforderungen an die Farbgebung und besondere Kennzeichnung ergeben. Die DIN 14502-3 enthält hierfür aktuelle technische Vorgaben.

Bewertung des VDA: Der VDA hält einen ausdrücklichen Verweis auf die DIN 14502-3 für sachgerecht. Eine einheitliche technische Grundlage gewährleistet ein bundesweit konsistentes Erscheinungsbild, verbessert die eindeutige Erkennbarkeit von Feuerwehrfahrzeugen und vermeidet voneinander abweichende Anforderungen und Auslegungen.

Vorschlag: In der markierten Vorschrift sollte für die Farbgebung und besondere Kennzeichnung von Feuerwehrfahrzeugen auf die DIN 14502-3 in der in Anlage 2 benannten Fassung verwiesen werden.

6.9.3 Vollständige Berücksichtigung der zulässigen Konturmarkierungen und Vermeidung von Doppelregelungen

Bezug: § 35 Absatz 5

Hintergrund: In § 35 Absatz 5 werden die Fahrzeugklassen M2 und M3 nicht aufgeführt. Nach Nummer 6.21.1.3 der UN-Regelung Nr. 48 sind Konturmarkierungen jedoch auch für diese Fahrzeugklassen zulässig. Darüber hinaus enthält die Vorschrift Anforderungen an den Anbau von Beleuchtungseinrichtungen, die bereits inhaltlich gleichwertig in den einschlägigen internationalen Regelwerken festgelegt sind.

Bewertung des VDA: Der Ausschluss der Klassen M2 und M3 ist sachlich nicht nachvollziehbar und steht nicht im Einklang mit den nach der UN-Regelung Nr. 48 zulässigen Anbaumöglichkeiten. Zugleich führen nationale Wiederholungen international geregelter Anbauvorschriften zu Doppelregelungen und können bei späteren Änderungen der internationalen Vorgaben Auslegungs- und Abgrenzungsfragen verursachen. Nationale Anforderungen sollten daher auf besondere nationale Belange oder sachlich begründete Ergänzungen beschränkt werden.

Vorschlag: Die Fahrzeugklassen M2 und M3 sollten in § 35 Absatz 5 ergänzt werden. Im Übrigen sollte die Vorschrift auf einen Verweis auf die einschlägigen internationalen Regelungen beschränkt werden. Eigenständige nationale Anforderungen an den Anbau lichttechnischer Einrichtungen sollten nur beibehalten werden, soweit sie besonderen nationalen Belangen Rechnung tragen oder über die internationalen Vorgaben hinausgehen.

6.10 Anmerkungen zu § 36 Warnleuchten und Signalgeber

6.10.1 § 36 FGBV „Warnleuchten und Signalgeber“ (bisher § 52 StVZO)

Bezug: § 36

Hintergrund: Die Regelungen zu Warnleuchten und Signalgebern werden mit § 36 FGBV neu strukturiert und lösen die bisherigen Regelungen des § 52 StVZO ab. Dabei wird unter anderem die Synchronisierung von Warnleuchten als neue Anforderung eingeführt.

Bereits bei der Anwendung des bisherigen § 52 StVZO bestehen in der Praxis unterschiedliche Auslegungen und Genehmigungspraxen zwischen Ländern, Regierungsbezirken und teilweise sogar auf Ebene einzelner Genehmigungsbehörden. Dies betrifft insbesondere die Zulässigkeit bestimmter Warnsysteme sowie die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. Eine bundeseinheitliche Anwendung der Vorschriften ist daher bereits heute nicht in allen Fällen gewährleistet.

Zur Begründung der Synchronisierungsanforderung verweist der Referentenentwurf auf das Forschungsprojekt „Untersuchungen zur Wirksamkeit sowie zur Notwendigkeit von zusätzlich gerichteten gelben Kennleuchten an Kraftfahrzeugen (AD Yellow)“ (<https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/deliver/index/docId/3250/file/F173-BA-Gesamtversion.pdf>) (FE 89.0346/2019). Gegenstand dieser Untersuchung waren insbesondere stehende Fahrzeuge im Straßenverkehr mit gelben Warnleuchten sowie die Wirkung zusätzlicher nach vorne

gerichteter gelber Warnleuchten der Kategorie X nach UN-Regelung Nr. 65. Nach den dargestellten Ergebnissen können zusätzliche gerichtete gelbe Warnleuchten die Verkehrssicherheit erhöhen. Darüber hinaus äußerten Probanden den Wunsch nach einer Synchronisierung von Warnleuchten, da hierdurch subjektiv empfundene Störeffekte reduziert würden. Eine eigenständige Untersuchung der Wirkung vollständig synchronisierter Warnsysteme während des Fahrbetriebs war nach den vorliegenden Angaben jedoch nicht Gegenstand der Untersuchung.

Gleichzeitig sind nach vorne gerichtete gelbe Warnleuchten der Kategorie X sowohl nach geltendem § 52 StVZO als auch nach dem Entwurf des § 36 FGBV grundsätzlich weiterhin nicht allgemein zulässig

Bewertung des VDA: Der VDA sieht die Einführung einer verpflichtenden Synchronisierung sämtlicher Warnleuchten kritisch.

Die bisherigen Erfahrungen mit § 52 StVZO zeigen, dass bereits bestehende Regelungen unterschiedlich ausgelegt werden. Durch die Einführung einer zusätzlichen technischen Anforderung ohne nähere Definition besteht die Gefahr weiterer Interpretationsspielräume und eines steigenden Bedarfs an Ausnahmegenehmigungen. Dadurch könnten die bestehenden Unterschiede im Verwaltungsvollzug eher verstärkt als reduziert werden.

Darüber hinaus bestehen Zweifel, ob die im Entwurf vorgesehene Synchronisierung aller Warnleuchten die Warnwirkung von Einsatzfahrzeugen verbessert. Insbesondere bei Fahrzeugen mit blauem Blinklicht besteht der Zweck der Warnleuchten darin, die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer gezielt auf das Einsatzfahrzeug zu lenken und eine schnelle Reaktion zu bewirken. Eine Reduzierung subjektiv empfundener Störwirkungen darf diesen Schutzzweck nicht beeinträchtigen.

Aus Sicht des VDA ist zudem nicht ersichtlich, weshalb aus dem genannten Forschungsprojekt die Synchronisierung von Warnleuchten als Regelungsinhalt übernommen wird, die dort ebenfalls untersuchten gerichteten gelben Warnleuchten jedoch weiterhin nicht zugelassen werden. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts sprechen vielmehr dafür, dass zusätzliche gerichtete Warnleuchten einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten können.

Darüber hinaus verfolgen zahlreiche europäische Staaten bei Einsatzfahrzeugen einen anderen Ansatz. Dort werden ergänzende Lichtfarben, gerichtete Warnsysteme oder alternierende Blitzmuster verwendet, um die Wahrnehmbarkeit und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr zu erhöhen. Eine verpflichtende vollständige Synchronisierung während der Fahrt stellt daher keinen europaweit üblichen technischen Standard dar.

Aus technischer Sicht wirft die vorgesehene Synchronisierung zudem zahlreiche Umsetzungsfragen auf:

- Der Begriff „**Synchronität**“ sollte technisch eindeutig definiert werden, um unterschiedliche Auslegungen und Vollzugspraktiken durch Hersteller, Technische Dienste, Genehmigungsbehörden und Anwender zu vermeiden.
- Sofern eine herstellerübergreifende Synchronisierung sämtlicher Warnleuchten gefordert wird, müssten sich die Anbieter von Warnleuchten auf dem deutschen Markt auf gemeinsame technische Schnittstellen und Synchronisationsanforderungen verständigen. Hierfür wäre gegebenenfalls die Entwicklung eines neuen Standards beziehungsweise einer entsprechenden Norm erforderlich.
 - Es bleibt unklar, wer die technischen Anforderungen vorgibt und die Standardisierung koordiniert.
- Eine verpflichtende Synchronisierung würde faktisch die Einführung eines einheitlichen Blitzmusters oder zumindest kompatibler Blitzmuster erfordern, um den Einsatz

und die Nachrüstung von Warnleuchten unterschiedlicher Hersteller auf einem Fahrzeug zu ermöglichen.

- Es bleibt offen, wer ein solches Blitzmuster festlegt und wie die herstellerübergreifende Umsetzung erfolgen soll.
- Gegebenenfalls wären Anpassungen bestehender Genehmigungen sowie Nachträge oder Neuzulassungen erforderlich, um neue Synchronisationsbeziehungsweise Blitzmuster zu implementieren.
- Die Einführung der Synchronisationsanforderung würde zusätzliche Kosten verursachen, die letztlich überwiegend von öffentlichen Auftraggebern (Kommunen, Ländern und Bund) und damit mittelbar vom Steuerzahler getragen werden.
 - Höhere Produktkosten für Fahrzeughersteller, Aufbauhersteller und Betreiber.
 - Zusätzlicher Verdrahtungs- und Installationsaufwand bei Aufbau- und Ausrüstungsherstellern.
 - Erforderliche Synchronisationsmodule beziehungsweise zusätzliche Steuerungskomponenten.
 - Gegebenenfalls höhere Anforderungen an die Spannungsversorgung und daraus resultierende größere Leitungsquerschnitte.
- Die Synchronisierung unterschiedlicher Lichtquellen und Warnleuchtensysteme verschiedener Hersteller ist technisch nur mit erheblichem Aufwand beziehungsweise teilweise nur eingeschränkt umsetzbar.
- Bereits bestehende Rahmenverträge, deren Laufzeit über den 1. Januar 2029 hinausgeht, könnten von den neuen Anforderungen betroffen sein. Dies kann Anpassungen bestehender Ausschreibungen oder gegebenenfalls sogar eine erneute Ausschreibung erforderlich machen.

Der Aussage in der Begründung zu § 36, wonach der Zeitraum bis zum Inkrafttreten ausreichend sei, um die Synchronisationsanforderungen ohne zusätzliche Übergangsregelungen umzusetzen, kann daher nicht gefolgt werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Einführung der Synchronisierung einen messbaren technischen, administrativen und wirtschaftlichen Umstellungsaufwand verursacht.

Auch die Einschätzung unter Abschnitt E.2 „Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“, wonach kein messbarer Erfüllungsaufwand entsteht, erscheint vor diesem Hintergrund überprüfungsbedürftig. Insbesondere für Hersteller von Warnleuchten, Fahrzeug- und Aufbauhersteller sind zusätzliche Entwicklungs-, Abstimmungs-, Genehmigungs- und Dokumentationsaufwände zu erwarten, die bislang nicht berücksichtigt werden.

Vorschlag: Aus Sicht des VDA sollte § 36 daher überarbeitet werden. Ziel sollte eine technisch eindeutige, vollzugstaugliche und wirtschaftlich verhältnismäßige Regelung sein, die die Warnwirkung von Einsatz- und Sonderfahrzeugen erhält, die Anforderungen an die Synchronisierung eindeutig definiert und gleichzeitig den Einsatz zusätzlicher sicherheitsfördernder Warnsysteme angemessen berücksichtigt. Die nachfolgenden Änderungsvorschläge dienen diesem Zweck und konkretisieren die aus Sicht des VDA erforderlichen Anpassungen des § 36

(1) Mit einer oder, ~~wenn die geometrische Sichtbarkeit es für die Rundumwirkung erfordert um die geometrische Sichtbarkeit zu erreichen~~, mehreren ~~synchron~~ blinkenden Warnleuchten für blaues Blinklicht dürfen ausgerüstet sein

1. ...
2. ...
3. ...

4. ...

Kraftfahrzeuge nach Satz 1 dürfen **zusätzlich** mit zwei paarweise angebrachten synchron blinkenden Warnleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung

- nach vorne oder
- nach hinten

ausgerüstet werden, jedoch bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen nur in Verbindung mit Warnleuchten für blaues Blinklicht, ~~die zusammen synchron blinken müssen~~. Es ist verboten, ~~synchron blinkende~~ Warnleuchten für blaues Blinklicht an anderen als den nach Satz 1 berechtigten Fahrzeugen anzubringen oder zu verwenden.

Verdeckte Warnleuchten (z.B. durch geöffnete Heckklappen) dürfen wiederholt werden.

Eine Abschaltung von Teilsystemen für Kolonnenfahrten ist zulässig.

(2) ...

(3) Kraftfahrzeuge nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1,2 oder 4 dürfen zusätzlich zu Warnleuchten für blaues Blinklicht und Warnleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung **nach vorne** mit einem Heckwarnsystem bestehend aus höchstens drei Paar horizontal nach hinten wirkenden Warnleuchten für gelbes Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung ausgerüstet sein. Diese Warnleuchten müssen

(4)

(5) ...

(6) Mit einer oder, ~~wenn die geometrische Sichtbarkeit es für die Rundumwirkung erfordert um die geometrische Sichtbarkeit zu erreichen~~, mehreren ~~synchron~~ blinkenden Warnleuchten für gelbes Blinklicht dürfen ausgerüstet sein

~~(7) Gelbe Warnleuchten mit einer Hauptabstrahlrichtung sind unzulässig~~

(8) (7) Kraftfahrzeuge nach Satz 6 dürfen zusätzlich mit einer paarweise angebrachten synchron blinkenden Warnleuchte für gelbes Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung

- : nach vorne
- : nach hinten

ausgerüstet werden, jedoch bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen nur in Verbindung mit Warnleuchten für gelben Blinklicht. Es ist verboten, Warnleuchten für gelbes Blinklicht an anderen als den nach Satz 1 und 6 berechtigten Fahrzeugen anzubringen oder zu verwenden.

6.10.2 Aktualisierung der technischen Referenz DIN 6164-1 :1980

Bezug: § 36 Absatz 2 Satz 2 – Verweis auf DIN 6164-1:1980-02.

Hintergrund: Die Norm beschreibt ein allgemeines Farbsystem; heute werden regelmäßig fluoreszierende Lacke und Folien eingesetzt. Die UN-Regelung Nr. 150 enthält fahrzeugbezogene Anforderungen und Prüfverfahren für retroreflektierende und fluoreszierende Materialien.

Bewertung des VDA: Der alleinige DIN-Verweis bildet die heutige Material- und Prüfpraxis nur eingeschränkt ab. Eine international harmonisierte Referenz ist sachgerechter.

Vorschlag: Den DIN-Verweis fachlich prüfen und für Material- und Prüfanforderungen durch die UN-Regelung Nr. 150 ersetzen oder ergänzen. Die Regelung sollte materialneutral auch Lacke und selbstklebende Folien erfassen; die DIN kann gegebenenfalls für die Farbbezeichnung fortgelten.

6.10.3 Klarstellung der anzuwendenden Fassung der UN-Regelung Nr. 65

Bezug: § 36 Abs. 3 Satz 1

Hintergrund: Der Entwurf verweist auf die UN-Regelung Nr. 65, ohne den maßgeblichen Änderungsstand eindeutig erkennen zu lassen.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine eindeutige Festlegung der anzuwendenden Fassung für erforderlich. Andernfalls können unterschiedliche Auslegungen in Genehmigungs- und Prüfverfahren entstehen.

Vorschlag: Die maßgebliche Fassung der UN-Regelung Nr. 65 sollte einschließlich Revision, Änderungsserie und Ergänzungen eindeutig bezeichnet werden. Ergänzend sollte geregelt werden, wie bestehende Genehmigungen nach früheren Fassungen behandelt werden.

6.10.4 Technischer Regelungsbezug für retroreflektierende Markierungen

Bezug: § 36 Abs. 5

Hintergrund: Der Entwurf legt nicht eindeutig fest, anhand welcher technischen Regelung die retroreflektierenden Markierungen zu beurteilen sind. Die verwendeten Folien können zwar die Anforderungen an Farbe und spezifische Rückstrahlwerte der UN-Regelung Nr. 150 beziehungsweise der früheren UN-Regelung Nr. 104 erfüllen. Die Markierungen an Polizeieinsatzfahrzeugen werden jedoch häufig segmentiert und mit geringeren Abmessungen angebracht, sodass die formalen Anbau- und Abmessungsvorgaben nicht vollständig eingehalten werden und deshalb keine Typgenehmigung für die konkrete Anbringung vorliegt.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine eindeutige Trennung zwischen den Anforderungen an das verwendete Markierungsmaterial und den Anforderungen an dessen Anbringung am Fahrzeug für erforderlich. Andernfalls bleibt unklar, ob eine materiell identische und hinsichtlich

ihrer Rückstrahlwerte geeignete Folie allein wegen einer zweckbedingten segmentierten oder verkleinerten Anbringung als unzulässig gilt.

Vorschlag: In § 36 sollte der maßgebliche Regelungs- oder Normbezug ausdrücklich genannt werden. Für Polizeieinsatzfahrzeuge sollte klargestellt werden, dass retroreflektierende Folien verwendet werden dürfen, wenn das Material die einschlägigen technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 150 erfüllt, auch wenn die konkrete segmentierte Anbringung oder deren Abmessungen von den dortigen Vorgaben abweichen. Hierfür sollten eigenständige nationale Anbauanforderungen oder ausdrücklich zulässige Abweichungen festgelegt werden.

6.10.5 Aktualisierung des Verweises auf DIN 30710

Bezug: § 36 Absatz 6 Satz 1

Hintergrund: Die DIN 30710:1990-03 bildet die heutige technische Entwicklung retroreflektierender Warnmarkierungen nur noch eingeschränkt ab. Rot-weiße Warnmarkierungen sind inzwischen als Klasse F in der UN-Regelung Nr. 150 definiert. Zugleich wird die DIN 30710 derzeit überarbeitet.

Bewertung des VDA: Der VDA hält einen statischen Verweis auf den Ausgabestand März 1990 nicht mehr für sachgerecht. Die Regelung sollte auf den aktuellen Stand der Technik ausgerichtet und mit den einschlägigen internationalen Anforderungen harmonisiert werden.

Vorschlag: Der Verweis sollte unter Berücksichtigung der Klasse F der UN-Regelung Nr. 150 aktualisiert werden. Entsprechend sollte auch der Verweis in der StVO überprüft und angepasst werden. Sofern die DIN 30710 weiterhin genannt wird, sollte dies ohne Angabe eines Ausgabedatums erfolgen.

6.10.6 Zulässige Ausrüstung wechselnd eingesetzter Nutzfahrzeuge mit gelben Warnleuchten

Bezug: § 36 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3

Hintergrund: Nutzfahrzeuge werden im betrieblichen Alltag häufig wechselnd für unterschiedliche Einsatzzwecke eingesetzt. Dies betrifft insbesondere Sattelzugmaschinen, Wechselbrückenträgerfahrzeuge und Kipperfahrzeuge, die sowohl im gewöhnlichen Güterkraftverkehr als auch für ADR-Transporte sowie Großraum- und Schwertransporte verwendet werden können. Für einzelne Einsätze kann die genehmigende Behörde die Führung gelber Warnleuchten vorschreiben. Bei anderen Einsätzen besteht dagegen keine entsprechende Verpflichtung. Nach dem derzeitigen Wortlaut kann daraus folgen, dass die Warnleuchten außerhalb des genehmigten Einsatzes nicht am Fahrzeug angebracht sein dürfen und daher jeweils demontiert werden müssten.

Bewertung des VDA: Die Kopplung der zulässigen Ausrüstung an den jeweiligen konkreten Einsatz ist bei wechselnd verwendeten Nutzfahrzeugen nicht praxistauglich. Eine wiederholte Montage und Demontage der Warnleuchten verursacht vermeidbaren technischen und administrativen Aufwand und kann die kurzfristige Disposition der Fahrzeuge erschweren. Für die Verkehrssicherheit ist nicht entscheidend, ob eine bauartgenehmigte Warnleuchte dauerhaft am Fahrzeug angebracht ist, sondern ob sie ausschließlich in den gesetzlich vorgesehenen oder behördlich angeordneten Fällen verwendet wird. Die Ausrüstung des Fahrzeugs und die

zulässige Verwendung der Warnleuchten sollten deshalb klar voneinander getrennt geregelt werden.

Vorschlag: § 36 Abs. 6 sollte dahingehend angepasst werden, dass Fahrzeuge, die aufgrund ihrer wechselnden betrieblichen Verwendung für Einsätze nach Satz 1 Nr. 3 vorgesehen sind, dauerhaft mit bauartgenehmigten Warnleuchten für gelbes Blinklicht ausgerüstet sein dürfen. Die Verwendung der Warnleuchten sollte über eine Verhaltensvorschrift auf die Fälle beschränkt werden, in denen ihre Führung gesetzlich vorgesehen oder durch die zuständige Behörde angeordnet ist. Eine mögliche Formulierung lautet:

„Fahrzeuge, die bestimmungsgemäß auch für Einsätze nach Satz 1 Nummer 3 verwendet werden, dürfen dauerhaft mit Warnleuchten für gelbes Blinklicht ausgerüstet sein. Die Warnleuchten dürfen nur verwendet werden, wenn ihre Führung gesetzlich vorgesehen oder von der zuständigen Behörde angeordnet ist.“

6.11 Anmerkungen zu §38 Ausrüstung und Kenntlichmachung von Anbaugeräten

6.11.1 Aktualisierung des Verweises auf DIN 11030

Bezug: § 38 Absatz 3 Satz 2

Hintergrund: Der Entwurf verweist auf DIN 11030:1994. Diese Ausgabe bildet den heutigen Stand der Technik für retroreflektierende Warntafeln nicht mehr hinreichend ab. Ergänzend enthält die UN-Regelung Nr. 150 technische Anforderungen für Tafeln der Klasse 5.

Bewertung des VDA: Der VDA hält den alleinigen Verweis auf DIN 11030:1994 für nicht mehr sachgerecht. Die Regelung sollte an den aktuellen Stand der Technik und an die einschlägigen international harmonisierten Anforderungen angepasst werden.

Vorschlag: Den Verweis auf DIN 11030 aktualisieren und um die einschlägigen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 150 für Tafeln der Klasse 5 ergänzen. Sofern die DIN 11030 weiterhin genannt wird, sollte auf die jeweils aktuelle Fassung verwiesen werden.

6.12 Anmerkungen zu §39 Ausrüstung und Kenntlichmachung von Hubladebühnen

6.12.1 Internationale Harmonisierung der Warnmarkierungen für Hubladebühnen

Bezug: § 39 Abs. 3

Hintergrund: Die rot-weißen Warnmarkierungen zur Sicherung von Hubladebühnen sind derzeit in der TA 16a, Ausgabe Mai 1994, spezifiziert; Anlage 6 Nummer 31.6 verweist auf diese nationale Technische Anforderung. Eine einschlägige UN-Regelung, auf die unmittelbar verwiesen werden könnte, besteht derzeit nicht.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine international harmonisierte Regelung für sachgerecht. Die dauerhafte Beibehaltung einer ausschließlich nationalen technischen Spezifikation erschwert eine einheitliche Genehmigungs- und Prüfpraxis und berücksichtigt die Weiterentwicklung retroreflektierender Materialien nur unzureichend.

Vorschlag: Die Anforderungen an rot-weiße Warnmarkierungen zur Sicherung von Hubladebühnen sollten in die UN-Regelung Nr. 150 aufgenommen werden. Bis zu einer entsprechenden Ergänzung sollte die TA 16a als nationale Übergangsregelung eindeutig bezeichnet und hinsichtlich ihres technischen Standes überprüft werden.

6.13 Anmerkungen zu §41 Geschwindigkeitsschilder

6.13.1 Anforderungen und Kennzeichnung von Geschwindigkeitsschildern

Bezug: § 41 Abs. 3

Hintergrund: Der Entwurf stellt drei Anforderungen zur Ausführung und Kennzeichnung von Geschwindigkeitsschildern auf. Dabei bleibt unklar, ob die Schilder verbindlich der DIN 74069 entsprechen müssen oder lediglich entsprechend ausgeführt sein dürfen. Nach DIN 74069 sind Kennzeichenschilder retroreflektierend. Die in der Praxis verwendeten Geschwindigkeitsschilder bestehen regelmäßig nicht aus geprägtem Aluminium, sondern aus selbstklebender Reflexfolie, die unmittelbar auf das Fahrzeug aufgebracht wird. Hierfür wird derselbe Reflexstoff verwendet wie für Kraftfahrzeug-Kennzeichenschilder.

Bewertung des VDA: Der VDA sieht einen Widerspruch zwischen dem Normbezug und der Kann-Formulierung „dürfen“. Zu Nummer 1 sollte ein undatierter Verweis auf DIN 74069 ausschließlich hinsichtlich der spezifischen Rückstrahlwerte und der Aufsichtfarben erfolgen, da sich diese Anforderungen zwischen den Ausgaben nicht geändert haben. Die darüber hinausgehenden Prüfungen der DIN 74069 sind für den vorliegenden Anwendungsfall unverhältnismäßig. Zu Nummer 2 ist zu berücksichtigen, dass das DIN-Prüf- und Überwachungszeichen nur auf geprägten Aluminium-Kennzeichenschildern angebracht werden kann. Bei selbstklebenden Geschwindigkeitsschildern muss daher auf die Kennzeichnung des verwendeten Reflexstoffs abgestellt werden.

Vorschlag: Die drei Anforderungen sollten eindeutig voneinander abgegrenzt und überarbeitet werden. Erstens ist klarzustellen, ob die retroreflektierende Ausführung verpflichtend ist. Zweitens sollte DIN 74069 undatiert und ausschließlich für die spezifischen Rückstrahlwerte und die Aufsichtfarben in Bezug genommen werden. Drittens sollte für selbstklebende Geschwindigkeitsschilder, die nach DIN 74069 vorgesehene Kennzeichnung des Reflexstoffs anerkannt werden; eine Kennzeichnung in dem für Reflexfolien vorgesehenen Raster muss ausreichen. Anforderungen, die ausschließlich für geprägte Aluminium-Kennzeichenschilder gelten, sollten nicht übertragen werden.

7 Anmerkungen zu Abschnitt 4 *Identifizierung, Kennzeichnung und Kontrollgeräte*

7.1 Anmerkung zu §43 Fahrtschreiber

7.1.1 Fahrzeugneutrale Anbringung des Einbauschilds

Bezug: § 43 Abs. 1 Satz 4

Hintergrund: Der Entwurf nennt für die Anbringung des Einbauschilds neben dem Fahrtschreiber bestimmte Stellen wie B-Säule oder Türrahmen. Diese Bauteile sind bei Kraftomnibussen nicht in jedem Fall vorhanden oder für eine dauerhaft sichtbare Anbringung geeignet.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine fahrzeugneutral formulierte Vorgabe für erforderlich. Entscheidend sollte sein, dass das Einbauschild gut sichtbar, dauerhaft und eindeutig dem Fahrtschreiber beziehungsweise dem Fahrzeug zugeordnet angebracht ist. Beispielhafte Anbringungsorte dürfen die Wahl einer gleichwertigen Stelle bei abweichenden Fahrzeugbauarten nicht ausschließen.

Vorschlag: Bei Vorliegen der Vorschriftsmäßigkeit hat der Hersteller oder die Werkstatt auf oder neben dem Fahrtschreiber oder gut sichtbar und dauerhaft an anderer Stelle ein Einbauschild anzubringen. Als geeignete Stellen kommen beispielsweise die B-Säule, der Türrahmen oder bei Kraftomnibussen der Einstiegsbereich in Betracht.

8 Anmerkungen zu Abschnitt 5 *Bau- und Betriebsvorschriften für andere Straßenfahrzeuge*

8.1 Anmerkungen zu §46 Anforderungen an andere Straßenfahrzeuge

8.1.1 Wegfall der bisherigen Bezugnahme auf die Richtlinie 70/311/EWG bei Sonderfahrzeugen und Anhängern mit besonderen Lenksystemen

Bezug: § 46 Abs. 4

Hintergrund: Nach § 38 Abs. 2 StVZO mussten bestimmte Kraftfahrzeuge und Anhänger den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Hierzu gehörte insbesondere die Richtlinie 70/311/EWG über Lenkanlagen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern. In der Praxis konnte diese Richtlinie in Einzelfällen als technische Grundlage für nationale Einzelgenehmigungen beziehungsweise Einzelbetriebserlaubnisse von Anhängern mit besonderen Lenksystemen herangezogen werden. Der nun vorgesehene § 46 FGBV enthält eine entsprechende Bezugnahme nicht mehr. Die bisherige Anforderungssystematik der StVZO wird insoweit nicht ausdrücklich fortgeführt.

Bewertung des VDA: Aus Sicht des VDA sollte vermieden werden, dass durch die Neuordnung der Vorschriften bewährte und in der Praxis nutzbare Genehmigungsgrundlagen für Sonderfahrzeuge unbeabsichtigt entfallen. Die Richtlinie 70/311/EWG wird bei einzelnen Sonderanwendungen, insbesondere bei Anhängern mit besonderen Lenksystemen, bislang als verhältnismäßige technische Bewertungsgrundlage herangezogen. Im Vergleich zu den Anforderungen der UN-Regelung Nr. 79 kann sie in bestimmten Einzelfällen einen praktikablen Nachweis ermöglichen, ohne dass das Sicherheitsniveau grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Auch wenn diese Fallkonstellationen nur vereinzelt auftreten, könnte der ersatzlose Wegfall der bisherigen Bezugnahme dazu führen, dass etablierte Genehmigungswege für Sonderfahrzeuge und Einzelanfertigungen nicht mehr zur Verfügung stehen. Dadurch besteht die Gefahr zusätzlicher Genehmigungsaufwände sowie einer Einschränkung technisch sinnvoller Sonderlösungen im Rahmen nationaler Einzelgenehmigungen. Der Entwurf sollte daher klarstellen, ob und in welcher Form bisher anerkannte technische Bewertungsgrundlagen weiterhin herangezogen werden können. Dies entspricht auch dem allgemeinen Ziel, praktikable und verhältnismäßige Genehmigungswege für Sonderfahrzeuge und Einzelfahrzeuge zu erhalten.

Vorschlag: Der VDA regt an zu prüfen, ob die bisherige Möglichkeit zur Heranziehung der Richtlinie 70/311/EWG für nationale Einzelgenehmigungen beziehungsweise Einzelbetriebserlaubnisse von Anhängern mit besonderen Lenksystemen weiterhin erhalten bleiben kann. Alternativ sollte in der Verordnung oder ihrer Begründung ausdrücklich klargestellt werden, welche technischen Nachweiswege in diesen Sonderfällen an die Stelle der bisherigen Regelung treten und wie sichergestellt wird, dass bewährte Genehmigungsmöglichkeiten für Sonderfahrzeuge nicht unbeabsichtigt entfallen.

9 Anmerkungen zu Abschnitt 7 *Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften*

9.1 Anmerkungen zu § 53 Genehmigungen von Ausnahmen

9.1.1 Übergangsregelung für befristete Ausnahmegenehmigungen und klare Rechtsgrundlagen

Bezug: §§ 53 und 55 sowie Anlage 2

Hintergrund: Mit Inkrafttreten der FGBV tritt die StVZO formal außer Kraft. Für zahlreiche Bestandsfahrzeuge bestehen jedoch befristete Ausnahmegenehmigungen, für die regelmäßig Folge- oder Verlängerungsgenehmigungen erforderlich sind. Der bisherige § 70 Abs. 1 StVZO bestimmte hierfür die Zuständigkeiten der höheren Verwaltungsbehörden und bildete zusammen mit den einschlägigen Hinweisen und Empfehlungen die Grundlage der Verwaltungspraxis.

In Anlage 2 werden nun Fundstellen übernommen, die bislang auf § 70 StVZO Bezug nahmen. Diese Verweise werden durch einen Bezug auf § 13 ersetzt, ohne die Verbindung zum sachlich maßgeblichen Ausnahmetatbestand nach § 53 eindeutig herzustellen.

Der Entwurf lässt nicht eindeutig erkennen, auf welcher Rechtsgrundlage solche Folge- oder Verlängerungsgenehmigungen künftig erteilt werden können. Dies gilt insbesondere für Sachverhalte, deren Ausnahmemöglichkeiten ausschließlich im bisherigen Regelungsbestand der StVZO verankert sind.

Bewertung des VDA: Der VDA sieht die Gefahr einer Regelungslücke. Der Bestandsschutz für eine ursprünglich erteilte Genehmigung greift zu kurz, wenn die für den weiteren Betrieb erforderliche befristete Ausnahme nach dem Außerkrafttreten der StVZO mangels eindeutiger Rechtsgrundlage nicht verlängert oder erneut erteilt werden kann. Dadurch könnten bestehende Fahrzeugkonzepte ihre rechtliche Betriebsgrundlage verlieren, obwohl sie vor dem maßgeblichen FGBV-Stichtag rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden. Für Bestandsfahrzeuge muss daher sichergestellt werden, dass nicht nur die ursprüngliche Genehmigung, sondern auch die hierfür erforderlichen Ausnahmeentscheidungen auf einer fortbestehenden und eindeutig bestimmten Rechtsgrundlage beruhen.

Vorschlag: Es sollte ausdrücklich geregelt werden, dass für Fahrzeuge, die vor dem maßgeblichen FGBV-Stichtag erstmals in Verkehr gekommen sind, die bisherigen Vorschriften der StVZO insoweit fortgelten oder weiterhin als Bewertungsmaßstab herangezogen werden können, wie dies für die Erteilung, erneute Erteilung oder Verlängerung befristeter Ausnahmegenehmigungen erforderlich ist. Alternativ sollte § 53 FGBV eine eigenständige Übergangsregelung enthalten, nach der bestehende Ausnahmegenehmigungen einschließlich entsprechender Folge- und Verlängerungsentscheidungen nach den bislang maßgeblichen materiellen Voraussetzungen fortgeführt werden können. Zuständigkeit, Verfahren und anzuwendender Bewertungsmaßstab sollten dabei ausdrücklich bestimmt werden.

9.1.2 Praxistauglichkeit und Systematik der Ausnahmegenehmigungen

Bezug: § 53 Abs. 1 Satz 1

Hintergrund: Der Entwurf lässt nicht hinreichend erkennen, ob die vorgesehene Regelung die bisherige Praxis der Ausnahmegenehmigungen vollständig abbildet. Dies betrifft insbesondere Ausnahmen für Fahrzeugüberlängen und höhere Gewichte, automatisierte oder autonome Erprobungsfahrzeuge sowie Abweichungen von Abgasvorschriften bei Erprobungs- und Feuerwehrfahrzeugen. Zugleich bleibt unklar, aus welcher Vorschrift sich im jeweiligen Fall die sachliche und örtliche Zuständigkeit ergibt und an welcher Stelle mögliche alternative technische Anforderungen oder Bewertungsmaßstäbe aufgeführt sind.

Bewertung des VDA: Der VDA hält die vorgesehene Systematik für weniger transparent als die bisherige Regelung in § 70 StVZO. Dort waren Ausnahmetatbestände und Zuständigkeiten nach Behördenebenen gegliedert und damit unmittelbar erkennbar. Im Entwurf müssen Anwender dagegen mehrere Vorschriften sowie Anlage 2 miteinander verknüpfen, ohne dass die einschlägige Rechtsgrundlage, die zuständige Stelle und zulässige alternative Anforderungen für typische Praxisfälle eindeutig nachvollziehbar sind. Dies birgt die Gefahr uneinheitlicher Entscheidungen und erschwert insbesondere Folge- und Verlängerungsgenehmigungen.

Vorschlag: Die Ausnahmeregelungen sollten so überarbeitet werden, dass für die wesentlichen Fallgruppen die Rechtsgrundlage, die zuständige Behörde und die zulässigen alternativen Anforderungen unmittelbar erkennbar sind. Hierzu sollte eine dem bisherigen § 70 StVZO vergleichbare systematische Zuständigkeitsregelung geschaffen oder eine eindeutige Übersicht in Anlage 2 aufgenommen werden. Die Regelung sollte ausdrücklich typische Anwendungsfälle wie Überlängen, höhere Gewichte, automatisierte oder autonome Erprobungsfahrzeuge sowie Abweichungen von Abgasvorschriften bei Erprobungs- und Feuerwehrfahrzeugen erfassen und zugleich klarstellen, wie bestehende befristete Ausnahmegenehmigungen verlängert oder erneut erteilt werden können.

9.1.3 VIN-Angabe bei der Drei-Monats-Regel

Bezug: § 53 Abs. 1 Satz 4

Hintergrund: Der Entwurf verlangt für Ausnahmeanträge detaillierte fahrzeugbezogene Angaben. Dabei bleibt unklar, ob bei Nutzung der sogenannten Drei-Monats-Regel künftig auch die Fahrzeug-Identifizierungsnummern anzugeben sind, obwohl dies nach der bisherigen Praxis nicht erforderlich war. Zugleich wird Artikel 39 der Verordnung (EU) 2018/858, der Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte regelt, derzeit im Zusammenhang mit einer möglichen Vereinfachung des Typgenehmigungsrechts überprüft.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine Klarstellung für erforderlich, ob die Fahrzeug-Identifizierungsnummern auch bei Nutzung der Drei-Monats-Regel einzureichen sind. Eine solche zusätzliche Anforderung würde gegenüber der bisherigen Praxis zu erheblichem administrativem Aufwand führen. Vor dem Hintergrund der laufenden Überprüfung des europäischen Rechtsrahmens erscheint es zudem nicht sachgerecht, das nationale Antragsverfahren bereits jetzt stärker zu detaillieren und damit möglicherweise Anforderungen festzuschreiben, die kurzfristig erneut angepasst werden müssten.

Vorschlag: Es sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass bei Nutzung der Drei-Monats-Regel keine Fahrzeug-Identifizierungsnummern anzugeben sind. Die Anforderungen an Ausnahmeanträge sollten, auf die für die technische und rechtliche Bewertung erforderlichen Angaben beschränkt werden. Weitergehende nationale Verfahrensvorgaben sollten erst nach Abschluss der Überprüfung von Artikel 39 der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegt und mit dem künftigen europäischen Verfahren abgestimmt werden.

9.1.4 Der örtliche Geltungsbereich jeder Ausnahme ist festzulegen. – Klarstellung des Geltungsbereichs

Bezug: §53 Abs. 3.

Hintergrund: Die Formulierung lässt offen, ob sich der genannte Geltungsbereich auf die Erteilung beziehungsweise Anerkennung der Genehmigung oder auf den späteren Betrieb des Fahrzeugs bezieht. Die bisherige Systematik des § 70 StVZO regelte in erster Linie die Zuständigkeit und Reichweite der Ausnahmegenehmigung von einzelnen Vorschriften.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine eindeutige Abgrenzung für erforderlich. Für Antragsteller, Genehmigungsbehörden und Vollzugsstellen muss klar erkennbar sein, ob die Ausnahme nur im Genehmigungs- oder Zulassungsverfahren gilt oder ob sie zugleich den Betrieb des Fahrzeugs räumlich oder sachlich beschränkt.

Vorschlag: Es sollte ausdrücklich bestimmt werden, ob der Geltungsbereich die Erteilung beziehungsweise Anerkennung der Ausnahmegenehmigung oder den Betrieb des Fahrzeugs betrifft. Sofern beide Aspekte geregelt werden sollen, sind Genehmigungs- und Betriebsgeltung getrennt zu benennen.

9.1.5 Anerkennung digitaler Ausnahmegenehmigungen

Bezug: § 53 Abs. 5 Satz 1

Hintergrund: Der Entwurf stellt auf eine mitzuführende Urkunde über die Ausnahmegenehmigung ab. In der Verwaltungspraxis werden Ausnahmegenehmigungen bereits elektronisch und digital signiert erteilt. So stellt beispielsweise die Regierung der Oberpfalz Ausnahmegenehmigungen für Erprobungsfahrzeuge in Bayern digital aus; über einen QR-Code auf der Mappe mit den Fahrzeugdokumenten kann die Urkunde bei einer Kontrolle aufgerufen und geprüft werden.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine Beschränkung auf körperliche Urkunden nicht mehr für sachgerecht. Digital signierte Dokumente ermöglichen eine sichere, aktuelle und unmittelbar überprüfbare Nachweisführung und entsprechen dem Ziel einer digitalen und bürokratiearmen Verwaltung.

Vorschlag: Es sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Urkunde auch in elektronischer, digital signierter Form mitgeführt oder zugänglich gemacht werden darf. Die Vorlage bei Kontrollen sollte insbesondere über einen QR-Code oder einen vergleichbaren sicheren elektronischen Zugriff zulässig sein.

9.2 Anmerkungen zu § 55 Ordnungswidrigkeiten

9.2.1 Fortgeltung der Ahndungsgrundlagen für Bestandsfahrzeuge

Bezug: §§ 55 und 56

Hintergrund: Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2029 erstmals in Verkehr gekommen sind, sollen nach § 56 die zum jeweiligen Stichtag geltenden Vorschriften weiterhin Anwendung finden. § 55 erfasst demgegenüber nur Verstöße gegen die FGBV. Damit bleibt offen, auf welcher Grundlage nach Außerkrafttreten der StVZO solche Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können, die bislang in § 69a StVZO geregelt waren, aber nicht in die FGBV übernommen wurden, etwa Verstöße gegen Anforderungen zur Ableitung von Abgasen.

Bewertung des VDA: Der VDA sieht das Risiko einer Ahndungslücke. Die materielle Fortgeltung technischer Anforderungen für Bestandsfahrzeuge reicht nicht aus, wenn die zugehörige Bußgeldbewehrung entfällt. Für die Rechtsanwendung muss eindeutig erkennbar sein, welche Ordnungswidrigkeitentatbestände für Bestandsfahrzeuge nach dem Außerkrafttreten der StVZO fortgelten.

Vorschlag: Es sollte ausdrücklich geregelt werden, dass die zu den nach § 56 fortgeltenden Vorschriften gehörenden Ordnungswidrigkeitentatbestände des § 69a StVZO weiterhin anwendbar sind, soweit kein entsprechender Tatbestand in § 55 geschaffen wurde. Alternativ sind die betroffenen Tatbestände vollständig in § 55 zu überführen.

10 Anmerkungen zu Artikel 2 *Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung*

10.1 Aktualisierung des Verweises auf die maßgebliche Regelung für Kraftomnibusse

10.1.1 Kraftomnibusse ohne Anhänger

Bezug: Artikel 2 2. a). ee)

Hintergrund: Die Richtlinie 2001/85/EG wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 aufgehoben. Die entsprechenden technischen Anforderungen für aktuelle Kraftomnibusse werden inzwischen durch die UN-Regelung Nr. 107 abgedeckt. Ein alleiniger Verweis auf die aufgehobene Richtlinie bildet den aktuellen Regelungsstand daher nicht hinreichend ab.

Bewertung des VDA: Der Verweis auf eine aufgehobene Richtlinie beeinträchtigt die Rechtsklarheit und kann zu Unsicherheiten hinsichtlich der maßgeblichen technischen Anforderungen führen. Für aktuelle Kraftomnibusse sollte daher die UN-Regelung Nr. 107 als maßgebliche Nachfolgeregelung benannt werden.

Vorschlag: Der Verweis auf die Richtlinie 2001/85/EG sollte um einen ausdrücklichen Verweis auf die UN-Regelung Nr. 107 ergänzt werden. Vorzugsweise sollte geprüft werden, ob der Verweis auf die aufgehobene Richtlinie vollständig entfallen und unmittelbar durch einen Verweis auf die UN-Regelung Nr. 107 ersetzt werden kann.

10.1.2 Kraftomnibusse mit Anhänger

Bezug: Artikel 2 2. c)

Hintergrund: Die Bezugnahme auf den Kraftomnibus als Zugfahrzeug erfolgt erst im nachgelagerten Satzteil. Dadurch kann der Eindruck entstehen, dass auch für Kraftomnibusse als Zugfahrzeuge die Beschränkung auf eine zulässige Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t gilt.

Bewertung des VDA: Die derzeitige Satzstruktur ist missverständlich und kann zu einer uneinheitlichen Auslegung führen. Aus dem Wortlaut sollte eindeutig hervorgehen, auf welche Fahrzeuge sich die Gewichtsgrenze bezieht und dass Kraftomnibusse als Zugfahrzeuge unabhängig von ihrer zulässigen Gesamtmasse erfasst sind.

Vorschlag: Der Wortlaut sollte wie folgt ergänzt werden:
für c) Personenkraftwagen mit Anhänger, **Kraftomnibusse mit Anhänger** und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t mit Anhänger, wenn [...]

10.1.3 Missverständliche Begrenzung der Gepäckmasse in Kraftomnibussen

Bezug: Artikel 2 4.

Hintergrund: Nach dem vorgesehenen Wortlaut darf in Kraftomnibussen nicht mehr Gepäck befördert werden, als es die im Fahrzeug angeschriebene Höchstmasse des Gepäcks ausweist. Die entsprechende Angabe nach Anhang 11 Nummer 3.3.1.2.1 der UN-Regelung Nr. 107 bezeichnet jedoch die Gepäckmasse, die bei einer Beladung des Fahrzeugs nach Nummer 3.2.3, also bei Vollbesetzung, befördert werden darf. Bei nur teilweiser Besetzung kann technisch eine entsprechend höhere Gepäckmasse zulässig sein, sofern die technisch zulässige Gesamtmasse und die zulässigen Achslasten eingehalten werden.

Bewertung des VDA: Der Wortlaut des § 22 Absatz 6 StVO-E kann missverständlich als absolute, von der tatsächlichen Fahrgastzahl unabhängige Begrenzung der Gepäckmasse ausgelegt werden. Dies würde den Regelungsgehalt der Angabe nach der UN-Regelung Nr. 107 nicht zutreffend wiedergeben und die bei Teilbesetzung vorhandenen technischen Beladungsreserven unberücksichtigt lassen. Zudem erscheint die Überführung des bisherigen § 34a Absatz 1 StVZO in die StVO entbehrlich, da die technisch zulässige Gesamtmasse und die zulässigen Achslasten unabhängig davon einzuhalten sind.

Vorschlag: § 22 Absatz 6 StVO-E sollte vorzugsweise gestrichen werden. Sofern an einer Regelung festgehalten wird, sollte sie klarstellen, dass die angeschriebene Höchstmasse des Gepäcks für den Fall der Vollbesetzung gilt und bei Teilbesetzung überschritten werden darf, soweit die technisch zulässige Gesamtmasse und die zulässigen Achslasten eingehalten werden.

11 Anmerkungen zu den Anlagen

11.1 Anmerkungen zu Anlage 1 Fundstellenverzeichnis der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

11.1.1 Vervollständigung der in Anlage 1 aufgeführten UN-Regelungen

Bezug: Anlage 1

Hintergrund: Die Auflistung der in der FGBV in Bezug genommenen UN-Regelungen enthält weder die UN-Regelung Nr. 3 über die Genehmigung von Rückstrahlern für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger noch die UN-Regelung Nr. 27 über die Genehmigung von Warndreiecken. Beide Regelungen betreffen Fahrzeugteile beziehungsweise mitzuführende Warnausrüstung, auf die an anderer Stelle der FGBV-Bezug genommen wird oder Bezug genommen werden sollte.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine vollständige und konsistente Auflistung der einschlägigen UN-Regelungen in Anlage 1 für erforderlich. Die Aufnahme der UN-Regelungen Nr. 3 und Nr. 27 schafft eine eindeutige Verweisgrundlage für Rückstrahler und Warndreiecke und vermeidet Regelungslücken sowie Unsicherheiten hinsichtlich der anzuwendenden Fassungen.

Vorschlag: Anlage 1 sollte um die UN-Regelung Nr. 3 „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Rückstrahlern für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger“ sowie um die UN-Regelung Nr. 27 „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Warndreiecken“ jeweils in der maßgeblichen Fassung ergänzt werden.

11.2 Anmerkungen zu Anlage 2 Fundstellenverzeichnis der amtlichen Bekanntmachungen des Bundesministeriums für Verkehr

11.2.1 Bereinigung überholter Fundstellen

Bezug: Anlage 2

Hintergrund: Anlage 2 enthält zahlreiche Fundstellen zu älteren Richtlinien und amtlichen Bekanntmachungen. Für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2029 in den Anwendungsbereich der FGBV fallen, sind einzelne dieser Fundstellen voraussichtlich nicht mehr einschlägig, weil die betreffenden technischen Anforderungen zwischenzeitlich in UN-Regelungen überführt oder durch diese ersetzt wurden.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine vollständige Überprüfung der Fundstellen für erforderlich. Überholte oder doppelte Verweise erschweren die Rechtsanwendung und können zu Unklarheiten führen, ob eine frühere Richtlinie, eine nationale Bekanntmachung oder die inzwischen einschlägige UN-Regelung maßgeblich ist.

Vorschlag: Anlage 2 sollte vor Inkrafttreten systematisch daraufhin überprüft werden, welche Fundstellen für Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2029 noch erforderlich sind. Obsolete Verweise sollten gestrichen oder durch die jeweils einschlägige UN-Regelung ersetzt werden. Fortgeltende ältere Fundstellen sollten ausdrücklich auf die betroffenen Bestandsfahrzeuge und Übergangssachverhalte begrenzt werden.

11.2.2 Lfd. Nr. 19 – Abgrenzung der technischen Anforderungen von den HU-Vorgaben

Bezug: Anlage 2 lfd. Nr. 19

Hintergrund: Die technischen Anforderungen an die allgemeine Konstruktion von Kraftomnibussen der Klassen M2 und M3 sind heute in der UN-Regelung Nr. 107 geregelt. Der Verweis auf VkB1. 2008 S. 195 sollte daher nicht mehr als technische Genehmigungsgrundlage verstanden werden, sondern – soweit weiterhin erforderlich – den Vorgaben für die Überwachung im Rahmen der Hauptuntersuchung zugeordnet werden.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine eindeutige Trennung zwischen den technischen Genehmigungsanforderungen und den Anforderungen der regelmäßigen technischen Überwachung für erforderlich. Andernfalls bleibt unklar, ob die Fundstelle in Anlage 2 weiterhin zusätzliche Bau- oder Betriebsvorschriften enthält oder ausschließlich für die künftige Überwachung nach der neuen Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen relevant ist.

Vorschlag: In Anlage 2 sollte bei lfd. Nr. 19 für die technischen Anforderungen auf die UN-Regelung Nr. 107 verwiesen werden. Der Verweis auf VkB1. 2008 S. 195 sollte – sofern dessen Inhalte für die Hauptuntersuchung fortgelten – in die neue Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen oder deren zugehörige Fundstellenübersicht überführt und dort eindeutig als Überwachungsvorgabe gekennzeichnet werden.

11.2.3 Lfd. Nr. 20 – Aktualisierung des Regelungsbezugs für Kraftomnibusse

Bezug: Anlage 2 lfd. Nr. 20

Hintergrund: Die Empfehlung bezieht sich auf die Richtlinie 2001/85/EG. Die entsprechenden technischen Anforderungen an die allgemeine Konstruktion von Kraftomnibussen werden inzwischen durch die UN-Regelung Nr. 107 abgedeckt.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine Bewertung anhand der aktuellen Nachfolgevorschrift für erforderlich. Ein fortbestehender Bezug auf die Richtlinie 2001/85/EG kann zu Unklarheiten führen, wenn deren Anforderungen zwischenzeitlich durch die UN-Regelung Nr. 107 ersetzt oder weiterentwickelt wurden.

Vorschlag: Die Empfehlung sollte anhand der UN-Regelung Nr. 107 überprüft und aktualisiert werden. Soweit ihre Inhalte bereits von der UN-Regelung Nr. 107 erfasst werden, sollte der bisherige Richtlinienbezug durch einen entsprechenden Verweis auf die UN-Regelung Nr. 107 ersetzt werden.

11.2.4 Lfd. Nr. 22 – Aktualisierung der Fundstelle des Schulbus-Anforderungskatalogs

Bezug: Anlage 2 lfd. Nr. 22

Hintergrund: Der Schulbus-Anforderungskatalog wurde geändert, ohne dass die aktualisierte Fassung im Verkehrsblatt bekannt gemacht wurde. Die derzeit maßgebliche Fassung wurde lediglich auf der Internetseite des BMV veröffentlicht. Der in Anlage 2 enthaltene Verkehrsblattverweis bildet daher nicht den aktuellen Regelungsstand ab.

Bewertung des VDA: Der VDA hält einen Verweis auf eine überholte Fassung für nicht sachgerecht. Für Anwender muss eindeutig und rechtssicher erkennbar sein, welche Fassung des Schulbus-Anforderungskatalogs anzuwenden ist. Eine ausschließliche Veröffentlichung auf der Internetseite des BMV genügt nicht, wenn § 1 Abs. 4 für amtliche Bekanntmachungen ausdrücklich auf die in Anlage 2 genannten Verkehrsblattfassungen verweist.

Vorschlag: Die Fundstelle in Anlage 2 lfd. Nr. 22 sollte aktualisiert werden. Sofern die Veröffentlichung auf der Internetseite des BMV maßgeblich sein soll, ist hierfür eine eindeutige und dauerhaft zugängliche Fundstelle aufzunehmen. Alternativ sollte die aktuelle Fassung des Schulbus-Anforderungskatalogs im Verkehrsblatt bekannt gemacht und anschließend in Anlage 2 referenziert werden.

11.2.5 Lfd. Nr. 45 – Berücksichtigung verfügbarer UN-Regelungen

Bezug: Anlage 2 lfd. Nr. 45

Hintergrund: Für die in der Fundstelle behandelten Anforderungen stehen inzwischen international harmonisierte Vorschriften zur Verfügung. Die UN-Regelung Nr. 125 enthält Anforderungen zum Sichtfeld des Fahrzeugführers; die UN-Regelung Nr. 167 regelt die direkte Sicht nach vorn und zu den Seiten sowie die Erfassung ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine Überprüfung des bisherigen nationalen Regelungsbezugs für erforderlich. Soweit die betreffenden Anforderungen bereits von den UN-Regelungen Nr. 125 und Nr. 167 abgedeckt werden, sollten diese als alternative beziehungsweise vorrangige technische Vorschriften berücksichtigt werden.

Vorschlag: Bei Anlage 2 lfd. Nr. 45 sollte auf die einschlägigen Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 125 und Nr. 167 verwiesen werden. Der bestehende nationale Verweis sollte nur insoweit fortgelten, wie er zusätzliche, nicht durch diese UN-Regelungen abgedeckte Anforderungen enthält.

11.2.6 Lfd. Nr. 49 – Beschränkung auf Bestandsfahrzeuge

Bezug: Anlage 2 lfd. Nr. 49

Hintergrund: Die Fundstelle gilt nur für Kraftomnibusse, die nach den bisherigen nationalen Vorschriften der StVZO genehmigt wurden. Hierzu besteht eine ergänzende Verkehrsblattverlautbarung. Die technischen Anforderungen wurden inzwischen durch die UN-Regelung Nr. 107 abgelöst.

Bewertung des VDA: Der VDA hält die Fundstelle für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2029 in den Anwendungsbereich der FGBV fallen, nicht mehr für relevant. Für diese Fahrzeuge ist die UN-Regelung Nr. 107 als aktuelle technische Vorschrift heranzuziehen. Eine uneingeschränkte Fortführung des bisherigen Verweises könnte zu Doppelregelungen oder unklaren Anforderungen führen.

Vorschlag: Die Fundstelle sollte auf Kraftomnibusse beschränkt werden, die noch nach den bisherigen nationalen Vorschriften der StVZO zu beurteilen sind. Für Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2029 sollte auf die UN-Regelung Nr. 107 verwiesen werden. Sofern die ergänzende Verkehrsblattverlautbarung weiterhin benötigt wird, sollte ihr Anwendungsbereich ausdrücklich auf Bestandsfahrzeuge begrenzt werden.

11.3 Anmerkungen zu Anlage 5 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

11.3.1 Einbeziehung von Erprobungsfahrzeugen und Klarstellung des Verwendungszwecks

Bezug: Anlage 5 bzgl. § 7 Absatz 1 Satz 2.1 e

Hintergrund: Die Formulierung „werden soll“ lässt offen, ob bereits die beabsichtigte Verwendung genügt oder das Fahrzeug tatsächlich ausschließlich zu Erprobungszwecken betrieben werden muss. Zudem erfasst die Regelung bislang nur Prototypen. In der Praxis werden jedoch auch Serien- oder Vorserienfahrzeuge als Erprobungsfahrzeuge unter Verantwortung des Herstellers für besondere Testprogramme eingesetzt. Der Hinweis „Erprobungsfahrzeug“ in den Zulassungsdokumenten kennzeichnet dabei den genehmigten Verwendungszweck, begründet diesen Fahrzeugstatus aber nicht allein.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine ausdrückliche Einbeziehung von Erprobungsfahrzeugen für erforderlich. Andernfalls besteht die Gefahr, dass nur speziell als Prototyp konstruierte und gebaute Fahrzeuge erfasst werden und andere für Entwicklungs- und Testzwecke eingesetzte Fahrzeuge der Rangfolge der regulären EU-Genehmigungsvorschriften einschließlich Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/858 unterliegen. Die Ausnahme sollte an die tatsächliche Verwendung unter Verantwortung des Herstellers und an ein bestimmtes Testprogramm anknüpfen.

Vorschlag: Die Regelung sollte wie folgt gefasst werden: „Prototypen oder Erprobungsfahrzeuge, die unter Verantwortung des Herstellers zur Durchführung eines speziellen Testprogramms auf öffentlichen Straßen betrieben werden, sofern sie speziell für diesen Zweck konstruiert, gebaut oder ausgerüstet wurden.“ Ergänzend sollten Prototypen und Erprobungsfahrzeuge im Anwendungsbereich der EU-Fahrzeuggenehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung ausdrücklich ausgenommen werden, damit für sie das nationale Genehmigungsverfahren und nicht Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/858 maßgeblich ist.

11.3.2 Umfang des Verweises auf Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858

Bezug: Anlage 5 bzgl. § 7 Absatz 1 Satz 2.1 g

Hintergrund: Der Entwurf verweist allgemein auf Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858. Dabei bleibt unklar, ob neben Teil I und Teil II auch Teil III mit den Anforderungen an Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung erfasst ist.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine ausdrückliche Klarstellung für erforderlich. Teil III enthält für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung abweichende beziehungsweise ergänzende Anforderungen und ist daher für die Erteilung nationaler Betriebserlaubnisse von unmittelbarer Bedeutung.

Vorschlag: Der Verweis sollte ausdrücklich auf Anhang II Teil I, Teil II und Teil III der Verordnung (EU) 2018/858 in der jeweils geltenden Fassung erstreckt werden. Sofern Teil III nicht vollständig erfasst werden soll, sind die anwendbaren Fahrzeugarten und Anforderungen eindeutig zu benennen.

11.3.3 Sachgerechte Berücksichtigung von Anhängern

Bezug: Anlage 5 2.1 bzgl. § 7 Abs. 2 Satz 1

Hintergrund: Die Formulierung „seines Anhängers“ kann zu einer sachlich unzutreffenden Einschränkung führen. Auch die Anforderung „mindestens vier Räder“ ist nicht zielführend, da ein einachsiger Sattelanhänger regelmäßig nur zwei Räder aufweist und dennoch ein Fahrzeug der Klasse O sein kann.

Bewertung des VDA: Der VDA hält den Zusatz „seines Anhängers“ und die Mindestzahl von vier Rädern für missverständlich und technisch nicht erforderlich. Die Einordnung sollte sich nach der Fahrzeugklasse und der Bauart richten, nicht nach einer bestimmten Mindestzahl von Rädern.

Vorschlag: Die Wörter „seines Anhängers“ sowie die Anforderung „mindestens vier Räder“ sollten gestrichen werden.

11.4 Anmerkungen zu Anlage 6

Bezug: Anlage 6

Hintergrund: Die Tabelle in Anlage 6 wurde zur besseren Einordnung der Genehmigungsanforderungen an selbstständige technische Einheiten und Bauteile farblich kommentiert.

Bewertung des VDA: Die farblichen Hinweise machen sichtbar, dass die in Anlage 6 aufgeführten EU- und UN-Rechtsakte nicht in jedem Fall eine Bauartgenehmigung für das jeweilige Teil vorsehen. Dabei ist zwischen einer rechtlich nicht vorgesehenen Bauartgenehmigung und einer lediglich nicht zwingend vorgeschriebenen Bauartgenehmigung zu unterscheiden.

Vorschlag: Die farblichen Anmerkungen in der Tabelle sind wie folgt zu verstehen:

- **Grün:** Für diese Teile ist im jeweils genannten EU- oder UN-Rechtsakt keine eigenständige Bauartgenehmigung vorgesehen.
- **Orange:** Für diese Teile ist eine eigenständige Bauartgenehmigung nach dem jeweils genannten EU- oder UN-Rechtsakt nicht zwingend vorgeschrieben.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5	Anmerkung VDA
12	Auflaufbremsen (ohne ihre Übertragungseinrichtungen)	GP / BG	UN-R 13,	TA Nr. 30	
16	Schutz gegen unbefugte Benutzung, Wegfahrsperre und Alarmsysteme	GP	UN-R Nr. 18, 97, 116, 161, 162, 163		Limitieren auf Nachrüstsysteme
21	Fußgängerschutz (Fahrzeugfront)	GP	UN-R 127		Frontschutzbügel in Klammern ergänzen zur Klarheit!
22	Vorderer Unterfahrschutz	GP	UN-R Nr. 93		
23	Hinterer Unterfahrschutz	GP	UN-R Nr. 58		
24	Sicherheit von Kraftstofftanks	GP	UN-R Nr. 34		welche Sicherheit (Überdruck, Umsturzschutz, Heckaufprall, ...)?
34	Scheinwerferreinigungsanlage	GP	UN-R Nr. 45		
36	Cybersicherheit und Cybersicherheitsmanagementsystem	GP	UN-R Nr. 155		
37	Softwareaktualisierung und Softwareaktualisierungssystem	GP	UN-R Nr. 156		
38	Ereignisdatenspeicher (EDR)	GP	VO (EU) 2022/545 UN-R Nr. 160 VO(EU) 2024/2220		Es fehlt UN-R Nr. 169: Die VO (EU)2024/2220 gilt in Kombination mit UN-R169, wie 2022/545 zur UN-R160
39	Auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-Systeme	GP	VO (EU) 2015/758		
40	Kollisionswarnsystem für Fußgänger und Radfahrer	GP	UN-R Nr. 159		
41	Totwinkel-Assistent	GP	UN-R Nr. 151		
42	Rückfahrassistent	GP	UN-R Nr. 158		
43	Scheibenwischer/-wascher	GP	VO (EU) 2021/535, Anhang IV		
44	Schutz gegen Brandgefahr in Bussen	GP	UN-R Nr. 118		
45	Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA)	GP	EU 2021/1958		
46	Notbremsassistent für Fahrzeugklassen M2, M3, N2, N3	GP	UN-R Nr. 131		

47	Notbremsassistentz für Fahrzeugklassen M1, N1	GP	UN-R Nr. 152		
48	Automatische Lenkfunktionen (ACSF), Systeme der Kategorien A, B1, C	GP	UN-R Nr. 79		
49	Türschlösser und Türaufhängungen	GP	UN-R Nr. 11		
50	Sicherheitsgurtverankerungen	GP	UN-R Nr. 14		
51	Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen	GP	UN-R Nr. 17		
52	In Fahrzeugsitze einbezogene und nicht einbezogene Kopfstützen	GP	UN-R Nr. 25		
54	Geschwindigkeitsbegrenzer und einstellbare Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen	GP	UN-R Nr. 89		
56	Reifendrucküberwachungssysteme	GP	UN-R Nr. 141		
58	Frontschutzsysteme	GP	VO (EU) 2021/535		Die Abgrenzung zu Nummer 21 ist klarzustellen.

11.5 Anmerkungen zu Anlage 13

Bezug: Anlage 13 Nr. 6.7

Hintergrund: Anlage 13 Nr. 6.7 enthält eine Vorgabe zur Klasse der zu verwendenden Rückstrahler, ohne diese Klasse eindeutig einer technischen Regelung zuzuordnen. Die Klassenbezeichnungen und die zugehörigen technischen Anforderungen ergeben sich aus der UN-Regelung Nr. 3 beziehungsweise der UN-Regelung Nr. 150. Ohne einen entsprechenden Verweis bleibt unklar, nach welcher Regelungsgrundlage die geforderte Klasse auszulegen, nachzuweisen und zu genehmigen ist.

Bewertung des VDA: Der VDA hält eine eindeutige Zuordnung der genannten Rückstrahlerklasse zur einschlägigen UN-Regelung für erforderlich. Ein ausdrücklicher Verweis schafft eine klare und international harmonisierte Anforderungsgrundlage, gewährleistet eine einheitliche Prüf- und Genehmigungspraxis und vermeidet unterschiedliche Auslegungen der Klassenbezeichnung.

Vorschlag: In Anlage 13 Nr. 6.7 sollte bei der Angabe der Rückstrahlerklasse ausdrücklich auf die UN-Regelung Nr. 3 oder die UN-Regelung Nr. 150 in der jeweils in Anlage 1 benannten Fassung verwiesen werden. Dabei sollte eindeutig festgelegt werden, nach welcher der beiden UN-Regelungen die geforderte Klasse nachzuweisen ist.

Ansprechpartner

Michael Bauer

Abteilungsleiter

Michael.Bauer@vda.de

Lukas Daniel Sterzer-Nulle

Referent

lukas.sterzer-nulle@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version September 2026

