

Berlin, 11. September 2026

Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen

Arbeitsfassung zur Kommentierung ausgewählter Normen des Referentenentwurfs der Fahrzeug-Betriebs-Verordnung (FGBV)

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
1	§1	§ 1 Anwendungsbereich und Verweis auf Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union, amtliche Bekanntmachungen und Normen	§ 1 sollte in seiner Grundsystematik so aufgebaut werden, dass eindeutig erkennbar ist: EU-Genehmigungsverfahren zwingend und abschließend geregelt → keine nationale Betriebserlaubnis nach FGBV. EU-Recht eröffnet einen nationalen Genehmigungsweg oder erfasst das Fahrzeug/Teil nicht abschließend → FGBV anwendbar. Sonstige Fahrzeuge außerhalb der europäischen Genehmigungsregime → nationale Vorschriften der FGBV. Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen → FGBV unabhängig von der ursprünglichen nationalen oder europäischen Genehmigungsgrundlage, soweit EU-Recht nicht abschließend ist. Betrieb von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen → FGBV unabhängig von der ursprünglichen Genehmigungsgrundlage, soweit der konkrete Betriebsaspekt nicht abschließend unionsrechtlich geregelt ist. Gerade die beiden letzten Punkte müssen im Wortlaut des § 1 ausdrücklich abgesichert werden. Andernfalls führt die gegenwärtige Negativabgrenzung dazu, dass Fahrzeuge mit EU-Genehmigung nicht nur hinsichtlich der ursprünglichen Bau- und	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Genehmigungsvorschriften, sondern unbeabsichtigt auch hinsichtlich national zu regelnder Fragen ihres späteren Betriebs aus dem Anwendungsbereich der FGBV herausfallen. § 1 FGBV bildet den Anwendungsbereich der Verordnung derzeit nicht hinreichend klar und vollständig ab. Die Vorschrift vermischt die Abgrenzung nationaler Genehmigungsverfahren gegenüber dem unmittelbar geltenden EU-Typgenehmigungsrecht mit einzelnen technischen EU-Rechtsakten. Gleichzeitig entsteht eine wesentliche Regelungslücke beim Betrieb bereits EU-genehmigter Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen. Die bisherige Grundregel des § 16 Absatz 1 StVZO, wonach grundsätzlich alle vorschriftsmäßigen Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen dürfen, wird nicht gleichwertig abgebildet. § 1 Absatz 1 FGBV knüpft stattdessen an einzelne Genehmigungstatbestände an. Für die Erteilung einer Betriebserlaubnis ist im Grundsatz erkennbar, dass Fahrzeuge, die zwingend einem unionsrechtlichen Genehmigungsverfahren unterliegen, nicht nach der FGBV national genehmigt werden sollen. Die FGBV kommt demgegenüber zur Anwendung, soweit das Unionsrecht ein nationales Genehmigungsverfahren ausdrücklich zulässt oder für das betreffende Fahrzeug keine abschließenden unionsrechtlichen Vorgaben bestehen. Die im Entwurf verwendete Formulierung, wonach „keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist“, bildet diese Abgrenzung jedoch nicht hinreichend präzise ab. Sie lässt insbesondere offen, ob auf das Bestehen einer unionsrechtlichen Genehmigungspflicht oder lediglich auf das tatsächliche Vorliegen einer EU-Typgenehmigung abgestellt werden soll. Zusätzlich erschwert wird die Systematik dadurch, dass in der betreffenden Aufzählung unionsrechtliche Rahmenregelwerke und einzelne technische Durchführungsrechtsakte nebeneinander genannt werden.	
2	§ 1	(1) Diese Verordnung legt die Anforderungen an die technische Beschaffenheit und an den Betrieb von Fahrzeugen, anderen Straßenfahrzeugen und deren	Nach Satz 1 sollte ergänzt werden: „Unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union bleibt	Der Anwendungsbereich muss an den rechtlich bestehenden nationalen Regelungsspielraum anknüpfen. Das bloße tatsächliche Fehlen einer

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		jeweiligen Kombinationen zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr fest. Sie gilt für 1. die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen, für die nach a) Artikel 1 Absatz 2er Verordnung (EU) 2018/858 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung, EU-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge oder EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungen besteht oder keine EU-Typgenehmigung, EU-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge oder EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungen erteilt worden ist, b) Artikel 2 Absätze 1, 3 und 4 der Richtlinie 2007/46/EG keine EG-Typgenehmigung, EG-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge oder EG-Fahrzeug-Einzelgenehmigungen erteilt worden ist, c) Artikel 1 der Richtlinie 70/156/EWG keine EWG-Typgenehmigung oder EWG-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge erteilt worden ist, d) Artikel 1 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2, Artikel 2 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung besteht oder keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist,	unberührt. Diese Verordnung findet Anwendung, soweit das Recht der Europäischen Union die Anwendung nationaler Vorschriften oder nationaler Genehmigungsverfahren zulässt oder den jeweiligen Sachverhalt nicht abschließend regelt.“ Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a bis i die Formulierung „oder keine ... Genehmigung erteilt worden ist“ ändern Die Formulierungen sollten jeweils ersetzt werden durch eine Anknüpfung daran, „... soweit nach dem jeweiligen Rechtsakt keine Verpflichtung zur Durchführung eines unionsrechtlichen Genehmigungsverfahrens besteht oder ein nationales Genehmigungsverfahren zulässig ist.“ Historische Richtlinien systematisch von den aktuellen Genehmigungstatbeständen trennen	unionsrechtlichen Genehmigung kann keine nationale Genehmigungszuständigkeit begründen. Die Verordnung (EU) 2018/858 unterscheidet beispielsweise ausdrücklich zwischen EU-Genehmigungsverfahren und nationalen Genehmigungswegen, darunter der nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 45. Die gegenwärtige Formulierung vermischt zwei unterschiedliche Fälle: - eine EU-Genehmigung ist rechtlich nicht erforderlich bzw. ein nationaler Genehmigungsweg ist zulässig; - eine eigentlich erforderliche EU-Genehmigung wurde lediglich tatsächlich nicht erteilt. Nur der erste Fall kann die Anwendung eines nationalen Genehmigungsverfahrens rechtfertigen. Bei M-, N- und O-Fahrzeugen regelt die Verordnung (EU) 2018/858 beispielsweise ausdrücklich auch nationale Kleinserien- und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen. Die früheren Richtlinien sind für bestehende Fahrzeuge und Altgenehmigungen weiterhin relevant, bestimmen jedoch nicht mehr das aktuelle Genehmigungsregime. Ihre Einordnung in die allgemeine Anwendungsbereichskaskade verwischt

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		e) Artikel 1 der Richtlinie 2003/37/EG keine EG-Typgenehmigung oder EG-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge erteilt worden ist, f) Artikel 1 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2, Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung besteht oder keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, g) Artikel 1 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und Absatz 3 der Richtlinie 2002/24/EG keine EG-Typgenehmigung oder EG-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge erteilt worden ist, h) der Richtlinie 92/61/EWG keine EWG-Typgenehmigung oder EWG-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge erteilt worden ist, i) Artikel 1 Absatz 1, Artikel 2 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EU) 2025/14 keine Pflicht für EU-Typgenehmigungen und EU-Einzelgenehmigungen aller neuen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die auf öffentlichen Straßen verkehren sollen, besteht oder für EU-Typgenehmigungen und EU-Einzelgenehmigungen aller neuen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die auf öffentlichen Straßen verkehren sollen, erteilt worden ist,	Dies betrifft insbesondere Nummer 1 Buchstaben b, c, e, g und h sowie die entsprechenden Buchstaben der Nummer 2. Die Richtlinien 2007/46/EG, 70/156/EWG, 2003/37/EG, 2002/24/EG und 92/61/EWG sollten nicht gleichrangig neben den heute geltenden Rahmenverordnungen den aktuellen Anwendungsbereich definieren, sondern in einer Übergangs- bzw. Bestandsschutzregelung zusammengeführt werden. In Nummer 1 Buchstabe b „EG-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ korrigieren „EG-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ ist durch „Einzelgenehmigung nach Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG“ zu ersetzen. Nummer 1 Buchstabe i – Verordnung (EU) 2025/14 neu fassen und Teile prüfen Der Tatbestand für Fahrzeuge der Klasse U sollte inhaltlich und sprachlich vollständig neu gefasst werden. Maßgeblich sollte sein, ob nach der Verordnung (EU) 2025/14	die Grenze zwischen aktuellen nationalen Genehmigungsmöglichkeiten und Bestandsschutz. Die Richtlinie 2007/46/EG kannte das Einzelgenehmigungsverfahren nach Artikel 24, nicht jedoch eine „EG-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ im Sinne der heutigen EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung. Die Terminologie sollte die unterschiedlichen historischen Genehmigungsregime rechtlich korrekt wiedergeben. Die Verordnung (EU) 2025/14 schafft ein eigenes europäisches Genehmigungsregime für neue nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die auf öffentlichen Straßen verkehren sollen. Die FGBV muss deshalb klar bestimmen, welcher nationale

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		j) Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klassen M, N und O besteht, k) Artikel 1 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 (s. § 20 Absatz 3) detaillierte technische Anforderungen und Prüfverfahren in Bezug auf die	ein nationales Genehmigungsverfahren weiterhin zulässig ist. Zudem ist zu ergänzen beziehungsweise ausdrücklich zu klären, wie Teile für Fahrzeuge der Klasse U behandelt werden, da ein korrespondierender Tatbestand in Nummer 2 fehlt. Nummer 1 Buchstabe j und Nummer 2 Buchstabe i – Verweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 streichen Buchstabe j in Nummer 1 und Buchstabe i in Nummer 2 sollten gestrichen werden. Nummer 1 Buchstabe k – Verordnung (EU) Nr. 44/2014 aus § 1 herausnehmen	Restanwendungsbereich verbleibt. Der gegenwärtige Wortlaut ist hierfür weder grammatikalisch noch materiell hinreichend eindeutig. Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 bestimmt nicht, ob für ein Fahrzeug oder Fahrzeugteil eine EU-Typgenehmigungspflicht besteht. Die Verordnung regelt einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M, N und O sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten. Der Rechtsakt gehört daher in die materiellen technischen Vorschriften, nicht in die Abgrenzung des Anwendungsbereichs. Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 ergänzt die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 um

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Bauweise von Fahrzeugen sowie allgemeine Anforderungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L sowie für derartige Fahrzeuge bestimmte Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten festgelegt werden oder 1) Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 die notwendigen Bestimmungen für die einheitliche Behandlung von Fahrtschreibern festgelegt werden, 2. die Genehmigung von Teilen für die Verwendung in oder an Fahrzeugen und an anderen Straßenfahrzeugen, wenn für die Teile nach a) der Verordnung (EU) 2018/858 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung besteht oder keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, b) der Richtlinie 2007/46/EG keine EG-Typgenehmigung erteilt worden ist,	Buchstabe k sollte gestrichen und der Verweis ausschließlich bei den einschlägigen technischen Vorschriften – insbesondere § 20 Absatz 3 – aufgenommen werden. Nummer 1 Buchstabe l – Verordnung (EU) 2016/799 aus § 1 herausnehmen Buchstabe l sollte gestrichen und bei den materiellen Vorschriften über Fahrtschreiber verortet werden. Absatz 1 Nummer 2 – Teilegenehmigung grundsätzlich neu formulieren Nummer 2 sollte einleitend lauten: „die Genehmigung von Teilen für die Verwendung in oder an Fahrzeugen und anderen Straßenfahrzeugen, soweit für diese Teile nach unmittelbar geltendem Recht der	detaillierte Anforderungen an Bauweise und Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L sowie deren Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten. Sie grenzt damit keinen nationalen Anwendungsbereich ab, sondern enthält materielle technische Anforderungen. Rahmenrecht und technische Einzelanforderungen sollten in § 1 nicht vermischt werden. Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 regelt Bau, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtschreibern und deren Komponenten. Sie bestimmt nicht, ob für das Gesamtfahrzeug eine Betriebserlaubnis nach der FGBV zu erteilen ist. Der Verweis betrifft daher eine technische Einzelanforderung und keinen Anwendungsbereichstatbestand. Auch bei Fahrzeugteilen darf das bloße Fehlen einer unionsrechtlich erforderlichen Genehmigung nicht zur nationalen Genehmigungsfähigkeit führen. Maßgeblich ist allein, ob rechtlich ein nationaler Genehmigungsspielraum besteht. Die Verordnung (EU) 2018/858 erfasst ausdrücklich auch Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für M-, N- und O-Fahrzeuge.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		c) der Richtlinie 70/156/EWG keine EWG-Typgenehmigung erteilt worden ist, d) der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung besteht oder keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, e) der Richtlinie 2003/37/EG keine EG-Typgenehmigung erteilt worden ist, f) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 keine Pflicht zur EU-Typgenehmigung besteht oder keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, g) der Richtlinie 2002/24/EG keine EG-Typgenehmigung erteilt worden ist oder h) der Richtlinie 92/61/EWG keine EWG-Typgenehmigung erteilt worden ist, i) der Durchführungsverordnung EU 2021/535 unter Bezug auf die Verordnung (EU) 2019/2144 keine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist und 3. Änderungen an Fahrzeugen, deren Betrieb genehmigt worden ist.	Europäischen Union keine abschließende Genehmigungsregelung besteht oder das Recht der Europäischen Union ein nationales Genehmigungsverfahren zulässt,“ Absatz 1 Nummer 3 – Änderungen an EU-genehmigten Fahrzeugen ausdrücklich erfassen Nummer 3 sollte lauten: „Änderungen an Fahrzeugen, für die eine Genehmigung oder Betriebserlaubnis erteilt worden ist, unabhängig davon, ob diese nach dieser Verordnung oder	Die Formulierung „deren Betrieb genehmigt worden ist“ ist terminologisch unbestimmt. Zugleich sollte ausdrücklich feststehen, dass nationale Vorschriften über nachträgliche Änderungen auch auf ursprünglich EU-genehmigte Fahrzeuge Anwendung finden können. Andernfalls besteht bei Änderungen ein unnötiger Auslegungsspielraum.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			nach unmittelbar geltendem Recht der Europäischen Union erteilt worden ist, soweit die Änderung und ihre Rechtsfolgen nicht abschließend unionsrechtlich geregelt sind.“ Absatz 1 sollte um eine weitere Nummer ergänzt werden: „4. den Betrieb von Fahrzeugen, anderen Straßenfahrzeugen und deren Kombinationen, unabhängig davon, ob die Genehmigung nach dieser Verordnung oder nach unmittelbar geltendem Recht der Europäischen Union erteilt worden ist, soweit das Recht der Europäischen Union den jeweiligen Sachverhalt nicht abschließend regelt.“ Begründung: .	Der Einleitungssatz nennt ausdrücklich die Anforderungen an die technische Beschaffenheit und an den Betrieb, die anschließende Aufzählung enthält jedoch keinen eigenständigen Tatbestand für den Betrieb. Damit besteht insbesondere für EU-genehmigte Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen eine Regelungslücke. Anders als § 16 Absatz 1 StVZO stellt § 1 FGBV keine allgemeine Verbindung zwischen vorschriftsmäßigem Zustand und Teilnahme am öffentlichen Verkehr her. Die ursprüngliche EU-Genehmigung eines Fahrzeugs darf nicht dazu führen, dass es auch hinsichtlich solcher späteren nationalen Betriebsvorschriften aus der FGBV „herausfällt“, die unionsrechtlich nicht abschließend harmonisiert sind.
		(2) Diese Verordnung ist nicht anzuwenden auf Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche nicht motorbetriebene oder mit		Für Elektrokleinstfahrzeuge besteht mit der eKfV ein besonderes Regelungsregime. Allerdings verweist § 2 eKfV derzeit für ABE, EBE und

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		einem Hilfsantrieb ausgerüstete Fortbewegungsmittel mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h. (3) Verweise in dieser Verordnung auf Vorschriften der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa beziehen sich auf die in der Anlage 1 angegebenen Fassungen.	Absatz 2 – Elektrokleinstfahrzeuge ausdrücklich berücksichtigen Absatz 2 sollte ergänzt werden um: „Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, soweit diese Verordnung nichts anderes bestimmt,“ oder eine entsprechende Spezialitätsregelung. Absatz 3 – Anlage 1 zu den UN-Regelungen vollständig aktualisieren Die in Anlage 1 aufgeführte Liste der UN-Regelungen ist vollständig auf Aktualität und Vollständigkeit zu überprüfen; ergänzend sollte vorgesehen werden: „soweit sich aus unmittelbar geltendem Recht der Europäischen Union nichts anderes ergibt.“	deren Wirksamkeit ausdrücklich auf §§ 19 bis 21 StVZO. Ein Ausschluss aus der FGBV ist daher nur dann rechtssicher, wenn gleichzeitig die Verweisungen der eKFV angepasst werden. Andernfalls würde mit der Verlagerung der Betriebserlaubnisvorschriften aus der StVZO eine Verfahrenslücke entstehen. Ein statischer nationaler Verweis darf nicht dazu führen, dass für einen unionsrechtlich harmonisierten Sachverhalt ein anderer oder veralteter Fassungsstand einer UN-Regelung angewendet wird. Die national in Bezug genommenen Fassungen müssen deshalb mit den über das EU-Typgenehmigungsrecht maßgeblichen Fassungen übereinstimmen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(4) Verweise in dieser Verordnung auf amtliche Bekanntmachungen beziehen sich auf die in der Anlage 2 angegebenen Fassungen im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsblatt-Verlag Borgmann GmbH & Co. KG, Schleefstraße 14, 44287 Dortmund. Sofern amtliche Bekanntmachungen für Nachweise Muster vorsehen, sind diese zu verwenden.	Absatz 4 – Anlage 2 mit den nationalen Richtlinien bereinigen Die in Anlage 2 genannten amtlichen Bekanntmachungen und Richtlinien sind systematisch daraufhin zu überprüfen, ob weiterhin ein nationaler Regelungsspielraum besteht. Dies betrifft insbesondere technische Richtlinien etwa zu KOM-Türen, lichttechnischen Einrichtungen oder weiteren Bauvorschriften.	Nationale technische Richtlinien dürfen nicht für Sachverhalte fortgeschrieben werden, die inzwischen unionsrechtlich abschließend harmonisiert sind. Umgekehrt müssen sie dort erhalten bleiben, wo sie weiterhin für national genehmigte Fahrzeuge, den späteren Betrieb oder Änderungen erforderlich sind.
3	§ 2	§ 2 Begriffsbestimmungen	§ 2 sollte grundlegend verschlankt und systematisch neu geordnet werden. Die Vorschrift enthält einerseits zahlreiche Begriffe, die bereits unmittelbar im europäischen Typgenehmigungsrecht, in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung oder im Kraftfahrersachverständigen-gesetz definiert sind. Andererseits bleiben zentrale, durch die FGBV selbst eingeführte Begriffe undefiniert, obwohl an sie wesentliche Rechtsfolgen geknüpft werden. Dies betrifft insbesondere den in § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 2 verwendeten Begriff des „ rechtlich relevanten Einflusses “. Von seiner Auslegung hängt ab, ob eine Veränderung überhaupt als Änderung im Sinne der FGBV einzuordnen ist und damit insbesondere die Rechtsfolgen der §§ 8 bis 11 ausgelöst werden. Ohne eine Definition oder objektive Kriterien entsteht bereits an dieser Stelle ein erheblicher Beurteilungsspielraum. Für § 2 sollte daher folgende Systematik gelten: Eigenständige Begriffe der FGBV, an die konkreten Rechtsfolgen geknüpft sind, müssen eindeutig definiert werden. Dies gilt insbesondere für den „rechtlich relevanten Einfluss“. Hier sollte unmittelbar in § 2 klargestellt werden: „Ein rechtlich relevanter Einfluss liegt vor, wenn die Änderung die	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			Übereinstimmung des Fahrzeugs oder Teils mit einer nach § 4 Absatz 1 Satz 1 maßgeblichen technischen Anforderung berührt.“ 2. Unmittelbar unionsrechtlich definierte Begriffe werden nicht erneut in der FGBV definiert. Es gilt ausschließlich die europäische Definition. 3. Bereits in der FZV, im KfzSachvG oder in anderen nationalen Vorschriften definierte Begriffe sollten grundsätzlich durch Verweisung einbezogen und nicht nochmals definiert werden. 4. Eigenständige nationale Fahrzeugbegriffe sind nur dort vorzusehen, wo sie für den nationalen Restanwendungsbereich der FGBV tatsächlich erforderlich sind. Dabei sollte eine Definition nicht ausschließlich an eine EU-Fahrzeugklasse anknüpfen, wenn hierdurch Fahrzeuge ausgeschlossen werden könnten, die gerade keiner europäischen Fahrzeugklasse zugeordnet werden können. Gerade weil die FGBV auch solche Fahrzeuge und Sachverhalte erfassen soll, die nicht oder nicht vollständig den europäischen Genehmigungsregimen zugeordnet werden können, muss § 2 klar zwischen unionsrechtlich vorgegebenen Begriffen, bereits anderweitig national definierten Begriffen und originären Begriffen der FGBV unterscheiden. Doppeldefinitionen sollten vermieden, für die Anwendung der FGBV zentrale eigenständige Begriffe dagegen eindeutig bestimmt werden.	
4	§ 2		Im umfangreichen Begriffsverzeichnis fehlt eine eigenständige allgemeine Definition des Begriffs „Fahrzeug“, obwohl dieser Begriff für den Anwendungsbereich und nahezu sämtliche nachfolgenden Vorschriften zentral ist. Stattdessen werden unter anderem „Fahrzeugart“, „Fahrzeugklasse“, „Fahrzeugkombination“ und „anderes Straßenfahrzeug“ definiert. Änderungsvorschlag:	§ 2 FZV definiert „Fahrzeug“ als Kraftfahrzeug und dessen Anhänger und enthält zugleich eigenständige Definitionen für Kraftfahrzeug und Anhänger. Der zentrale Oberbegriff darf nicht erst mittelbar über die subsidiäre Verweisung in Absatz 3 erschlossen werden, wenn die FGBV daneben einen eigenständigen Begriff „anderes Straßenfahrzeug“ verwendet.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(1) Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind 8. Anhänger: ein Fahrzeug der Klasse O gemäß Anlage 3 Abschnitt 1 Nummer 3;	Entweder ausdrückliche Übernahme des Fahrzeugbegriffs des § 2 FZV durch Verweisung oder Aufnahme einer eigenständigen nationalen Definition, soweit die FGBV einen weitergehenden Fahrzeugbegriff benötigt. Nummer 8 „Anhänger“ streichen und durch einen vollständigen funktionalen Anhängerbegriff ersetzen bzw. auf § 2 FZV verweisen Der Entwurf definiert: „Anhänger: ein Fahrzeug der Klasse O gemäß Anlage 3 Abschnitt 1 Nummer 3“. Diese Definition ist zu eng. Änderungsvorschlag: Nummer 8 streichen und auf die Definition des § 2 Nummer 2 FZV verweisen: „zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmtes und geeignetes Fahrzeug“.	Die Beschränkung auf die Klasse O erfasst nicht sämtliche national relevanten Anhänger. Insbesondere kennt die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 land- und forstwirtschaftliche Anhänger der Klasse R. Daneben existieren Fahrzeuge beziehungsweise gezogene Einrichtungen, die keiner Klasse O zugeordnet werden können. Ein funktionaler Anhängerbegriff erfasst auch Anhänger, die keiner europäischen Klasse zugeordnet werden können, und entspricht damit gerade dem nationalen Restanwendungsbereich der FGBV. Hinweis zu Klasse S: Die Klasse S ist unionsrechtlich nicht als „Anhänger“, sondern als „gezogenes auswechselbares Gerät“ definiert. Soll sie unter einem weiter gefassten nationalen

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		14. Bauartgenehmigung: die amtliche Anerkennung der baulichen und technischen Vorschriftsmäßigkeit für die Bauart a) eines Typ eines Fahrzeugteils als allgemeine Bauartgenehmigung nach § 4 der Fahrzeugteileverordnung oder b) eines einzelnen Fahrzeugteils als Bauartgenehmigung im Einzelfall nach § 13 der Fahrzeugteileverordnung;	Alternativ ist dieser funktionale Begriff ausdrücklich in die FGBV zu übernehmen. Ergänzung des Begriffs Bauart: physische, konstruktive Auslegung der technischen und baulichen Merkmale eines Fahrzeugs hinsichtlich dessen primärer Zweckbestimmung	Oberbegriff mit erfasst werden, muss dies ausdrücklich und ohne Verfälschung der unionsrechtlichen Klassifizierung erfolgen. Die vorgeschlagene Definition des Begriffs „Bauart“ dient der rechtssicheren Abgrenzung der maßgeblichen konstruktiven Eigenschaften eines Fahrzeugs. Mit dem Merkmal „physisch“ wird klargestellt, dass auf die tatsächlich vorhandene konstruktive Ausgestaltung des Fahrzeugs abzustellen ist und nicht auf lediglich abstrakte, virtuelle, digitale, fiktive oder theoretisch mögliche Eigenschaften. Der Bezug auf die primäre Zweckbestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass die konstruktive Auslegung eines Fahrzeugs maßgeblich davon bestimmt wird, welche Funktion das fertige Fahrzeug erfüllen soll, etwa die Beförderung von Personen oder Gütern, das Heben von Lasten oder das Ausheben von Baugruben. Die Unterscheidung zwischen baulichen und technischen Merkmalen konkretisiert den Begriff zusätzlich: Bauliche Merkmale beschreiben, wie ein Fahrzeug konstruktiv aufgebaut und ausgestaltet ist, etwa durch Anzahl und Anordnung der Achsen, Aufbauart oder Sitzanordnung. Technische Merkmale erfassen demgegenüber die Funktionen und technischen Eigenschaften, die sich aus dieser Konstruktion ergeben, beispielsweise Motor- und Antriebskonzept, Art und Ausgestaltung der

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		15. Betriebserlaubnis: die amtliche Anerkennung der baulichen und technischen Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs auch in der Form der in § 2 Satz 1 Nummer 4 und 6 erste Alternative der Fahrzeug- Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199, S. 2), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. März 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 63) geändert worden ist, genannten Genehmigungen für Fahrzeuge; 16. Allgemeine Betriebserlaubnis:	Genehmigungsbegriffe konsequent zwischen EU- und nationalem Recht trennen Die Definitionen der Nummern 15, 16 und 18 für Betriebserlaubnis, Allgemeine Betriebserlaubnis und Einzelbetriebserlaubnis vermischen nationale Rechtsbegriffe mit europäischen Genehmigungsformen. Änderungsvorschlag:	Bremsanlage, zulässige Achslasten oder Federraten. Am Beispiel eines Motorrads betrifft die Ausführung des Fahrwerks mit Federgabel an der Vorderachse und einer bestimmten Hinterachskonstruktion die baulichen Merkmale; hieraus resultierende Größen wie mögliche Achslasten oder die Federrate stellen dagegen technische Merkmale dar. Die Definition ermöglicht damit eine nachvollziehbare und einheitliche Bewertung der Bauart anhand objektiv feststellbarer konstruktiver Eigenschaften und ihrer funktionalen Auswirkungen. § 2 FZV unterscheidet ausdrücklich zwischen der EU-Typgenehmigung, der nationalen Typgenehmigung und der Fahrzeug- Einzelgenehmigung und ordnet anschließend die nationalen Genehmigungen der ABE beziehungsweise EBE zu. Eine Gleichsetzung oder Vermischung von Betriebserlaubnis und EU-Genehmigung erschwert insbesondere die späteren Vorschriften über Erteilung, Änderung und Erlöschen der Betriebserlaubnis.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		die behördliche Bestätigung, dass der zur Prüfung vorgestellte Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den geltenden Bauvorschriften und technischen Anforderungen entspricht, die eine Betriebserlaubnis im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes ist und der nationalen Typgenehmigung im Sinne der in § 1 Satz 2 Nummer 1 genannten Verordnungen entspricht; 17. Einsatzhorn: eine Warneinrichtung mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz; 18. Einzelbetriebserlaubnis: die Betriebserlaubnis für ein nach § 7 einzelgenehmigtes Fahrzeug; 28. in kleiner Serie hergestelltes Fahrzeug: a) ein Fahrzeug nach Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/858; b) ein Fahrzeug nach Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder c) ein Fahrzeug nach Artikel 42 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;	„Betriebserlaubnis“, „Allgemeine Betriebserlaubnis“ und „Einzelbetriebserlaubnis“ ausschließlich als nationale Genehmigungsbegriffe verwenden. EU-Typgenehmigung, EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung und sonstige europäische Genehmigungsarten sind hiervon begrifflich strikt zu unterscheiden. Die Definitionen sollten soweit möglich auf die Systematik des § 2 FZV verweisen. Folgende unionsrechtlich definierte Genehmigungsbegriffe aus Absatz 1 entfernen Dies betrifft insbesondere: Nummer 28 „in kleiner Serie hergestelltes Fahrzeug“, Nummer 30 „nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung“, Nummer 31 „Fahrzeugklasse“, Nummer 34 „Fahrzeugtyp“, Nummer 37 „Europäische	Beispielsweise definiert Artikel 3 der Verordnung (EU) 2018/858 bereits „Typgenehmigung“, „EU-Typgenehmigung“, „nationale Typgenehmigung“, „Fahrzeug-Einzelgenehmigung“, „Fahrzeugtyp“ und „Technischer Dienst“. Nationale Parallelbegriffe schaffen keinen Mehrwert und bergen das Risiko inhaltlicher Abweichungen bei künftigen Änderungen des EU-Rechts.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		29. Fahrzeugart: nationale Kategorie der Fahrzeugklasse im Rahmen der nationalen Fahrzeugeinstufung, die nach der jeweiligen Zweckbestimmung auch von der Fahrzeugklasse abweichen kann, sofern unterhalb der Fahrzeugklasse keine nationale Fahrzeugart besteht, entspricht die Fahrzeugart der Fahrzeugklasse (siehe dazu Anlage 3); 30. nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung: die Genehmigung eines Einzelfahrzeugs nach Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/858;	Gesamtfahrzeuggenehmigung“, Nummer 64 „Technischer Dienst“, Nummer 69 „Typgenehmigung“, Nummer 70 „EU-Typgenehmigung“ und Nummer 71 „EU-Typgenehmigung eines Fahrzeuges, das in unbegrenzter Serie hergestellt wird“. Die betreffenden Definitionen finden sich über den Entwurf verteilt. Änderungsvorschlag: Diese Definitionen streichen, soweit der jeweilige Begriff bereits im unmittelbar geltenden EU-Recht definiert ist; erforderlichenfalls genügt ein unmittelbarer Verweis. „Fahrzeugart“, „Fahrzeugklasse“ und „Fahrzeugtyp“ strikt voneinander trennen Der Entwurf definiert unmittelbar nacheinander: • „Fahrzeugart“ als nationale Kategorie, • „Fahrzeugklasse“ als EU-weit gesetzlich definierte Kategorie,	Der Fahrzeugtyp ist beispielsweise in Artikel 3 Nummer 32 der Verordnung (EU) 2018/858 bereits verbindlich definiert. Eine abweichende nationale Umschreibung – insbesondere anhand von Hersteller, Baureihe, Aufbauform und Motorisierung – schafft eine zweite Definition desselben unionsrechtlichen Begriffs. Damit würde genau die in der Sitzung kritisierte Vermischung europäischer und nationaler Begriffssysteme fortgeführt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		31. Fahrzeugklasse oder Fahrzeuge der Klasse: eine nach Anlage 3 EU-weit gesetzlich definierte Kategorie, die Fahrzeuge nach Bauart, Zweck und technischen Merkmalen einteilt, 32. Fahrzeugkombination: ein Kraftfahrzeug und dessen mitgeführter Anhänger; 33. Fahrzeugrahmen: 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; 34. Fahrzeugtyp: ein EU Fahrzeugtyp ist eine präzise definierte technische Variante eines Fahrzeugs, die im Rahmen der EU Typgenehmigung offiziell genehmigt wurde. Er beschreibt ein bestimmtes Modell in einer exakt festgelegten Kombination aus Hersteller, Baureihe, Aufbauform und Motorisierung; 35. Gasanlagenprüfung: die Anlagenprüfung für Kraftfahrzeuge, deren Antriebssysteme unter Verwendung von verflüssigtem oder komprimiertem Gas betrieben werden, die im Rahmen der Haupt-untersuchung nach der Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen auch als eigenständiger Teil erfolgen kann; 36. Gassystemeinbauprüfung: die nach dem Einbau einer Gasanlage für Kraftfahrzeuge, deren Antriebssysteme unter Verwendung von verflüssigtem oder komprimiertem Gas betrieben werden, durchzuführende Gasanlagenprüfung;	• „Fahrzeugtyp“ als technische Variante innerhalb einer EU-Typgenehmigung. Änderungsvorschlag: Nummer 29 „Fahrzeugart“ nur als ausdrücklich nationalen Begriff beibehalten. Nummer 31 „Fahrzeugklasse“ und Nummer 34 „Fahrzeugtyp“ streichen und für diese Begriffe auf die einschlägigen EU-Verordnungen verweisen. Soweit für rein national eingestufte Fahrzeuge ein eigener Typbegriff benötigt wird, sollte dieser ausdrücklich als „nationaler Fahrzeugtyp“ bezeichnet und eigenständig definiert werden.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		37. Europäische Gesamtfahrzeuggenehmigung: eine Gesamtfahrzeuggenehmigung nach den Verordnungen (EU) 2018/858, (EU) Nr. 167/2013 oder (EU) Nr. 168/2013 oder nach den Richtlinien 2007/46/EG, 2002/24/EG, 2003/37/EG, 70/156/EWG, 74/150/EWG oder 92/61/EWG für alle Genehmigungsarten der vorgenannten Vorschriften; 38. Geschwindigkeitsbegrenzer: eine Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung, mit der Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 gemäß der Richtlinie 92/6/EWG ausgerüstet sein müssen; 39. Gleiskettenfahrzeug: ein Fahrzeug, a) das sich auf endlosen Ketten fortbewegt, b) dessen Masse von Laufrollen über die Ketten auf den Boden übertragen wird, c) dessen Laufrollen auch als Doppel- oder mehrere Rollen zählen, wenn diese parallel zur Achslinie angeordnet sind und d) dessen Ketten als offene bzw. teilbare Ketten ausgestaltet sein können; 40. Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis: die Person oder Organisation, der die rechtliche Befugnis zusteht, ein bestimmtes Fahrzeug oder Fahrzeugteil im öffentlichen Straßenverkehr zu betreiben, weil dieses den gesetzlichen Vorschriften entspricht;	Nummer 37 „Europäische Gesamtfahrzeuggenehmigung“ korrigieren Die Definition erfasst gegenwärtig pauschal „alle Genehmigungsarten“ nach einer Vielzahl aktueller und historischer EU-/EG-/EWG-Regelwerke. Änderungsvorschlag: Definition streichen und ausschließlich den unionsrechtlichen Begriff „Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung“ in der jeweils einschlägigen geltenden Rahmenverordnung verwenden. Historische Genehmigungen sind über Übergangs- und Bestandsschutzvorschriften zu behandeln. Nummer 40 „Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis“ grundlegend korrigieren Der Entwurf definiert den Inhaber einer ABE als die Person oder	Die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung ist eine konkrete Genehmigungsart und kein Sammelbegriff für sämtliche europäischen Genehmigungen. Die gegenwärtige Definition verwischt diese Abgrenzung. Die Inhaberschaft einer typbezogenen Allgemeinen Betriebserlaubnis ist von der Berechtigung zum Betrieb eines konkreten Einzelfahrzeugs zu unterscheiden. Die gegenwärtige Definition vermischt Genehmigungsinhaber und Fahrzeughalter beziehungsweise Betreiber.

Nr.	Paragraf/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		41. Kabotageverkehr: ein ausländisches Transportunternehmen, das Transportfahrten innerhalb eines anderen Staates durchführt – also Inlandsverkehr ohne eigenen Firmensitz im betreffenden Land; 42. anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt: eine zur Durchführung bestimmter Untersuchungen oder Prüfungen nach der Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt; 43. beauftragte Kraftfahrzeugwerkstatt: eine zur Durchführung von Einbauprüfungen und Nachprüfungen von Fahrtschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzern beauftragte Kraftfahrzeugwerkstatt; 44. Kraftomnibus: ein Kraftfahrzeug nach Anlage 3 Abschnitt 1 Nummer 1.2 oder 1.3. 45. austauschbarer Ladungsträger: ein Behälter, der dazu bestimmt und geeignet ist, Ladung aufzunehmen und auf oder an verschiedenen Trägerfahrzeugen, wie Container oder Wechselbehälter, verwendet zu werden; 46. Lastkraftwagen: eine nationale Fahrzeugart, die a) ein Nutzfahrzeug der Klasse N gemäß Anlage 3 Abschnitt 1 Nummer 2 darstellt und b) vor allem dem effektiven Gütertransport dient 47. lichttechnische Einrichtung:	Organisation, der die rechtliche Befugnis zusteht, ein bestimmtes Fahrzeug oder Fahrzeugteil im öffentlichen Straßenverkehr zu betreiben. Änderungsvorschlag: „Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis“ ist die Person oder Organisation, der die Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt worden ist. Alternativ sollte die Definition vollständig entfallen, wenn sich dies bereits eindeutig aus den Erteilungsvorschriften ergibt.	Dies entspricht auch dem in der Sitzung diskutierten Problem, dass ein Fahrzeughalter nicht allein deshalb „Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis“ wird, weil er ein Fahrzeug dieses genehmigten Typs besitzt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		eine Einrichtung nach UN-Regelung 48, die dazu dient, die Fahrbahn zu beleuchten, Lichtsignale für andere Verkehrsteilnehmer abzugeben oder Licht reflektiert 48. Oberleitungsomnibus: ein Kraftomnibus, der Strom für seinen elektrischen Fährantrieb über einen auf dem Dach geführten Stromabnehmer aus einer Oberleitung bezieht; 49. Pannenhilfsfahrzeug: ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart oder Ausrüstung zur gewerblichen oder innerbetrieblichen Pannenhilfe geeignet ist und in der Zulassungsbescheinigung Teil I als Pannenhilfsfahrzeug eingetragen worden ist; 50. verantwortliche Person: ein Angehöriger einer anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt, dem von dieser die Verantwortung für die Durchführung bestimmter Untersuchungen oder Prüfungen übertragen worden ist; 51. zuständige Person: eine Person innerhalb der gesetzlich bestimmten Behörde, die eine Aufgabe der StVZO in der bis zum 31.12.2028 geltenden Fassung oder der FGBV vornimmt, a) die kein technischer Prüfer ist und b) deren Entscheidung in Erteilung oder Entzug der Zulassung, Genehmigung von Ausnahmen, Anordnungen zur Verkehrssicherheit und Bearbeitung von Betriebserlaubnissen oder Auflagen bestehen kann		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		52. amtlich anerkannter Prüfer: ein Angehöriger einer Technischen Prüfstelle oder Behörde, der zur Durchführung bestimmter Untersuchungen und Prüfungen nach dem Kraftfahr-sachverständigen-gesetz amtlich anerkannt ist, deren Durchführung nicht auf den amtlich anerkannten Sachverständigen nach dem Kraftfahr-sachverständigen-gesetz beschränkt ist; 53. Prüflingenieur: ein Angehöriger einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation, der von dieser mit der Durchführung bestimmter Untersuchungen und Prüfungen betraut ist; 54. M+S-Reifen: ein Reifen, durch dessen Laufflächenprofil und Aufbau vor allem die Fahreigenschaften bei Matsch und frischem oder schmelzendem Schnee gegenüber normalen Straßenreifen verbessert wird, das Laufflächenprofil eines M + S-Reifens besteht im Allgemeinen aus größeren Profiltrillen, Rippen oder Stollen mit größerem Abstand als bei einem normalen Straßenreifen; 55. Reifen mit Spikes: Reifen, die in oder auf der Reifenlauffläche mit Stollen oder Stiften aus Metall oder Kunststoff zur Verbesserung der Traktionseigenschaften ausgerüstet sind; 56. Reifentyp: eine Kategorie von Reifen, die sich in Bezug auf die wesentlichen Merkmale: Hersteller, Bezeichnung der	Begriffe aus dem Kraftfahr-sachverständigen-gesetz nicht erneut definieren Der Entwurf enthält eigene Definitionen für • Nummer 52 „amtlich anerkannter Prüfer“, • Nummer 57 „amtlich anerkannter Sachverständiger“ und • Nummer 63 „Technische Prüfstelle“. Änderungsvorschlag: Diese Definitionen streichen und unmittelbar auf das Kraftfahr-sachverständigen-gesetz verweisen.	Amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer werden bereits durch § 1 KfSachvG rechtlich eingeordnet; die Technische Prüfstelle ist Gegenstand der §§ 10 ff. KfSachvG. Eine parallele Definition in der FGBV ist nicht erforderlich und kann bei Änderungen des KfSachvG zu divergierenden Begriffen führen. Dasselbe Prinzip sollte für weitere bereits anderweitig abschließend geregelte Organisations- und Funktionsbegriffe gelten.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Reifengröße, Verwendungsart, Bauart, Symbol für die Geschwindigkeitskategorie, Tragfähigkeitskennzahl und Reifenquerschnitt nicht unterscheiden; 57. amtlich anerkannter Sachverständiger: ein Angehöriger einer Technischen Prüfstelle oder Behörde, der zur Durchführung bestimmter Untersuchungen und Prüfungen nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz amtlich anerkannt ist; 58. Sattelkraftfahrzeug: eine Fahrzeugkombination bestehend aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelanhänger; 59. Sattelzugmaschine ein Zugfahrzeug der Klasse N gemäß Anlage 3 Abschnitt 1 Nummer 2, das ausschließlich oder vornehmlich für das Ziehen von Sattelanhängern ausgelegt und gebaut ist; 60. Starrdeichselanhänger: ein Anhänger mit einer Achse oder einer Achsgruppe, a) der mit einer Deichsel ausgestattet ist, deren Deichsel konstruktionsbedingt eine ruhende Last von höchstens 4 000 daN auf das Zugfahrzeug überträgt, b) der nicht unter die Begriffsbestimmung für einen Zentralachsanhänger fällt und c) dessen zu verwendende Kupplung nicht aus einem Zugsattelzapfen und einer Sattelkupplung bestehen darf; 61. anderes Straßenfahrzeug: ein nicht motorisiertes und nicht an Bahngleise gebundenes Landfahrzeug nach § 46 Absatz 1; 62. Stützlast:	Ergänzung des Begriffs Sachverständigengutachten: ein Gutachten einer nach dieser Verordnung für die jeweilige Begutachtung befugten Person oder Stelle, in dem auf Grundlage einer fachlichen Prüfung die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs, Fahrzeugteils oder anderen Straßenfahrzeugs bewertet und dokumentiert wird.	Die Ergänzung dient der Normenklarheit. Der Begriff „Sachverständigengutachten“ wird in § 3 Abs. 3 verwendet, ohne bislang definiert zu sein. Die Begriffsbestimmung stellt klar, dass es sich um eine fachliche Bewertung der Vorschriftsmäßigkeit durch die nach der jeweiligen Vorschrift zur Begutachtung befugte Person oder Stelle handelt, ohne die in der FGBV differenziert geregelten Begutachtungszuständigkeiten einzuschränken. Zu § 2 Nr. 61 – Begriffsbestimmung „anderes Straßenfahrzeug“ Die Begriffsbestimmung sollte im Hinblick auf die nachfolgenden Regelungen des § 46 und der zugehörigen Anlagen überprüft und präzisiert werden. Nach § 2 Nr. 61 werden ausschließlich nicht motorisierte und nicht an Bahngleise

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		die durch die Erdbeschleunigung geteilte Kraft, die bei Anhängern auf die Verbindungseinrichtung des Zugfahrzeugs in vertikaler Richtung wirkt; 63. Technische Prüfstelle: eine den §§ 10 oder 14 des Kraftfahrersachverständigengesetzes entsprechende Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr; 64. Technischer Dienst: eine Organisation oder Stelle, die vom Kraftfahrt-Bundesamt für die Durchführung von Prüfungen und Begutachtungen benannt wurde; 65. Teile: Bauteile, Systeme, selbstständige technische Einheiten oder Software von Fahrzeugen und anderen Straßenfahrzeugen; 66. Teileeinzulgenehmigung: die Teileeinzulgenehmigung ist eine behördliche Genehmigung für ein einzelnes, nicht typgeprüftes Fahrzeugteil, das an einem bestimmten Fahrzeug verbaut werden soll; 67. nationale Teileeinzulgenehmigung: die Teiletypgenehmigung und die Teileeinzulgenehmigung nach dieser Verordnung; 68. Teiletypgenehmigung: die Teiletypgenehmigung ist eine Genehmigung für in Serie hergestellte Fahrzeugteile, die vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt wird, die an Fahrzeugen aus dem Verwendungsbereich der Teiletypgenehmigung verbaut werden sollen; 69. Typgenehmigung die Erlaubnis zur Herstellung und zum Verkauf eines Fahrzeugtyps, nachdem auf Grundlage von UN-Regelwerken,	Nummer 69 „Typgenehmigung“ zwingend streichen oder neu fassen	gebundene Landfahrzeuge erfasst. Einzelne der für „andere Straßenfahrzeuge“ vorgesehenen Anforderungen lassen sich mit diesem Begriffsverständnis jedoch nicht widerspruchsfrei in Einklang bringen. Aus Gründen der Normenklarheit muss eindeutig bestimmt sein, welche Fahrzeugarten unter den Begriff fallen; die Begriffsbestimmung und die hieran anknüpfenden materiellen Anforderungen sind entsprechend aufeinander abzustimmen. Die unionsrechtliche Typgenehmigung ist kein abstraktes Recht zur „Herstellung und zum Verkauf“, sondern das Verfahren, in dem eine Genehmigungsbehörde die Übereinstimmung eines

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		EU-Rechtsakten oder nationalen Vorschriften nachgewiesen wurde, dass dieser Typ den technischen Vorschriften entspricht, sie kann nur durch den Hersteller oder eine von diesem beauftragte (juristische) Person beantragt werden; 70. EU-Typgenehmigung: die Genehmigung von Fahrzeugen oder Teilen nach den Vorschriften § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 4; 71. EU-Typgenehmigung eines Fahrzeuges das in unbegrenzter Serie hergestellt wird: a) ein Fahrzeug nach Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858; b) ein Fahrzeug nach Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder c) ein Fahrzeug nach Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013; 72. amtlich anerkannte Überwachungsorganisation: eine nach der Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen amtlich anerkannte Organisation; 73. UN-Regelung: eine Regelung in der in Anlage 1 genannten Fassung entsprechend dem Gesetz zur Revision 3 des Übereinkommens vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, die für die Europäische Union oder für die Bundesrepublik Deutschland verbindlich ist und die die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, revidiert am 31. März 2019 (BGBl. 2019 II S. 220), enthält; 74. Unterschriftsberechtigter des Technischen Dienstes:	Die derzeitige Definition beschreibt die Typgenehmigung als: „Erlaubnis zur Herstellung und zum Verkauf eines Fahrzeugtyps ...“. Änderungsvorschlag: Definition streichen und unmittelbar auf die unionsrechtliche Definition verweisen.	Fahrzeug-, System-, Bauteil- oder Einheitentyps mit den einschlägigen Verwaltungs- und technischen Anforderungen bescheinigt. Die derzeitige Definition verändert damit den Rechtsgehalt des Begriffs.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		eine Person mit einer Anstellung bei einem Technischen Dienst oder einer vertraglichen Regelung mit dem Technischen Dienst, die die Anforderungen der Regeln für die Benennung oder Anerkennung von Technischen Diensten (A, B, D) des Kraftfahrt-Bundesamtes für die Zuerkennung zur Unterschriftsberechtigung erfüllt; 75. Verbindungseinrichtung: eine Einrichtung zur Verbindung von Fahrzeugen zwischen ziehendem und gezogenem Fahrzeug; 76. baugleiches Vergleichsfahrzeug: ein Fahrzeug, das als Grundlage für eine Begutachtung dient und in den hinsichtlich der Begutachtung relevanten Eigenschaften dem zu begutachtenden Fahrzeug entspricht; 77. Wiederholung der lichttechnischen Einrichtungen, auch Wiederholungsbeleuchtung: die zusätzliche, gesetzlich vorgeschriebene Anbringung von Leuchten am Heck eines Fahrzeugs, wenn die originalen Rückleuchten durch eine Ladung oder ein Anbauteil verdeckt werden. 78. Zentralachsanhänger: ein Anhänger, der mindestens über eine Achse verfügt, a) die nahe dem Schwerpunkt des gleichmäßig beladenen Fahrzeugs angeordnet ist b) bei dem nur eine geringfügige Stützlast, die 10 % der größten Masse des Anhängers bzw. eine Last von 1 000 daN nicht übersteigt, auf das Zugfahrzeug übertragen wird, wobei der jeweils niedrigere Wert gilt;		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		79. Zugfahrzeug oder ziehendes Fahrzeug: ein Kraftfahrzeug, das über einen eigenen Antrieb verfügt sowie dazu bestimmt und geeignet ist, zumindest ein anderes Fahrzeug, d. h. einen Anhänger, zu ziehen. 80. Zugmaschine: im Sinne dieser Verordnung ist eine nationale Fahrzeugart, die a) Fahrzeuge der Klassen N, T, C, R, S und selbstfahrende Arbeitsmaschinen beinhaltet und b) vor allem zum Ziehen von Anhängern konstruiert und geeignet ist.	Nummer 80 „Zugmaschine“ zwingend korrigieren Der Entwurf bestimmt, dass die nationale Fahrzeugart „Zugmaschine“ unter anderem Fahrzeuge der Klassen N, T, C, R und S sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen umfasse. Änderungsvorschlag: Nummer 80 streichen und für den nationalen Zugmaschinenbegriff auf § 2 Nummer 14 FZV zurückgreifen oder eine damit übereinstimmende Definition verwenden. Insbesondere sind die Klassen R und S aus der Definition einer Zugmaschine zu entfernen.	Die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ordnet T und C den Zugmaschinen, R den Anhängern und S den gezogenen auswechselbaren Geräten zu. Die Einordnung von Fahrzeugen der Klassen R und S als „Zugmaschine“ widerspricht damit der europäischen Fahrzeugklassifikation. Auch § 2 FZV definiert die Zugmaschine funktional als Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet ist.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(2) Über Absatz 1 hinaus gelten hinsichtlich der in dieser Verordnung genannten Massen und Abmessungen die Begriffsbestimmungen 1. in Anhang XIII Teil 2 Abschnitt A Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, für Fahrzeuge der Klasse M, N und O, 2. in Anhang XXI Nummer 1 und Anhang XXII Nummer 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208, für Fahrzeuge der Klasse T, C, R und S und 3. in Artikel 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 für Fahrzeuge der Klasse L.	Absatz 2 zu Massen und Abmessungen neu ordnen Absatz 2 erklärt zusätzlich zu Absatz 1 unterschiedliche Begriffsbestimmungen für • M, N und O nach der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, • T, C, R und S nach der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208, • L nach der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 für anwendbar. Änderungsvorschlag: „Für Fahrzeuge der Klassen M, N und O, T, C, R und S sowie L gelten hinsichtlich der Massen und Abmessungen die Begriffsbestimmungen der jeweils einschlägigen unmittelbar geltenden Rechtsakte der Europäischen Union. Die nationalen Begriffsbestimmungen dieser Verordnung finden insoweit keine Anwendung. Für Fahrzeuge außerhalb des	Die Formulierung „über Absatz 1 hinaus“ lässt derzeit offen, ob nationale und europäische Definitionen nebeneinander gelten. Gerade bei Begriffen wie Masse, Leergewicht oder Länge können dadurch unterschiedliche Definitionen auf denselben Sachverhalt treffen. Für europäisch geregelte Fahrzeuge müssen die europäischen Definitionen maßgeblich sein; eigenständige nationale Definitionen werden nur für die nicht europäisch erfassten Fahrzeuge benötigt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(3) Im Übrigen gelten die Begriffsbestimmungen des § 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und des § 1 Absatz 3 der EU-Fahrzeuggenehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung.	Anwendungsbereichs dieser Rechtsakte sind die erforderlichen Begriffe national festzulegen.“ Absatz 3 sollte grundlegend neu gefasst werden. Änderungsvorschlag: „Für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten im Anwendungsbereich der Verordnungen (EU) 2018/858, (EU) Nr. 167/2013 und (EU) Nr. 168/2013 gelten die Begriffsbestimmungen dieser Rechtsakte in der jeweils geltenden Fassung. Die Begriffsbestimmungen dieser Verordnung gelten insoweit nur, soweit die genannten Rechtsakte keine Begriffsbestimmung enthalten. Im Übrigen gelten ergänzend die Begriffsbestimmungen des § 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.“ Der derzeitige Absatz 3 verweist „im Übrigen“ auf § 2 FZV und § 1 Absatz 3 der EU-	Es muss eindeutig feststehen, welche Begriffsbestimmung Vorrang hat. Die drei Rahmenverordnungen enthalten umfangreiche unmittelbar geltende Definitionen. Artikel 3 der Verordnung (EU) 2018/858 definiert beispielsweise Typgenehmigung, EU-Typgenehmigung, Fahrzeug-Einzelgenehmigung und Fahrzeugtyp bereits unionsrechtlich. Entsprechende Begriffsbestimmungen enthalten die Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 und Nr. 168/2013. Eine parallele nationale Definition schafft vermeidbare Abgrenzungs- und Widerspruchsrisiken. Für unmittelbar geltendes Unionsrecht bedarf es keiner erneuten nationalen Vermittlung der Begriffe. Die direkte Bezugnahme verhindert insbesondere, dass überholte oder abweichende

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Fahrzeuggenehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung. Änderungsvorschlag: Unmittelbare Bezugnahme auf die jeweils geltenden europäischen Rahmenverordnungen, insbesondere Artikel 3 der Verordnung (EU) 2018/858 sowie die entsprechenden Begriffsbestimmungen der Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 und Nr. 168/2013	nationale Begriffsdefinitionen neben den unionsrechtlichen Definitionen entstehen
5	§ 3	§ 3 Grundregel, Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen (1) Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind neben Fahrzeugen auch andere Straßenfahrzeuge berechtigt, sofern 1. sie den Bau- und Betriebsvorschriften dieser Verordnung oder anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entsprechen und 2. für sie nicht eine Betriebserlaubnis vorgeschrieben ist.	Die Formulierung „... sofern 1. sie den Bau- und Betriebsvorschriften ... entsprechen und 2. für sie nicht eine Betriebserlaubnis vorgeschrieben ist“ ist unvollständig. Änderungsvorschlag: „(1) Zum Verkehr auf öffentlichen Straßen sind Fahrzeuge und andere Straßenfahrzeuge berechtigt, wenn sie den für sie geltenden Bau- und Betriebsvorschriften	Die Grundregel muss sowohl Fahrzeuge erfassen, für die keine Betriebserlaubnis erforderlich ist, als auch solche, die nur aufgrund einer erteilten Betriebserlaubnis betrieben werden dürfen. Die derzeitige Nummer 2 erfasst nur die erste Fallgruppe und bildet damit die bisherige Grundregel des § 16 Absatz 1 StVZO nicht vollständig ab. Die FZV unterscheidet zusätzlich zwischen Betriebserlaubnis beziehungsweise Fahrzeug-Einzelgenehmigung und straßenverkehrsrechtlicher Zulassung; diese Ebenen dürfen durch § 3 FGBV nicht vermischt werden.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			dieser Verordnung sowie den sonstigen einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften entsprechen und, soweit für sie eine Betriebserlaubnis vorgeschrieben ist, eine wirksame Betriebserlaubnis vorliegt. Die Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung über die Zulassung von Fahrzeugen bleiben unberührt.“ Absatz 1 Nummer 1 – „oder“ durch kumulative Anknüpfung ersetzen Sollte die derzeitige Nummerierungsstruktur beibehalten werden, ist jedenfalls „den Bau- und Betriebsvorschriften dieser Verordnung oder anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ zu ändern in: „den Bau- und Betriebsvorschriften dieser Verordnung sowie den sonstigen für sie geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften“	Die geltenden Vorschriften stehen nicht alternativ nebeneinander. Ein Fahrzeug muss jeweils einschlägigen Anforderungen erfüllen. Das Wort „oder“ kann dagegen so verstanden werden, als genüge alternativ die Einhaltung der FGBV oder einer anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift. Die bisherige Grundregel des § 16 Absatz 1 StVZO stellt ebenfalls kumulativ auf die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften ab.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(3) Besteht Anlass zur Annahme, dass ein Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung nicht entspricht, so kann die Verwaltungsbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 2 anordnen, dass 1. ein Sachverständigengutachten darüber beigebracht wird, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, oder 2. das Fahrzeug vorgeführt wird. Die Verwaltungsbehörde kann mehrere Anordnungen nach Satz 1 treffen.	Absatz 3 – zwingend „das Fahrzeug“ statt „ein Fahrzeug“ Der Satz „Besteht Anlass zur Annahme, dass ein Fahrzeug ...“ sollte geändert werden in: „Besteht Anlass zur Annahme, dass das Fahrzeug ...“ Absatz 3 – Anwendungsbereich der Sachverhaltsaufklärung an Absatz 2 angleichen Der Satz „... dass das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung nicht entspricht“ sollte erweitert werden: „... dass das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung oder sonstigen für das Fahrzeug geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht entspricht ...“ Entsprechend sollte Nummer 1 lauten:	Absatz 3 dient ausdrücklich „zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 2“. Damit muss sich Absatz 3 auf dasselbe Fahrzeug und denselben Anwendungsbereich beziehen wie Absatz 2. Die Formulierung „ein Fahrzeug“ löst diesen Bezug sprachlich auf und kann den Eindruck erwecken, Absatz 3 habe einen gegenüber Absatz 2 selbstständigen und weiteren Anwendungsbereich. Die bisherige Regelung des § 17 Absatz 3 StVZO verwendet aus genau diesem systematischen Zusammenhang heraus „das Fahrzeug“. Demgegenüber verwendet § 5 Absatz 3 FZV zwar „ein Fahrzeug“, enthält dort aber gerade nicht den im FGBV-Entwurf ausdrücklich aufgenommenen Tatbestandsbezug „zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 2“. Absatz 1 stellt ausdrücklich auf die FGBV und andere straßenverkehrsrechtliche Vorschriften ab; Absatz 2 knüpft allgemein daran an, dass sich ein Fahrzeug als „nicht vorschriftsmäßig“ erweist. Absatz 3 darf die behördliche Sachverhaltsaufklärung daher nicht ohne sachlichen Grund ausschließlich auf Verstöße gegen die FGBV beschränken. Andernfalls könnte die Behörde zwar nach Absatz 2 auf eine anderweitige Vorschriftswidrigkeit

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			„ein Sachverständigengutachten darüber beigebracht wird, ob das Fahrzeug den für den jeweiligen Sachverhalt maßgeblichen Vorschriften entspricht, ...“ .	reagieren, die zur Vorbereitung dieser Entscheidung notwendigen Maßnahmen nach Absatz 3 aber nicht auf denselben Verstoß stützen
Abschnitt 2 Betriebserlaubnis und Bauartgenehmigung				
6	§ 4	§ 4 Grundsätze der Erteilung der Betriebserlaubnis	§ 4 sollte in seiner Grundstruktur beibehalten, aber an mehreren Stellen materiell korrigiert werden. Die Regelung muss folgende Kaskade eindeutig abbilden: 1. Europäische technische Anforderungen als Regelfall: Kann ein Fahrzeug einem unionsrechtlichen Genehmigungsregime zugeordnet werden und ist dieses zwingend anzuwenden, gelten die entsprechenden europäischen technischen Anforderungen. 2. Nationaler Genehmigungsweg: Besteht keine zwingende unionsrechtliche Genehmigung oder lässt das Unionsrecht ausdrücklich nationale Genehmigungsverfahren zu, gelten die nationalen alternativen Anforderungen. Diese müssen jedoch in Anlage 2 vollständig und eindeutig bestimmt sein. 3. Nachweis der Anforderungen: Nicht „der Hersteller“, sondern die Erfüllung der Anforderungen muss nachgewiesen werden. Die Zuständigkeiten von Technischen Diensten und amtlich anerkannten Sachverständigen müssen dabei differenziert und ausdrücklich erhalten beziehungsweise geregelt werden. 4. Fahrzeugteile: Eine freiwillige nationale Teilegenehmigung nach § 11 darf durch § 4 Absatz 4 nicht faktisch zu einer Genehmigungspflicht werden. Ein nicht eigenständig genehmigungspflichtiges Teil muss auch im Rahmen der Gesamtfahrzeuggenehmigung bewertet werden können.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			5. Keine automatische Vollabnahme: Das Fehlen einer eigenständigen Teilegenehmigung darf nicht automatisch eine „vollständige Prüfung“ des gesamten Fahrzeugs mit erneuter Prüfung sämtlicher bereits nachgewiesener Eigenschaften auslösen. Der Umfang der Begutachtung muss sich nach dem konkreten Genehmigungssachverhalt richten. 6. Betriebserlaubnisfreie Fahrzeuge: Soll für Fahrzeuge ohne Betriebserlaubnispflicht dennoch eine technische Begutachtung verlangt werden, muss dafür ein eigenständiges und vollständiges Verfahren mit Prüfmaßstab, zuständiger Stelle, Nachweis und Rechtswirkung geregelt werden. § 4 darf die Neuordnung der Betriebserlaubnis nicht dazu nutzen, bisher bestehende Begutachtungs- und Nachweismöglichkeiten unbeabsichtigt zu verengen oder eine freiwillige Teilegenehmigung in eine generelle Genehmigungspflicht beziehungsweise eine zwingende Vollabnahme des Gesamtfahrzeugs umzuwandeln.	
7	§ 4	§ 4 Grundsätze der Erteilung der Betriebserlaubnis (1) Die Betriebserlaubnis ist als Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 6 oder als Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 Absatz 1 zu erteilen, wenn ein Fahrzeugtyp oder ein Fahrzeug die technischen Anforderungen der folgenden europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen, nach ihrer Zeichnung durch die EU, erfüllt: 1. des Anhangs II der Verordnung (EU) 2018/858, 2. des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 in Verbindung mit den Delegierten Verordnungen (EU) Nr. 1322/2014, (EU) 2015/68, (EU) 2015/208 und (EU) 2018/985 3. des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Verbindung mit den Delegierten Verordnungen (EU) Nr. 3/2014, (EU) Nr. 44/2014 und (EU) Nr. 134/2014 oder	Absatz 1 – „Der Hersteller“ als alleinigen Nachweispflichtigen an allen Stellen streichen Der Satz „Der Hersteller hat das Erfüllen der technischen Anforderungen durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes nachzuweisen.“ sollte geändert werden in: „Die Erfüllung der technischen Anforderungen ist durch ein Gutachten der hierfür zuständigen sachverständigen Stelle nachzuweisen.“ Soweit die Zuständigkeiten bereits in den nachfolgenden Vorschriften	Die Betriebserlaubnis nach Absatz 1 kann sowohl als Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 6 als auch als Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 erteilt werden. Bei einer Einzelbetriebserlaubnis ist der Antragsteller jedoch nicht zwingend der Hersteller. Nach geltendem § 21 StVZO beantragt beispielsweise der Verfügungsberechtigte die Betriebserlaubnis. Maßgeblich muss daher sein, dass die Erfüllung der technischen Anforderungen nachgewiesen wird, nicht wer diesen Nachweis führt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		4. des Artikels 16 der Verordnung (EU) 2025/14 in Verbindung mit dieser Verordnung erlassenen Delegierten Verordnungen und Durchführungsrechtsakten. Der Hersteller hat das Erfüllen der technischen Anforderungen durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes nachzuweisen. Die Liste der einschlägigen europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858, in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und in der Verordnung (EU) 2025/14 in Verbindung mit den Delegierten Verordnungen genannt sind, wird unter Angabe der Kurzbezeichnungen und der ersten Fundstelle aus dem Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom Bundesministerium für Verkehr bekannt gemacht und fortgeschrieben.	differenziert geregelt werden, sollte konkret auf diese verwiesen werden. Absatz 1 – Technischen Dienst nicht als ausschließlich zulässige Gutachterstelle festlegen Die Formulierung „durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes“ ist für sämtliche in Absatz 1 geregelten Genehmigungsfälle zu eng. Änderungsvorschlag: „Die Erfüllung der technischen Anforderungen ist durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes oder, soweit nach dieser Verordnung vorgesehen, eines für die jeweilige Begutachtung zuständigen amtlich anerkannten Sachverständigen nachzuweisen.“ Alternativ ist auf die in §§ 5 bis 7 geregelten Zuständigkeiten zu verweisen. Absatz 1 – Verweis auf UN-Regelungen rechtlich präzisieren Die Formulierung	Die Formulierung darf nicht unbeabsichtigt dazu führen, dass bei der Einzelbetriebserlaubnis die bisherige Begutachtungskompetenz amtlich anerkannter Sachverständiger entfällt. Nach geltendem § 21 StVZO kann das erforderliche Gutachten sowohl von einem amtlich anerkannten Sachverständigen als auch von einem entsprechend benannten Technischen Dienst erstellt werden. Genau diese mögliche Verschiebung der Zuständigkeiten war Gegenstand der Arbeitssitzung. Die Rollen von Technischen Diensten und amtlich anerkannten Sachverständigen müssen im neuen Verfahren ausdrücklich und widerspruchsfrei festgelegt werden. Die Formulierung „nach ihrer Zeichnung durch die EU“ ist rechtlich nicht hinreichend bestimmt. Maßgeblich ist, ob und in welcher Fassung eine UN-Regelung für die Europäische Union verbindlich beziehungsweise im jeweiligen

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(2) 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, zu erteilen, wenn es die nationalen alternativen Anforderungen dieser Verordnung erfüllt. Die amtlichen Bekanntmachungen nach Maßgabe der Anlage 2 zu dieser Vorschrift sind zu beachten. Der Hersteller hat das Erfüllen der Anforderungen nach Satz 1 durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes nach Maßgabe des § 5 Absatz 6, auch in Verbindung mit § 5 Absatz 7, nachzuweisen.	„europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen, nach ihrer Zeichnung durch die EU“ sollte ersetzt werden durch: „europäischen Rechtsakte und für die Europäische Union verbindlichen UN-Regelungen in der jeweils nach dieser Verordnung maßgeblichen Fassung“. Absatz 2 – nationalen Genehmigungsweg nicht auf Fahrzeuge beschränken, die nach EU-Recht weder genehmigt werden müssen noch genehmigt werden können Der Entwurf lautet: „... 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 ...“ Diese Formulierung sollte geändert werden. Änderungsvorschlag: „Abweichend von Absatz 1 ist die Betriebserlaubnis [...] für einen Fahrzeugtyp oder ein Fahrzeug,	europäischen Genehmigungsregime anzuwenden ist. Die Formulierung „nicht ... genehmigt werden muss oder kann“ ist zu eng. Die europäischen Rahmenregelwerke kennen Fallgestaltungen, in denen eine europäische Typgenehmigung möglich, aber nicht zwingend ist und alternativ nationale Anforderungen angewendet werden dürfen. Die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 eröffnet beispielsweise für Fahrzeuge der Klassen R und S sowie für bestimmte Fahrzeuge der Klasse C ausdrücklich eine Wahl zwischen europäischer Genehmigung und nationalen Anforderungen. Die FGBV muss daher nicht nur Fahrzeuge erfassen, die überhaupt keiner Rahmenverordnung zugeordnet werden können, sondern auch diejenigen, für die das Unionsrecht ausdrücklich einen nationalen Genehmigungsweg offenhält.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			das nach den in Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen nicht zwingend als Gesamtfahrzeug genehmigt werden muss oder für das diese Verordnungen die Anwendung eines nationalen Genehmigungsverfahrens zulassen, zu erteilen, wenn es die nationalen alternativen Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.“ Absatz 2 – Herstellerbezug ebenfalls streichen Der Satz „Der Hersteller hat das Erfüllen der Anforderungen nach Satz 1 durch ein Gutachten eines Technischen Dienstes [...] nachzuweisen.“ sollte entsprechend der bereits in der Arbeitsfassung vorgenommenen Änderung lauten: „Die Erfüllung der Anforderungen nach Satz 1 ist durch ein Gutachten nach Maßgabe des § 5 Absatz 6, auch in Verbindung mit § 5 Absatz 7, nachzuweisen.“ Sofern § 5 Absatz 6 ausschließlich Technische Dienste vorsieht, ist zusätzlich zu prüfen, ob dies für sämtliche Einzelbetriebserlaubnisse sachgerecht ist.	Auch hier ist bei der Einzelbetriebserlaubnis nicht zwingend der Hersteller Antragsteller oder Nachweispflichtiger. Entscheidend ist allein der objektive Nachweis der Vorschriftsmäßigkeit. Zudem darf über den Verweis auf § 5 nicht mittelbar die Begutachtungskompetenz der amtlich anerkannten Sachverständigen ausgeschlossen werden, sofern dies nicht ausdrücklich beabsichtigt ist.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			„Nationale alternative Anforderungen“ materiell vervollständigen Absatz 2 kann nur funktionieren, wenn eindeutig feststeht, welche materiellen Anforderungen für die betreffenden Fahrzeuge tatsächlich gelten. Änderungsvorschlag: Die nationalen alternativen Anforderungen sind in Anlage 2 vollständig, aktuell und eindeutig den jeweiligen Fahrzeugarten und Genehmigungsfällen zuzuordnen. § 4 Absatz 2 sollte ausdrücklich auf diese konkret festgelegten Anforderungen verweisen.	Nach § 2 Nummer 6 sollen nationale alternative Anforderungen ein mit den europäischen Vorschriften möglichst gleichwertiges Sicherheits- und Umweltschutzniveau gewährleisten. Dieser Gleichwertigkeitsmaßstab ist unionsrechtlich durch Artikel 3 Nummer 55 der Verordnung (EU) 2018/858 vorgegeben. Entscheidend ist daher, dass die zur Erreichung dieses Niveaus anzuwendenden nationalen alternativen Anforderungen vollständig, aktuell und eindeutig bestimmt und den jeweiligen Fahrzeugarten und Genehmigungsfällen zugeordnet sind. Die hierfür vorgesehene Anlage 2 besteht nach dem derzeitigen Bearbeitungsstand jedoch teilweise aus älteren Richtlinien, Merkblättern und Bekanntmachungen; zentrale Neufassungen sind offenbar erst angekündigt. Solange die materiellen Anforderungen nicht vollständig vorliegen, lässt sich nicht rechtssicher bestimmen, nach welchen Vorschriften insbesondere Fahrzeuge genehmigt werden sollen, die keiner europäischen Fahrzeugklasse eindeutig zugeordnet werden können. Die geplanten Neufassungen – insbesondere zur Zuordnung von Fahrzeugen zu den Typgenehmigungsverordnungen, zum bisherigen Beispielkatalog des § 19 Absatz 2 StVZO sowie zu Bremsanlagen – sind daher für die Funktionsfähigkeit des § 4 von zentraler Bedeutung.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(3) 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.	Absatz 3 Änderungsvorschlag: „Sofern für ein in einem Fahrzeug verwendetes Fahrzeugteil eine Genehmigungspflicht nach § 10 besteht, darf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nur erteilt werden, wenn für das Fahrzeugteil die nach § 10 erforderliche oder eine nach unmittelbar geltendem europäischen oder internationalem Recht anzuerkennende Genehmigung vorliegt.“ Begründung Es sollte eindeutig sein, dass nicht ausschließlich nationale Genehmigungen gemeint sind, sondern auch einschlägige EU- oder UN-Genehmigungen, soweit diese anzuerkennen sind.	Es sollte eindeutig sein, dass nicht ausschließlich nationale Genehmigungen gemeint sind, sondern auch einschlägige EU- oder UN-Genehmigungen, soweit diese anzuerkennen sind.
		(4) Sofern für ein Fahrzeug ein Fahrzeugteil verwendet wird, für das eine Genehmigungspflicht nach § 10 nicht vorgesehen ist, darf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nur erteilt	Absatz 4 zwingend ändern – fakultative Teilegenehmigung darf nicht faktisch verpflichtend werden	§ 11 ist nach der vorgesehenen Systematik eine Kann-Regelung für die gesonderte Genehmigung von Fahrzeugteilen und entspricht insoweit dem Grundgedanken des bisherigen § 22 StVZO. Auch § 22 Absatz 1 StVZO sieht vor, dass für

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		werden, wenn eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 für das Fahrzeugteil erteilt worden ist.	Der Entwurf bestimmt: Ist für ein Teil keine Genehmigungspflicht nach § 10 vorgesehen, darf die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs nur erteilt werden, wenn dennoch eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 vorliegt. Diese Systematik sollte geändert werden. Änderungsvorschlag: „Sofern für ein Fahrzeugteil keine Genehmigungspflicht nach § 10 besteht, kann dessen Vorschriftsmäßigkeit durch eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 oder im Rahmen der Genehmigung des Fahrzeugs nachgewiesen werden.“ Absatz 4 nicht auf nachträgliche Änderungen „vorziehen“ Soweit Absatz 4 tatsächlich den nachträglichen Ein- oder Anbau von Federn, Rädern, Lenkrädern oder anderen Teilen regeln soll, ist die Regelung aus § 4 herauszunehmen und bei den Vorschriften über Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen zu verorten.	selbstständig behandelbare Fahrzeugteile eine gesonderte Betriebserlaubnis erteilt werden kann. Absatz 4 würde diese fakultative Teilegenehmigung dagegen faktisch verpflichtend machen: Selbst wenn für ein Teil gerade keine Genehmigungspflicht besteht, könnte ohne vorherige Teilegenehmigung keine Fahrzeugbetriebserlaubnis erteilt werden. Dies wäre insbesondere bei Teilen problematisch, die im Rahmen der Gesamtfahrzeuggenehmigung unmittelbar mitbegutachtet werden können. Die Möglichkeit, die Vorschriftsmäßigkeit eines nicht eigenständig genehmigten Bauteils im Rahmen der Fahrzeugbegutachtung nachzuweisen, muss deshalb erhalten bleiben. § 4 regelt die Erteilung der Betriebserlaubnis. Der nachträgliche Ein- oder Anbau eines Teils an ein bereits genehmigtes Fahrzeug ist systematisch eine Frage der Änderung und ihrer Auswirkungen auf die bestehende Betriebserlaubnis. Auch die bisherige StVZO trennt zwischen der gesonderten Betriebserlaubnis eines Fahrzeugteils nach § 22 und den Auswirkungen des nachträglichen Ein- oder Anbaus auf die Wirksamkeit der Fahrzeugbetriebserlaubnis nach § 19 Absatz 3.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Begriff „vollständige Prüfung des Fahrzeugs“ streichen beziehungsweise konkretisieren Der derzeitige Absatz 5 sollte nicht unverändert bestehen bleiben. Änderungsvorschlag: „Liegt eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 nicht vor, ist die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugteils im Rahmen der für die Erteilung der Betriebserlaubnis erforderlichen Begutachtung des Fahrzeugs nachzuweisen.“ Ergänzend sollte bestimmt werden: „Eine erneute Prüfung bereits nachgewiesener, von dem Fahrzeugteil nicht betroffener Anforderungen ist nicht erforderlich.“	Diese Trennung sollte auch in der FGBV erhalten bleiben. Der Begriff „vollständige Prüfung“ ist nicht definiert. Er kann so verstanden werden, dass bei jedem nicht gesondert genehmigten Fahrzeugteil zwingend eine vollständige Einzelbegutachtung des Gesamtfahrzeugs erforderlich wird. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die bisherige Praxis. Nach geltendem Recht kann die Betriebserlaubnis zwar bei bestimmten Änderungen erlöschen; § 19 und § 21 StVZO bilden hierfür aber eine differenzierte Systematik. § 21 verlangt bei einer neuen Betriebserlaubnis ein Gesamtfahrzeuggutachten und eine Darstellung der für das Erlöschen relevanten Änderungen, während § 19 zugleich Fälle kennt, in denen genehmigte Teile oder ordnungsgemäß abgenommene Änderungen gerade nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Die FGBV sollte nicht ohne ausdrückliche Regelungsentscheidung aus jeder fehlenden Teilegenehmigung eine erneute Vollprüfung sämtlicher bereits nachgewiesener Eigenschaften des Fahrzeugs ableiten.
		(5) Liegt eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 nicht vor, darf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nur erteilt		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		werden, wenn für die Erteilung der Betriebserlaubnis eine vollständige Prüfung des Fahrzeugs einschließlich des Fahrzeugteils durchgeführt worden ist. (7) Kraftfahrzeuge, Anhänger, Arbeitsgeräte und Sitzkarren nach Absatz 6 Satz 1, die aufgrund abweichender Mindest- oder Maximalwerte der zulässigen Massen, der Motorleistung oder der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit keiner Fahrzeugklasse der in Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen zugeordnet werden können, sind gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 zu begutachten. Für die Begutachtung sind die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens geltenden Bauvorschriften der betriebserlaubnispflichtigen Fahrzeuge, Maschinen oder Arbeitsgeräte anzuwenden.	Die doppelte Formulierung in Absatz 5 streichen Der Satz „... darf die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nur erteilt werden, wenn für die Erteilung der Betriebserlaubnis eine vollständige Prüfung ...“ ist redaktionell zu kürzen. Änderungsvorschlag: „Liegt eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 nicht vor, ...“ ohne die Worte „für die Erteilung der Betriebserlaubnis“. Absatz 7 grundlegend neu fassen Der Absatz ist in der derzeitigen Form nicht hinreichend bestimmt. Ein Fahrzeug soll nach Absatz 6 keiner Betriebserlaubnis bedürfen, nach Absatz 7 aber gleichwohl gemäß Absatz 2 „begutachtet“ werden. Es bleibt offen, • welchem Zweck die Begutachtung dient,	Die Formulierung ist redundant; der Regelungsgegenstand des Absatzes ist bereits die Voraussetzung für die Erteilung der Betriebserlaubnis. Begründung Absatz 2 regelt die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebserlaubnis anhand nationaler alternativer Anforderungen. Absatz 7 betrifft dagegen ausdrücklich Fahrzeuge, für die nach Absatz 6 keine Betriebserlaubnis erforderlich ist. Ein bloßer Verweis auf Absatz 2 schafft daher keine klare Rechtsfolge. Wenn für betriebserlaubnisfreie Fahrzeuge eine eigenständige technische Begutachtung vorgeschrieben werden

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			• wer sie durchführen darf, • welches Gutachten oder welche Bescheinigung auszustellen ist, • welche Rechtswirkung dieses Dokument hat, • ob es mitgeführt oder aufbewahrt werden muss und • weshalb auf das Verfahren nach Absatz 2 verwiesen wird, obwohl gerade keine Betriebserlaubnis erteilt wird. Änderungsvorschlag: „Fahrzeuge nach Absatz 6 Satz 1, die keiner Fahrzeugklasse der in Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen zugeordnet werden können, sind vor ihrer erstmaligen Inbetriebnahme auf die Einhaltung der nach Satz 2 maßgeblichen Bauvorschriften zu begutachten. Die Begutachtung ist durch eine nach dieser Verordnung für die entsprechende Fahrzeugart zuständige sachverständige Stelle durchzuführen. Über das Ergebnis ist eine Bescheinigung auszustellen. Die Vorschrift hat festzulegen, ob und von wem diese	soll, muss dieses Verfahren einschließlich Zuständigkeit, Prüfmaßstab, Dokumentation und Rechtswirkung ausdrücklich geregelt werden.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Bescheinigung aufzubewahren oder mitzuführen ist.“ Der pauschale Verweis auf Absatz 2 sollte entfallen. Absatz 7 Satz 2 – zeitlich maßgebliche Bauvorschriften präzisieren Der Satz „Für die Begutachtung sind die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens geltenden Bauvorschriften der betriebserlaubnispflichtigen Fahrzeuge, Maschinen oder Arbeitsgeräte anzuwenden.“ sollte präzisiert werden. Änderungsvorschlag: Es ist ausdrücklich festzulegen, auf welche vergleichbare Fahrzeugart und auf welchen konkreten technischen Vorschriftenbestand Bezug genommen wird.	Begründung Die Bezugnahme auf die „Bauvorschriften der betriebserlaubnispflichtigen Fahrzeuge, Maschinen oder Arbeitsgeräte“ lässt offen, welches Vergleichsfahrzeug beziehungsweise welche Vorschriften bei einem Fahrzeug anzuwenden sind, das gerade keiner der vorgesehenen Fahrzeugklassen zugeordnet werden kann. Eine Begutachtung benötigt einen hinreichend bestimmten materiellen Prüfmaßstab. Der pauschale Rückgriff auf historische Bauvorschriften genügt hierfür nicht.
8	§ 5	§ 5 Verfahren der Erteilung der Betriebserlaubnis	§ 5 enthält mit der Prüfkaskade grundsätzlich einen geeigneten Ansatz, um die technischen Anforderungen für nationale Betriebserlaubnisse stärker an den europäischen Genehmigungsregimen auszurichten. Für eine rechtssichere und einheitliche Anwendung muss die Kaskade jedoch wesentlich klarer formuliert werden. Besonders erforderlich sind folgende Änderungen: 1. Die Zuordnung zu einer EU-Fahrzeugklasse dient ausschließlich der Bestimmung der technischen Anforderungen und darf nicht mit nationaler Fahrzeugart oder Verschlüsselung vermischt werden.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			2. EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/858 müssen eindeutig unterschieden werden. 3. Die Doppelregelung der Absätze 2 und 3 ist zu einer klaren Prüfkaskade „Einzelfahrzeug → Kleinserie → unbegrenzte Serie“ zusammenzuführen. 4. Für die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen müssen Voraussetzungen, Zeitpunkt und Gegenstand der vorherigen behördlichen Zustimmung eindeutig bestimmt werden. Eine nationale Verschlüsselung nach SV 1 ist hierfür kein geeigneter materiell-rechtlicher Anknüpfungspunkt. 5. Bei zerstörenden Prüfungen müssen Ersatznachweise nach einheitlichen Kriterien anerkannt werden; insbesondere ist das unionsrechtliche Verbot zerstörender Prüfungen bei nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungen nach Artikel 45 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/858 verbindlich abzubilden. 6. § 5 Absatz 8 und § 4 Absätze 4 und 5 widersprechen sich derzeit. Nicht genehmigungspflichtige Teile müssen auch ohne vorherige eigenständige Teilegenehmigung im Rahmen der Fahrzeugbegutachtung nachgewiesen werden können. Der aus der Sitzung besonders wichtige Punkt zu Absatz 6 lässt sich dabei auf eine praktische Frage reduzieren: Bevor die Begutachtung beginnt, muss für Prüfstelle, Technischen Dienst, Antragsteller und Genehmigungsbehörde gleichermaßen feststehen, welche nationalen alternativen Anforderungen im konkreten Fall akzeptiert werden. Das darf nicht erst nach Fertigstellung des Gutachtens zwischen Gutachter und Genehmigungsbehörde streitig werden.	
9	§ 5	§ 5 Verfahren der Erteilung der Betriebserlaubnis (1) Jedem Fahrzeug ist einer Fahrzeugklasse der in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen nach Maßgabe der amtlichen Bekanntmachung der Anlage 2 zu dieser Vorschrift zuzuordnen.	Absatz 1 – Zweck der Zuordnung zu einer EU-Fahrzeugklasse klarstellen Der Wortlaut „Jedem Fahrzeug ist einer Fahrzeugklasse ... zuzuordnen“ sollte präzisiert werden. Änderungsvorschlag:	Es muss eindeutig sein, dass die Zuordnung zu einer europäischen Fahrzeugklasse der Bestimmung des technischen Anforderungsniveaus dient und nicht die nationale Fahrzeugart oder zulassungsrechtliche Verschlüsselung ersetzt. Andernfalls könnte beispielsweise der Eindruck entstehen, nationale Sonderfahrzeug-

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			„Für die Bestimmung der auf das Fahrzeug anzuwendenden technischen Anforderungen ist jedes Fahrzeug, soweit nach seiner Bauart und Zweckbestimmung möglich, einer Fahrzeugklasse der in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen nach Maßgabe der amtlichen Bekanntmachung nach Anlage 2 zuzuordnen. Die nationale Fahrzeug- und Aufbauart sowie die zulassungsrechtliche Verschlüsselung bleiben hiervon unberührt.“ Ergänzend: „Ist eine Zuordnung zu einer Fahrzeugklasse nicht möglich, richten sich die technischen Anforderungen nach § 4 Absatz 2 und Absatz 7 sowie § 5 Absatz 6.“ Absatz 1 – nationale Fahrzeug- und Aufbauarten nicht allein über das SV-1-Verzeichnis steuern Die Zuordnung zu europäischen Fahrzeugklassen und die nationale Systematisierung von Fahrzeug- und Aufbauarten sind ausdrücklich voneinander zu trennen.	beziehungsweise Aufbauarten entfielen zugunsten einer ausschließlich europäischen Klassifizierung. Zudem steht die uneingeschränkte Formulierung „jedem Fahrzeug“ im Spannungsverhältnis zu den Vorschriften, die gerade Fahrzeuge voraussetzen, die aufgrund ihrer Bauart, Zweckbestimmung, Massen oder Höchstgeschwindigkeit keiner europäischen Fahrzeugklasse eindeutig zugeordnet werden können. Die technische Einordnung eines Fahrzeugs in eine EU-Fahrzeugklasse und seine nationale Fahrzeug-beziehungsweise Aufbauart erfüllen unterschiedliche Funktionen. Eine Feuerwehrfahrzeug-, Sonderfahrzeug- oder sonstige nationale Verschlüsselung kann beispielsweise zusätzliche Anforderungen oder Rechtsfolgen auslösen, ohne die europäische Fahrzeugklasse zu verändern. Die FGBV sollte deshalb nicht den Eindruck vermitteln, mit der Zuordnung nach Absatz 1 werde

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(2) Sofern die in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen für die jeweilige Fahrzeugklasse technische Anforderungen oder europäische alternative Anforderungen für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug beinhalten, bilden diese die Mindestanforderungen für die Begutachtung von einem einzeln zu genehmigenden Fahrzeug.	Absatz 2 – eindeutig zwischen EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung und nationaler Fahrzeug-Einzelgenehmigung unterscheiden Die Formulierung „technische Anforderungen oder europäische alternative Anforderungen für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug“ ist nicht eindeutig. Änderungsvorschlag: „Soweit die in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen besondere technische Anforderungen oder europäische alternative Anforderungen für eine EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung vorsehen, sind diese für das jeweilige unionsrechtliche Einzelgenehmigungsverfahren maßgeblich. Für eine nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung gelten die nach dem jeweiligen Unionsrecht zulässigen nationalen alternativen Anforderungen nach Maßgabe dieser Verordnung.“	zugleich die nationale Fahrzeugart abschließend festgelegt. Insbesondere bei der Verordnung (EU) 2018/858 muss zwischen Artikel 44 – EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung – und Artikel 45 – nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung – unterschieden werden. Artikel 44 knüpft die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung an die hierfür in Anhang II vorgesehenen Anforderungen. Artikel 45 erlaubt den Mitgliedstaaten dagegen, bei nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungen von einzelnen Anforderungen der Verordnung beziehungsweise der in Anhang II genannten Rechtsakte abzuweichen, sofern entsprechende alternative Anforderungen festgelegt werden. Die Begriffe „europäische alternative Anforderungen“ und „nationale alternative Anforderungen“ dürfen daher nicht vermischt werden.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Absätze 2 und 3 Nummer 1 zusammenführen – derzeit Doppelregelung Absatz 2 und Absatz 3 Nummer 1 regeln inhaltlich nahezu denselben Sachverhalt: In beiden Fällen sollen vorhandene technische Anforderungen für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug die Mindestanforderungen der Begutachtung bilden. Änderungsvorschlag: Absatz 2 und Absatz 3 Nummer 1 sind zu einer einheitlichen ersten Stufe der Prüfkaskade zusammenzuführen. Beispielsweise: „(2) Für die Begutachtung eines einzeln zu genehmigenden Fahrzeugs sind vorrangig die technischen Anforderungen anzuwenden, die das jeweils einschlägige europäische Genehmigungsrecht für ein Einzelfahrzeug vorsieht.“ Anschließend: „(3) Enthält das einschlägige europäische Genehmigungsrecht keine technischen Anforderungen für ein Einzelfahrzeug, gelten als Mindestanforderungen ...“	Die derzeitige Doppelregelung erschwert die Auslegung und lässt insbesondere offen, ob Absatz 2 einen anderen Genehmigungsfall als Absatz 3 Nummer 1 erfassen soll. Die beabsichtigte Prüfkaskade sollte unmittelbar aus der Norm ablesbar sein.

Nr.	Parag raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(3) Sofern die in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen für die jeweilige Fahrzeugklasse 1. technische Anforderungen für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug beinhalten, bilden diese für die jeweilige Fahrzeugklasse die Mindestanforderungen der Begutachtung für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug, 2. keine technischen Anforderungen für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug beinhalten, bilden die jeweiligen technischen Anforderungen der EU-Typgenehmigung von in kleiner Serie hergestellten Fahrzeugen für die jeweilige Fahrzeugklasse die Mindestanforderungen der Begutachtung für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug oder ein in kleiner Serie zu genehmigendes Fahrzeug und 3. keine technischen Anforderungen für die EU-Typgenehmigung von in kleiner Serie hergestellten Fahrzeugen beinhalten, bilden die jeweiligen technischen Anforderungen für die EU-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen für die jeweilige Fahrzeugklasse die Mindestanforderungen der Begutachtung für ein einzeln zu genehmigendes Fahrzeug oder in kleiner Serie zu genehmigende Fahrzeuge. Sollen einzelne technische Anforderungen der EU-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen im Rahmen der Genehmigung nach § 6 angewendet werden, obwohl in den jeweiligen in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen technische Anforderungen	Absatz 3 – Prüfkaskade einfacher und eindeutig formulieren Die Kaskade sollte klar als dreistufige Reihenfolge formuliert werden: 1. Anforderungen der Einzelgenehmigung, 2. hilfsweise Anforderungen der Kleinserie, 3. hilfsweise Anforderungen der unbegrenzten Serie. Änderungsvorschlag „Enthält das für die jeweilige Fahrzeugklasse einschlägige europäische Genehmigungsrecht keine besonderen technischen Anforderungen für ein Einzelfahrzeug, sind die Anforderungen für Fahrzeuge aus Kleinserien anzuwenden. Bestehen auch hierfür keine besonderen Anforderungen, sind die Anforderungen für Fahrzeuge aus unbegrenzter Serie anzuwenden.“	Der bestehende Wortlaut wiederholt dieselben Tatbestandsmerkmale mehrfach und erschwert dadurch die Erkennbarkeit der eigentlichen Rechtsfolge. Für die praktische Anwendung muss unmittelbar nachvollziehbar sein, welcher technische Standard als nächsthöhere Stufe heranzuziehen ist.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		für eine EU-Typgenehmigung von in kleiner Serie hergestellten Fahrzeugen existieren, so können diese einzelnen technischen Anforderungen der EU-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen ebenfalls angewendet werden. Sollen einzelne technische Anforderungen der EU-Typgenehmigung von in kleiner Serie oder der EU-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen im Rahmen der Einzelgenehmigung nach § 7 Absatz 1 angewendet werden, obwohl in den jeweiligen in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten Verordnungen technische Anforderungen für ein einzelnes zu genehmigendes Fahrzeug existieren, so können diese einzelnen technischen Anforderungen der EU-Typgenehmigungen ebenfalls angewendet werden. (4) Die europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen nach § 4 Absatz 1 Satz 1 können bereits vor ihrer verpflichtenden Anwendung ab dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens angewendet werden. Für Änderungen an bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen sind die technischen Anforderungen des zugrundeliegenden europäischen oder nationalen Genehmigungsverfahrens maßgeblich, die jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder bei zulassungsfreien Fahrzeugen zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens anzuwenden waren. Dabei sind verpflichtende Nachrüstungen oder Umrüstungen aufgrund von Vorschriftenänderungen vorzunehmen. Des Weiteren können technische Anforderungen aus optionalen Vorschriften angewendet werden, auch wenn sie zum Zeitpunkt der erstmaligen	Absatz 4 – verpflichtende Nachrüstung nur bei ausdrücklicher Rückwirkung Der Satz „Dabei sind verpflichtende Nachrüstungen oder Umrüstungen aufgrund von Vorschriftenänderungen vorzunehmen.“ sollte präzisiert werden: „Soweit eine Vorschrift ausdrücklich eine Nachrüstung oder Umrüstung bereits im	Eine spätere Änderung technischer Vorschriften führt nicht automatisch dazu, dass bereits genehmigte Bestandsfahrzeuge nachgerüstet werden müssen. Eine Nachrüstplicht besteht nur, wenn der betreffende Rechtsakt diese ausdrücklich auch für Bestandsfahrzeuge vorsieht.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		Genehmigung des Fahrzeugs noch nicht bestanden oder noch nicht verpflichtend einzuhalten waren. Die Sätze 1 bis 3 gelten nicht für Änderungen, die nach § 8 Absatz 2 Nummer 2 oder 3 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen oder für Änderungen nach § 9 Absatz 1. Für diese Änderungen sind weiterhin die technischen Mindestanforderungen anzuwenden, die der Betriebserlaubnis oder der Genehmigung vor der vorgenommenen Änderung zugrunde lagen. (5) Eine Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug, das auf einer europäischen Mehrstufentypgenehmigung beruht, darf nur erteilt werden, wenn das vervollständigte Fahrzeug die technischen Anforderungen der in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen vollumfänglich erfüllt.	Verkehr befindlicher Fahrzeuge verlangt, ist diese zu berücksichtigen.“ Absatz 5 – bereits erteilte Genehmigungen früherer Fertigungsstufen ausdrücklich anerkennen Der Begriff „vollumfänglich erfüllt“ sollte präzisiert werden. Änderungsvorschlag: „Eine Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug, das auf einer europäischen Mehrstufen-Typgenehmigung beruht, darf nur erteilt werden, wenn das vervollständigte Fahrzeug unter Berücksichtigung und Anerkennung der Genehmigungen der vorangegangenen Fertigungsstufen sämtliche für die abschließende Fertigungsstufe anwendbaren technischen Anforderungen erfüllt.“	Das europäische Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren baut ausdrücklich auf den Genehmigungen der vorhergehenden Fertigungsstufen auf. Nicht veränderte und bereits genehmigte Systeme oder Bauteile bleiben grundsätzlich von der vorherigen Genehmigungsstufe erfasst; in der letzten Stufe ist zu prüfen, ob das vervollständigte Fahrzeug insgesamt die anwendbaren Anforderungen erfüllt. „Vollumfänglich“ darf deshalb nicht als Pflicht verstanden werden, sämtliche bereits nachgewiesenen Anforderungen erneut technisch zu prüfen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(6) Kann die Betriebserlaubnis nach den in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakten und UN-Regelungen nicht erteilt werden, weil diese Vorschriften aufgrund der baulichen Voraussetzungen oder der Zweckbestimmung für die entsprechende Fahrzeugklasse nicht anwendbar sind, so kann die Betriebserlaubnis nach nationalen alternativen Anforderungen erteilt werden. Die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen bedarf der vorherigen Zustimmung der zuständigen Behörde nach § 6 oder § 7. Die vorherige Zustimmung ist nicht erforderlich, sofern es sich um ein Fahrzeug des Teils A 1B „Nationale Fahrzeug- und Aufbauarten“ des Verzeichnisses zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (SV 1)1 handelt.	Absatz 6 – Voraussetzungen für nationale alternative Anforderungen präzisieren Der Satz „Kann die Betriebserlaubnis ... nicht erteilt werden, weil diese Vorschriften aufgrund der baulichen Voraussetzungen oder der Zweckbestimmung ... nicht anwendbar sind ...“ ist zu weit und nicht hinreichend eindeutig. Änderungsvorschlag: „Soweit das jeweils einschlägige Recht der Europäischen Union die Anwendung eines nationalen Genehmigungsverfahrens oder nationaler alternativer Anforderungen zulässt und einzelne technische Anforderungen aufgrund der Bauart oder Zweckbestimmung des Fahrzeugs nicht anwendbar sind, können die hierfür festgelegten nationalen alternativen Anforderungen angewendet werden.“	Nationale alternative Anforderungen dürfen nicht allein deshalb angewendet werden, weil die Erfüllung einer europäischen technischen Anforderung schwierig oder technisch nicht möglich erscheint. Voraussetzung muss zunächst sein, dass das Unionsrecht einen nationalen Regelungsspielraum eröffnet.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			Absatz 6 – vorherige Zustimmung der Genehmigungsbehörde konkretisieren Die Regelung „Die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen bedarf der vorherigen Zustimmung der zuständigen Behörde ...“ sollte konkretisiert werden. Änderungsvorschlag: „Die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen bedarf vor Durchführung der Begutachtung der Zustimmung der für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständigen Genehmigungsbehörde. Die Zustimmung hat die anzuwendenden nationalen alternativen Anforderungen oder den zulässigen Abweichungsumfang zu bestimmen.“ Absatz 6 – Ausnahme anhand des SV-1-Verzeichnisses überarbeiten Der Satz „Die vorherige Zustimmung ist nicht erforderlich, sofern es sich um ein Fahrzeug des Teils A 1B „Nationale Fahrzeug- und	Der bisherige Wortlaut lässt offen, • wann die Zustimmung einzuholen ist, • worauf sie sich konkret bezieht, • ob die Behörde die Anwendung alternativer Anforderungen allgemein oder für einzelne Anforderungen genehmigt und • welche Bindungswirkung die Zustimmung für die anschließende Begutachtung entfaltet. Die Zustimmung der Genehmigungsbehörde sollte dabei nicht an die Stelle hinreichend bestimmter nationaler alternativer Anforderungen treten, sondern deren Anwendung im konkreten Genehmigungsfall festlegen. Gerade zur Vermeidung nachträglicher Konflikte zwischen sachverständiger Stelle und Genehmigungsbehörde muss vor Beginn der Begutachtung feststehen, welches Anforderungsniveau akzeptiert wird. Das Verzeichnis SV 1 dient in erster Linie der Systematisierung beziehungsweise Verschlüsselung von Fahrzeug- und Aufbauarten. Die Frage, ob nationale alternative technische Anforderungen ohne vorherige Einzelzustimmung angewendet werden dürfen, ist dagegen eine materielle genehmigungsrechtliche Entscheidung.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Aufbauarten‘ des Verzeichnisses zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (SV 1) handelt.“ sollte geändert beziehungsweise ersetzt werden. Änderungsvorschlag: Die zustimmungsfreien Fallgruppen sind unmittelbar in der FGBV oder in Anlage 2 eindeutig zu bestimmen. Ein bloßer Verweis auf die nationale Verschlüsselung beziehungsweise Systematisierung nach SV 1 sollte nicht die materiell-rechtliche Voraussetzung für die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen bilden. Absatz 6 – Verhältnis zu § 4 Absatz 2 eindeutig festlegen Es ist klarzustellen, wann § 4 Absatz 2 unmittelbar gilt und wann zusätzlich das Zustimmungsverfahren des § 5 Absatz 6 erforderlich ist.	Beide Ebenen sollten nicht miteinander vermischt werden. Genau diese Problematik wurde in der Sitzung angesprochen: Die nationale Verschlüsselung sollte nicht darüber entscheiden, welcher technische Genehmigungsweg zulässig ist. § 4 Absatz 2 ordnet bereits die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen für bestimmte Fahrzeuge an. § 5 Absatz 6 macht deren Anwendung erneut von einer behördlichen Zustimmung abhängig. Ohne klare Abgrenzung bleibt offen, ob die Zustimmung • Voraussetzung jeder Anwendung nationaler Alternativer Anforderungen,

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(7) Vorgeschriebene Bauteil- oder Systemprüfungen der in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen der jeweiligen Anhänge der genannten EU-Verordnungen mit zerstörender Wirkung auf das zu prüfende Einzelfahrzeug können durch geeignete andere Nachweise erbracht werden.	Absatz 7 – „können“ bei unionsrechtlichem Verbot zerstörender Prüfungen durch verbindliche Regel ersetzen Der Absatz lautet: „... Prüfungen ... mit zerstörender Wirkung ... können durch geeignete andere Nachweise erbracht werden.“ Änderungsvorschlag: „Soweit eine vorgeschriebene Prüfung bei einem Einzelfahrzeug eine zerstörende Wirkung hätte, ist der Nachweis durch andere geeignete, gleichwertige Nachweise zu führen. Unionsrechtliche Vorgaben über den Ausschluss zerstörender Prüfungen bleiben unberührt.“	• nur bei Abweichung von einem grundsätzlich zugeordneten EU-Regelwerk oder • lediglich bei nicht standardisierten Sonderfällen erforderlich ist. Diese Frage muss aus dem Normtext selbst beantwortbar sein. Bei der nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/858 besteht kein bloßes Wahlrecht: Die Mitgliedstaaten dürfen keine zerstörenden Prüfungen durchführen und müssen stattdessen einschlägige Informationen des Antragstellers verwenden. Die Formulierung „können“ bildet diese Vorgabe nicht hinreichend ab.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(8) Bei Systemen, selbstständigen technischen Einheiten oder nicht genehmigungspflichtigen Bauteilen kann die Übereinstimmung mit den in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakten und UN-Regelungen anstatt einer Genehmigung auch im Rahmen der Begutachtung geprüft und bestätigt werden.	Absatz 7 – festlegen, wer über die Eignung eines Ersatznachweises entscheidet Das Wort „geeignete“ ist allein zu unbestimmt. Änderungsvorschlag: „Die Eignung und Gleichwertigkeit des Ersatznachweises ist durch die für die Begutachtung zuständige sachverständige Stelle nach einheitlich festgelegten Kriterien zu bewerten und im Gutachten zu begründen.“ Gegebenenfalls ergänzend: „Abweichende Anforderungen der Genehmigungsbehörde sind fachlich zu begründen.“ Absatz 8 ausdrücklich mit § 4 Absätze 4 und 5 harmonisieren Absatz 8 bestimmt: Bei Systemen, selbstständigen technischen Einheiten oder nicht genehmigungspflichtigen Bauteilen kann die Übereinstimmung anstatt einer Genehmigung auch im	Ohne eine klare Zuständigkeits- und Bewertungsregel besteht die Gefahr unterschiedlicher Anforderungen der Genehmigungsbehörden. Ein Nachweis könnte von einem Technischen Dienst oder einer Technischen Prüfstelle als ausreichend bewertet werden, von der Genehmigungsbehörde jedoch nachträglich abgelehnt werden. Dies führt zu Rechtsunsicherheit und unterschiedlichen Genehmigungspraktiken. Für Ersatznachweise sollten deshalb bundesweit einheitliche Kriterien gelten und die fachliche Bewertung zunächst der für die technische Begutachtung zuständigen sachverständigen Stelle obliegen. Absatz 8 bestätigt ausdrücklich, dass für nicht genehmigungspflichtige Teile keine zwingende eigenständige Teilegenehmigung erforderlich sein soll. Dies steht jedoch im Widerspruch zu § 4 Absatz 4, wonach die Fahrzeugbetriebslaubnis bei einem nicht genehmigungspflichtigen Teil nur erteilt werden darf, wenn eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 vorliegt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Rahmen der Begutachtung geprüft und bestätigt werden. Diese Regelung sollte ausdrücklich beibehalten und mit § 4 Absätze 4 und 5 abgestimmt werden. Änderungsvorschlag „Bei Systemen, selbstständigen technischen Einheiten oder Bauteilen, für die keine eigenständige Genehmigungspflicht besteht, kann die Vorschriftsmäßigkeit anstelle einer gesonderten Teilegenehmigung im Rahmen der Begutachtung des Fahrzeugs geprüft und bestätigt werden.“	Die Vorschriften müssen zwingend harmonisiert werden. Der sachgerechte Grundsatz ist: Keine eigenständige Genehmigungspflicht des Teils → Nachweis kann im Rahmen der Fahrzeugbegutachtung erfolgen. Damit bestätigt § 5 Absatz 8 zugleich den bereits bei § 4 festgestellten Änderungsbedarf.
10	§ 6	§ 6 Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeugtypen (1) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dem Hersteller auf Antrag und nach einer auf seine Kosten vorgenommenen Prüfung für Fahrzeugtypen eine Allgemeine Betriebserlaubnis zu erteilen, wenn 1. der Hersteller die Gewähr für die zuverlässige Ausübung der durch die Betriebserlaubnis verliehenen Befugnisse nach einer positiv abgeschlossenen Anfangsbewertung durch das Kraftfahrt-Bundesamt bietet und 2. der Fahrzeugtyp die technischen Anforderungen und Verfahrensvorgaben dieser Verordnung erfüllt.	§6 (1) Satz 5 streichen: „Neben dem Hersteller kann auch ein Fahrzeughalter Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis sein.“	Es ist zwischen dem Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis als Genehmigungsinhaber und dem Halter eines aufgrund dieser Genehmigung in Verkehr gebrachten Einzelfahrzeugs zu unterscheiden. Der Fahrzeughalter ist nicht allein aufgrund seiner Haltereigenschaft Träger der mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis für den Fahrzeugtyp verbundenen Rechte und Pflichten. Die vorgesehene Regelung vermischt Typgenehmigungs- und Haltereigenschaft und ist daher zu streichen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Anlage 4 ist zu beachten. Das Kraftfahrt-Bundesamt bestimmt, welche Unterlagen für den Antrag beizubringen sind. Ein Hersteller mit Sitz außerhalb der Europäischen Union oder außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes muss einen Bevollmächtigten in der Europäischen Union oder im Europäischen Wirtschaftsraum benennen, der ihn beim Kraftfahrt-Bundesamt vertritt. Neben dem Hersteller kann auch ein Fahrzeughalter Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis sein.		
11	§ 7	§ 7 Einzelbetriebserlaubnis und nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung (3) Bei der Prüfung von Gesamtfahrzeugen der für die jeweiligen Fahrzeugklassen benannten Technischen Dienste gilt folgendes: Mit dem Antrag auf Erteilung der Einzelbetriebserlaubnis oder einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung ist der nach Landesrecht zuständigen Behörde ein Gutachten vorzulegen 1. eines amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle oder 2. eines Unterschriftsberechtigten eines Technischen Dienstes. Das Gutachten muss belegen, dass das Fahrzeug nach Satz 1 vorgestellt wurde, richtig beschrieben und vorschriftsmäßig ist In den Fällen des § 8 Absatz 2 Satz 1 sind im Gutachten zusätzlich die Änderungen darzustellen, die zum Erlöschen der früheren Betriebserlaubnis geführt haben.	Die Passage der für die jeweiligen Fahrzeugklassen benannten Technischen Dienste streichen. Der Satz könnte damit lauten: „Bei der Prüfung von Gesamtfahrzeugen gilt Folgendes:“ Die Wörter „nach Satz 1“ sind durch eine eindeutige Bezugnahme auf die tatsächlich gemeinte Vorschrift zu ersetzen.	Die einleitende Bezugnahme auf die für die jeweiligen Fahrzeugklassen benannten Technischen Dienste ist missverständlich und entbehrlich. Die zur Erstellung des Gutachtens befugten Personen werden unmittelbar anschließend in Nummer 1 und Nummer 2 abschließend benannt. Dort werden sowohl der amtlich anerkannte Sachverständige einer Technischen Prüfstelle als auch der Unterschriftsberechtigte eines Technischen Dienstes erfasst. Die zusätzliche Hervorhebung der Technischen Dienste in der Einleitung ist daher systematisch nicht erforderlich und sollte gestrichen werden. Die Verweisung auf „Satz 1“ ist aus dem Regelungszusammenhang nicht eindeutig herleitbar. Es bleibt unklar, auf welche konkrete Anforderung oder Verfahrenshandlung Bezug genommen wird. Zur Gewährleistung der

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(4) Das Gutachten nach Absatz 3 darf bei der Beantragung der Einzelbetriebserlaubnis oder der nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nicht älter als 18 Monate sein. Bei verändertem Vorschriftenstand innerhalb der in Satz 1 genannten Frist ist das Gutachten nur gültig, wenn das Fahrzeug den neuen Vorschriftenstand erfüllt. Für die im Gutachten zusammengefassten Ergebnisse müssen Prüfprotokolle vorliegen, die sich auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer beziehen. Aus den Prüfprotokollen muss hervorgehen, dass die vorgeschriebenen Prüfungen durchgeführt und die geforderten Ergebnisse erreicht wurden.	Sofern mit der Formulierung keine eigenständige normative Bezugnahme beabsichtigt ist: „nach Satz 1“ streichen. „Das Gutachten muss belegen, dass das Fahrzeug [...] richtig beschrieben ist und vorschriftsmäßig ist den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.“ Der Satz „Eine Ableitung der geforderten Ergebnisse von einem nicht baugleichen Vergleichsfahrzeug ist unzulässig.“ sollte gestrichen werden.	Normenklarheit ist die Verweisung eindeutig zu bestimmen oder zu streichen. Der Begriff „vorschriftsmäßig“ lässt offen, welcher Normenbestand der Begutachtung zugrunde zu legen ist. Insbesondere ist nicht eindeutig, ob neben den einschlägigen europäischen technischen Anforderungen auch ergänzende nationale Anforderungen zu berücksichtigen sind. Der maßgebliche Prüfungsmaßstab sollte deshalb ausdrücklich auf die Vorschriften dieser Verordnung bezogen werden. Ein generelles Verbot der Ableitung von Prüfungsergebnissen aus nicht vollständig baugleichen Vergleichsfahrzeugen schließt fachlich geeignete Nachweismethoden ohne hinreichenden sachlichen Grund aus. Auch bei fehlender vollständiger Baugleichheit kann die Übertragbarkeit von Prüfungsergebnissen im Einzelfall technisch belastbar nachgewiesen werden, beispielsweise im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung. Die Bewertung der Vergleichbarkeit und der Übertragbarkeit sollte der fachlichen Verantwortung der zur Begutachtung befugten Person obliegen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Sind für die Erstellung der Prüfprotokolle Messungen erforderlich, so sind die hierzu erforderlichen Messaufzeichnungen den Prüfprotokollen beizufügen. Sofern die Ergebnisse von einem, in den jeweiligen prüfungsrelevanten Aspekten baugleichen Vergleichsfahrzeug abgeleitet worden sind, ist die Baugleichheit des Einzelfahrzeugs im Gutachten nachzuweisen. Eine Ableitung der geforderten Ergebnisse von einem nicht baugleichen Vergleichsfahrzeug ist unzulässig. Gutachten und Prüfprotokolle sind der Genehmigungsstelle, der zuständigen Aufsichts- oder Anerkennungsstelle oder der für das Fahrzeug nach Landesrecht zuständigen Behörde auf Verlangen unverzüglich bereitzustellen. (5) Für Kraftfahrzeuge, die erstmals in den Verkehr gebracht werden und hierzu Einzelbetriebserlaubnisse oder nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungen erlangen sollen, gilt: Begutachtet und in Deutschland zugelassen oder in Betrieb genommen werden, dürfen in einem Kalenderjahr nicht mehr als 300 Kraftfahrzeuge eines gleichen Fahrzeugtyps 1. der Fahrzeugklassen M oder N der Verordnung (EU) 2018/858, 2. der Fahrzeugklassen T und C der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder 3. der Fahrzeugklasse L der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Dies gilt nicht für Kraftfahrzeuge, die im Mehrstufenverfahren begutachtet werden und bei denen nur die letzte Stufe zum vollständigen Kraftfahrzeug im Rahmen einer Einzelbetriebserlaubnis oder einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung eingeholt werden darf. Ist die	Absatz 5 ist um eine Regelung zu ergänzen, die sicherstellt, dass die zur Begutachtung befugte Person vor Beginn der Begutachtung verbindlich feststellen kann, ob die höchstzulässige Stückzahl nach Satz 1 bereits erreicht ist. Hierfür ist insbesondere ein zentraler, aktueller und für die berechtigten Prüfpersonen zugänglicher digitaler Erfassungs- und Abfragemechanismus vorzusehen.	Die Verpflichtung, eine Begutachtung bei Erreichen der höchstzulässigen Stückzahl abzulehnen, setzt voraus, dass der zur Begutachtung befugten Person die bundesweit bereits erreichte Stückzahl bekannt ist. Der Entwurf enthält bislang keine Regelung, wie diese Information zuverlässig und rechtzeitig erlangt werden kann. Ohne einen zentralen und verbindlichen Kontrollmechanismus ist die Ablehnungspflicht praktisch nicht vollziehbar. Da nach der Begründung des Verordnungsentwurfs die Stückzahlkontrolle bereits vor den eigentlichen Prüfungen am Fahrzeug erfolgen soll, muss die entsprechende Information bereits zu diesem Zeitpunkt verfügbar sein. Der derzeitige Wortlaut lässt offen, ob die Stückzahlbegrenzung ausschließlich Fahrzeuge mit

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		höchstzulässige Stückzahl nach Satz 1 in einem Kalenderjahr erreicht worden, so ist die Begutachtung im Rahmen einer Einzelbetriebserlaubnis oder einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung abzulehnen. (	Es ist ausdrücklich zu regeln, ob und in welchem Umfang EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungen nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 bei der Ermittlung der höchstzulässigen Stückzahl nach Absatz 5 zu berücksichtigen sind.	Einzelbetriebserlaubnis oder nationaler Fahrzeug-Einzelgenehmigung erfasst oder ob auch Fahrzeuge desselben Fahrzeugtyps mit einer EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 einzubeziehen sind. Für eine rechtssichere Stückzahlkontrolle und eine einheitliche Vollzugspraxis ist eine ausdrückliche Abgrenzung erforderlich.
12	§ 8	§ 8 Wirksamkeit der Betriebserlaubnis (2) Unbeschadet des Absatzes 1 erlischt die Betriebserlaubnis, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die 1. die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird, 2. eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist oder 3. das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird. (3) Die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis ist nur zulässig, wenn die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 erloschen ist. Eine nach Absatz 2 erloschene Betriebserlaubnis wird erneut wirksam, wenn das Fahrzeug in den vor dem Erlöschen der Betriebserlaubnis genehmigten Zustand rückgerüstet wird. Für die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis gilt § 7. Die	(2) Unbeschadet des Absatzes 1 ruht erlischt die Betriebserlaubnis, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die 1. die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugartartklasse geändert wird, 2. eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist oder 3. das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird. (3) Die Wiederherstellung der Wirksamkeit Die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis ist nur zulässig, wenn die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 ruhterloschen ist. Eine nach Absatz	Die vorgeschlagene Änderung in Absatz 2 und 3 trägt dem Umstand Rechnung, dass die dort erfassten technischen Veränderungen nicht in jedem Fall einen endgültigen Wegfall des der Betriebserlaubnis zugrunde liegenden Genehmigungszustands rechtfertigen. Insbesondere bei vollständig reversiblen Änderungen bleibt der ursprünglich genehmigte Zustand des Fahrzeugs weiterhin bestimmbar und kann durch Rückrüstung wiederhergestellt werden. Die Rechtsfolge eines endgültigen Erlöschens der Betriebserlaubnis mit anschließendem „Wiederaufleben“ derselben Betriebserlaubnis ist vor diesem Hintergrund systematisch widersprüchlich. Sachgerechter ist es, die Betriebserlaubnis als Genehmigungsakt fortbestehen zu lassen und ihre Wirksamkeit für die Dauer des nicht genehmigungskonformen Fahrzeugzustands ruhen zu lassen. Mit der vollständigen Rückrüstung entfällt der Grund für das Ruhen. Wird das Fahrzeug wieder in den zuletzt genehmigten Zustand versetzt, wird kein neuer Genehmigungszustand geschaffen, sondern ein bereits behördlich genehmigter Zustand wiederhergestellt. Eine erneute Erteilung der

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachungen sind zu beachten.	2 ruhendererloschene Betriebserlaubnis wird erneut wieder wirksam, wenn das Fahrzeug vollständig in den vor Eintritt des Ruhens dem Erlöschen der Betriebserlaubnis genehmigten Zustand rückgerüstet zurückversetzt worden ist wird. Für die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis gilt § 7. Die ordnungsgemäße Rückrüstung ist nachzuweisen. Soweit hierfür eine Begutachtung erforderlich ist, gilt § 7 entsprechend. Die nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachungen sind zu beachten.	Betriebserlaubnis ist deshalb grundsätzlich nicht erforderlich. Vielmehr kann die bestehende Betriebserlaubnis wieder wirksam werden, sobald die Voraussetzungen, die zu ihrem Ruhen geführt haben, nicht mehr vorliegen. Damit wird zugleich klar zwischen der Wiederherstellung eines bereits genehmigten Zustands und der Genehmigung eines dauerhaft geänderten Fahrzeugzustands unterschieden. Soll das Fahrzeug dauerhaft in dem geänderten Zustand betrieben werden, bedarf es weiterhin einer Betriebserlaubnis für diesen neuen Zustand. Absatz 3 ist folgerichtig an diese Rechtsfolge anzupassen. Dabei sollte zugleich eindeutig geregelt werden, in welcher Form die ordnungsgemäße Rückrüstung nachzuweisen ist. Eine uneingeschränkte erneute Begutachtung nach den für die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis geltenden Vorschriften wäre nicht in jedem Fall verhältnismäßig, da Gegenstand der Prüfung nicht ein neuer technischer Zustand, sondern lediglich die Wiederherstellung des bereits genehmigten Zustands ist. Art und Umfang des Nachweises sollten daher auf die durch die ursprüngliche Änderung berührten technischen Anforderungen beschränkt werden. Soweit hierfür eine Begutachtung erforderlich ist, kann auf die hierfür einschlägigen Verfahrensregelungen des § 7 entsprechend Bezug genommen werden. Auf diese Weise werden sowohl die ordnungsgemäße Rückrüstung als auch die erneute Wirksamkeit der Betriebserlaubnis rechtssicher und nachvollziehbar

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(4) Für Änderungen der Fahrzeugart nach Absatz 2 Nummer 1 in eine andere Fahrzeugart sind die Vorschriften, die der neuen Fahrzeugart zugrunde liegen, vollumfänglich zu erfüllen. Das gilt nicht für eine Änderung in ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anhang II Teil III der Verordnung (EU) 2018/858. Im Fall der Änderungen von Teilen an Fahrzeugen sind alle Auswirkungen auf die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs zu berücksichtigen, die sich durch die Veränderung auf bereits vorhandene Teile des Fahrzeugs ergeben könnten.	(4) Für Änderungen der Fahrzeugartklasse nach Absatz 2 Nummer 1 in eine andere Fahrzeugartklasse sind die Vorschriften, die der neuen Fahrzeugartklasse zugrunde liegen, vollumfänglich zu erfüllen. Das gilt nicht für eine Änderung in Für	dokumentiert, ohne ein vollständiges Neugenehmigungsverfahren auszulösen. Darüber hinaus ist in Absatz 2 Nummer 1 der Begriff „Fahrzeugart“ durch „Fahrzeugklasse“ zu ersetzen. Die Fahrzeugart ist für die Beurteilung der technischen Genehmigungsanforderungen nicht in allen Fällen hinreichend trennscharf. So kann etwa ein Wechsel zwischen unterschiedlichen unionsrechtlichen Fahrzeugklassen innerhalb derselben nationalen Fahrzeugart erfolgen und dennoch zur Anwendung abweichender technischer Anforderungen führen. Die Bezugnahme auf die Fahrzeugklasse stellt daher sicher, dass Änderungen erfasst werden, die aufgrund einer geänderten regulatorischen Zuordnung andere Genehmigungs- oder Bauanforderungen auslösen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(5) Fahrzeughersteller, Importeure und sonstige Gewerbetreibende dürfen keine Änderungen vornehmen, vornehmen lassen oder eine solche Dienstleistung anbieten, die nach Absatz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Satz 1 gilt nicht, wenn unverzüglich eine neue Betriebserlaubnis nach § 7 für das Fahrzeug eingeholt wird. Die Verpflichtung nach Satz 2 kann von dem Gewerbetreibenden auch auf den Verfügungsberechtigten oder Halter schriftlich oder elektronisch übertragen werden.	ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anhang II Teil III der Verordnung (EU) 2018/858 ist dieser maßgeblich. Im Fall der Änderungen von Teilen an Fahrzeugen sind alle Auswirkungen auf die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs zu berücksichtigen, die sich durch die Veränderung auf bereits vorhandene Teile des Fahrzeugs ergeben könnten. (5) Fahrzeughersteller, Importeure und sonstige Gewerbetreibende dürfen keine Änderungen vornehmen, vornehmen lassen oder eine solche Dienstleistung anbieten, die nach Absatz 2 zum Ruhe Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Satz 1 gilt nicht, wenn unverzüglich eine Wiederherstellung der Wirksamkeit einer Betriebserlaubnis nach § 7 für das Fahrzeug beantragt eingeholt wird. Die Verpflichtung nach Satz 2 kann von dem Gewerbetreibenden auch auf den Verfügungsberechtigten oder Halter schriftlich oder elektronisch übertragen werden.	Folgeänderung Die derzeitige Formulierung ermöglicht den Umkehrschluss, dass ein speziell für militärische, polizeiliche oder vergleichbare Zwecke bestimmtes Fahrzeug allein durch Entfernung seiner besonderen Ausrüstung ohne weitere Voraussetzungen für einen anderen Halter genehmigt werden könnte. Damit könnten bislang bestehende Anforderungen für die anderweitige Nutzung solcher Sonderfahrzeuge unbeabsichtigt entfallen. Die Regelung muss daher klarstellen, dass die Entfernung der Sonderausrüstung nicht automatisch zur uneingeschränkten Genehmigungsfähigkeit führt und gegebenenfalls weiterhin erforderliche Genehmigungen oder Ausnahmegenehmigungen unberührt bleiben.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(6) Die Betriebserlaubnis für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart speziell für militärische oder polizeiliche Zwecke sowie für Zwecke des Brandschutzes, des Zivil- und Katastrophenschutzes oder des Rettungsdienstes bestimmt sind, bleibt nur so lange wirksam, wie die Fahrzeuge für die Bundeswehr, die Polizeien des Bundes und der Länder, die Feuerwehr, den Zivil- und Katastrophenschutz oder für die Zwecke des Rettungsdienstes zugelassen oder eingesetzt werden. Sofern die notwendige Ausrüstung für die Zweckbestimmung von Fahrzeugen nach Satz 1 nicht entfernt wurde, darf eine erneute Betriebserlaubnis nach § 7 nur der Bundeswehr, den Polizeien des Bundes und der Länder, der Feuerwehr, dem Zivil- und Katastrophenschutz oder dem Rettungsdienst erteilt werden.	(6) Die Betriebserlaubnis für Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart speziell für militärische oder polizeiliche Zwecke sowie für Zwecke des Brandschutzes, des Zivil- und Katastrophenschutzes oder des Rettungsdienstes bestimmt sind, bleibt nur so lange wirksam, wie die Fahrzeuge für die Bundeswehr, die Polizeien des Bundes und der Länder, die Feuerwehr, den Zivil- und Katastrophenschutz oder für die Zwecke des Rettungsdienstes zugelassen oder eingesetzt werden. Sofern die notwendige Ausrüstung für die Zweckbestimmung von Fahrzeugen nach Satz 1 nicht entfernt wurde, darf eine erneute Betriebserlaubnis für andere als in Satz 1 genannte Zwecke nicht nach § 7 nur der Bundeswehr, den Polizeien des Bundes und der Länder, der Feuerwehr, dem Zivil- und Katastrophenschutz oder dem Rettungsdienst erteilt werden.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(7) Ist die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 erloschen, so darf das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nach Satz 1 nicht anordnen oder zulassen. Ist die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 erloschen, dürfen abweichend von Satz 1 nur solche Fahrten durchgeführt werden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen. Hierbei sind am Fahrzeug die zugeteilten Kennzeichen oder rote Kennzeichen zu führen. Die Sätze 3 und 4 gelten auch für Fahrten, die Angehörige Technischer Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder Angehörige benannter Technischer Dienste im Rahmen der Erstellung eines Gutachtens durchführen. Kurzzeitkennzeichen dürfen nur nach Maßgabe des § 42 Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung verwendet werden.	(7) Ist die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 ruhend oder ist sie nach Absatz 1 erloschen, so darf das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nach Satz 1 nicht anordnen oder zulassen. Ist die Betriebserlaubnis nach Absatz 2 ruhend oder nach Absatz 1 erloschen, dürfen abweichend von Satz 1 nur solche Fahrten durchgeführt werden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen. [...]	Absatz 7 knüpft unmittelbar an die Rechtsfolge des Absatzes 2 an. Wird dort nicht mehr das Erlöschen der Betriebserlaubnis, sondern eine Aussetzung der Betriebsbefugnis geregelt, muss Absatz 7 aus Gründen der systematischen und terminologischen Konsistenz entsprechend angepasst werden.
13	§ 9	§ 9 Erhalt der Betriebserlaubnis bei Änderungen (1) Die Betriebserlaubnis erlischt abweichend von § 8 Absatz 2 nicht, wenn bei Änderungen am Fahrzeug durch Einbau, Anbau oder Änderung von Teilen 1. für diese Teile eine Bauartgenehmigung nach § 10 Absatz 2 oder eine nationale Teilegenehmigung nach § 11 erteilt worden ist oder der nachträgliche Einbau oder Anbau im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 6 oder § 7 genehmigt worden ist und nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachung die	In § 9 Absatz 1 Nummer 1 sollte nach „[...] genehmigt worden ist“ folgende Voraussetzung eingefügt werden: „, etwaige in der jeweiligen Genehmigung enthaltene Beschränkungen, Auflagen oder Einbauanweisungen eingehalten worden sind“	Der Erhalt der Betriebserlaubnis darf auch bei Teilen, für deren Einbau keine Änderungsabnahme vorgeschrieben ist, nur eintreten, wenn die mit der jeweiligen Genehmigung verbundenen Beschränkungen, Auflagen und Einbauanweisungen eingehalten werden. Der derzeitige Wortlaut stellt dies für Absatz 1 Nummer 1 nicht ausdrücklich sicher. Demgegenüber ist die Einhaltung von Einschränkungen und Einbauanweisungen in Nummer 2 für Teile mit EU-Typgenehmigung oder Genehmigung nach einer UN-Regelung ausdrücklich Voraussetzung. Zur Vermeidung einer Regelungslücke und zur einheitlichen Behandlung genehmigter Teile ist die

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Wirksamkeit der Bauartgenehmigung oder der nationalen Teilegenehmigung a) nicht von der Abnahme des Einbaus oder des Anbaus abhängig gemacht worden ist oder b) von der Abnahme des Einbaus oder des Anbaus abhängig gemacht worden ist und diese Änderungsabnahme unverzüglich durchgeführt und der ordnungsgemäße Einbau oder Anbau nach § 11 Absatz 2 bestätigt worden ist oder 3. für diese Teile eine EU-Typgenehmigung oder eine Genehmigung nach einer UN-Regelung erteilt worden ist und eventuelle Einschränkungen oder Einbauanweisungen eingehalten worden sind.	In § 9 Absatz 1 sollte nach den bisherigen Regelungen ein zusätzlicher Satz eingefügt werden: „Die Betriebserlaubnis erlischt ferner nicht, wenn durch die Änderung ein Fahrzeugzustand hergestellt wird, der bereits von der für den Fahrzeugtyp erteilten EU-Typgenehmigung oder Allgemeinen Betriebserlaubnis erfasst ist und die für diesen Fahrzeugzustand geltenden Anforderungen, Beschränkungen und Auflagen eingehalten werden.“ Änderung in § 9 (1) Nr. 3" ... und eventuelle Einschränkungen oder Einbauanweisungen eingehalten worden sind. Sofern die jeweilige Genehmigung keinen konkreten Verwendungsbereich beinhaltet oder gemäß zugrundeliegendem	entsprechende Voraussetzung auch in Nummer 1 aufzunehmen. Führt eine nachträgliche Änderung lediglich zu einem Fahrzeugzustand, der bereits Bestandteil der für den Fahrzeugtyp bestehenden Genehmigung ist, wird kein neuer ungenehmigter technischer Zustand geschaffen. Dies gilt insbesondere für optionale Ausstattungen oder genehmigte Ausführungen, die bereits vom Genehmigungsumfang des Fahrzeugtyps erfasst sind. Zur Vermeidung unnötiger Einzelbegutachtungen und zur Klarstellung des Verhältnisses zwischen Typgenehmigung und nachträglicher Änderung sollte ausdrücklich geregelt werden, dass die Betriebserlaubnis in diesen Fällen erhalten bleibt, sofern die für den betreffenden genehmigten Fahrzeugzustand geltenden Voraussetzungen eingehalten werden. Der bisherige § 9 Absatz 1 Nummer 3 greift zu kurz. Das Vorliegen einer EU-Typgenehmigung oder einer Genehmigung nach einer UN-Regelung für ein Bauteil weist grundsätzlich nur die Genehmigung des Bauteils nach. Soweit der einschlägige Rechtsakt zusätzlich Anforderungen an Einbau, Anbau, Anordnung oder Verwendung am Fahrzeug enthält, muss auch deren Einhaltung nachgewiesen sein. Diese Anforderungen ergeben sich nicht zwingend vollständig aus der

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(2) Der Fahrzeugführer hat folgende Dokumente mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen vorzuzeigen: 1. in den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, wenn nicht anders durch die Bauartgenehmigung, nationale Teilegenehmigung oder Genehmigung im Rahmen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs bestimmt, die für die Verwendung wesentlichen Angaben der jeweiligen Genehmigung in geeigneter und leicht nachprüfbarer Form, und 2. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe b eine Ausfertigung des Nachweises nach Maßgabe der in der Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachung über die Bauartgenehmigung oder nationale Teilegenehmigung. Satz 1 gilt nicht, wenn die Zulassungsbescheinigung Teil I, ein nach § 4 Absatz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung mitzuführender oder aufzubewahrender Nachweis oder das Anhängerverzeichnis nach § 13 Absatz 2 der Fahrzeug-	Rechtsakt oder zugrundeliegender Regelung spezielle Anbau oder Anbringungsanforderungen einzuhalten sind, ist die ordnungsgemäße Verwendung und/oder der vorschriftsmäßige Ein- oder Anbau gesondert zu begutachten." Die Formulierung „die für die Verwendung wesentlichen Angaben der jeweiligen Genehmigung in geeigneter und leicht nachprüfbarer Form“ sollte ersetzt werden durch: „[...] einen Nachweis der jeweiligen Genehmigung in schriftlicher oder elektronischer Form, aus dem die für die Verwendung wesentlichen Angaben einschließlich der zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen unmittelbar und leicht nachprüfbar hervorgehen.“	Bauteilkennzeichnung oder den Genehmigungsunterlagen. Allein aus dem Vorliegen einer Bauteilgenehmigung kann daher die Vorschriftsmäßigkeit des geänderten Fahrzeugs und damit der Erhalt der Betriebserlaubnis nicht abgeleitet werden. § 9 Absatz 1 Nummer 3 sollte deshalb ausdrücklich auch die Einhaltung der für den konkreten Einbau und die Verwendung geltenden Anforderungen voraussetzen. Die Formulierung „in geeigneter und leicht nachprüfbarer Form“ lässt offen, welche konkrete Unterlage die Mitföhrpflicht erfüllt. Dies kann sowohl für den Fahrzeugführer als auch für die kontrollierenden Behörden zu Rechts- und Vollzugsunsicherheit führen. Die bisherige Regelung des § 19 Absatz 4 StVZO benennt die zulässigen Dokumentationsformen ausdrücklich. Diese Klarheit sollte erhalten bleiben. Insbesondere sollte eindeutig geregelt werden, dass auch ein Auszug aus der Genehmigung ausreicht, sofern dieser die für die Verwendung maßgeblichen Angaben sowie die zu beachtenden Beschränkungen und Auflagen enthält.

Nr.	Paragraf/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Zulassungsverordnung einen entsprechenden Eintrag einschließlich zu beachtender Beschränkungen oder Auflagen enthält. Anstelle der zu beachtenden Beschränkungen oder Auflagen kann der Eintrag auch einen Vermerk enthalten, dass die Beschränkungen oder Auflagen in einer mitzuführenden Erlaubnis oder Genehmigung oder in einem mitzuführenden Nachweis aufgeführt sind.		
14	§ 10	§ 10 Genehmigungspflichtige selbstständige technische Einheiten oder Bauteile (2) An einem zulassungspflichtigen oder zulassungsfreien Fahrzeug sowie an einem Fahrrad oder Fahrradanhänger verwendete selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, die in Anlage 6 Spalte 3 ausschließlich als bauartgenehmigungspflichtig gekennzeichnet sind, müssen nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachungen und nach den jeweiligen in Anlage 6 Spalte 5 genannten technischen Anforderungen bauartgenehmigt sein. Es ist verboten, selbstständige technische Einheiten oder Bauteile nach Satz 1 zu verwenden, die über kein Bauartgenehmigungszeichen verfügen.	§ 10 Absatz 2 sollte wie folgt geändert werden: 2. Einrichtungen Scheinwerfer und Leuchten an Fahrzeugen, die in das Inland gebracht worden sind und die keine Genehmigung nach den Absätzen 1 oder 2 besitzen, sofern die Einrichtungen Scheinwerfer und Leuchten in ihrer Etwa-Wirkung nach Maßgabe des Satzes 2 den nach Absatz 1 oder Absatz 3 genehmigten Einrichtungen Scheinwerfern und Leuchten gleicher Art entsprechen und als solche erkennbar sind in der Zulassungsbeseinigung Teil I vermerkt sind;	Die Änderung dient der sprachlichen und systematischen Klarstellung des Regelungsgegenstands. Die Genehmigungspflicht nach den Absätzen 1 und 2 bezieht sich auf die jeweiligen Einrichtungen bzw. Fahrzeugteile, nicht auf das Fahrzeug als solches. Durch die entsprechende Formulierung wird eindeutig sichergestellt, dass sich das Fehlen einer Genehmigung auf die am eingeführten Fahrzeug vorhandenen Einrichtungen bezieht. Zugleich wird der Anwendungsbereich der Ausnahme sachgerecht begrenzt. Erfasst werden sollen nur solche Einrichtungen, die Bestandteil des in das Inland verbrachten Fahrzeugs sind und hinsichtlich ihrer Wirkung genehmigten Einrichtungen gleicher Art entsprechen. Eine Ausdehnung auf nachträglich angebrachte Zubehöerteile ohne entsprechende Genehmigung wird damit ausgeschlossen. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass die Genehmigungspflicht durch

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(3) Die Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden auf 1. selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, die zur Erprobung im Straßenverkehr verwendet werden, wenn die nach § 9 Absatz 3 Satz 2 bezeichnete Zulassungsbescheinigung Teil I mitgeführt und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorgezeigt wird, 2. Scheinwerfer und Leuchten an Fahrzeugen, die in das Inland gebracht worden sind und keine Genehmigung nach den Absätzen 1 oder 2 besitzen, sofern die Scheinwerfer und Leuchten in ihrer Etwa-Wirkung nach Maßgabe des Satzes 2 den nach Absatz 1 oder Absatz 3 genehmigten Scheinwerfern und Leuchten gleicher Art entsprechen und als solche in der Zulassungsbescheinigung Teil I vermerkt sind, 3. an Fahrzeugen verwendete selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, deren Genehmigung auf Grund eines Verwaltungsverfahrens erfolgt, in dem ein Mitgliedstaat der Europäischen Union bestätigt, dass der Typ eines Fahrzeugs, einer selbstständigen	§ 10 Absatz 3 Nr. 3 sollte wie folgt geändert werden: 3. an Fahrzeugen verwendete selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, deren Genehmigung auf Grund eines Verwaltungsverfahrens erfolgt, in dem ein Mitgliedstaat der Europäischen Union oder eine nationale Genehmigungsbehörde bestätigt, dass der Typ eines Fahrzeugs oder eines Einzelfahrzeugs, einer selbstständigen technischen Einheit oder eines Bauteils die einschlägigen technischen Anforderungen der in Anlage 6 genannten Rechtsakte oder der in den Anhängen der in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen	den Einsatz nicht genehmigter Zubehörteile – insbesondere von Importprodukten – umgangen und der Markt für nicht hinreichend geprüfte Einrichtungen geöffnet wird. Die Änderung erhöht damit die Rechtsklarheit, verhindert eine unbeabsichtigte Erweiterung der Ausnahmegvorschrift und sichert den bestehenden Schutzzweck der Genehmigungspflicht. Die Änderung dient der Vervollständigung und systematischen Klarstellung des Anwendungsbereichs. Die bisherige Fassung stellt ausschließlich auf die Bestätigung durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie auf die Genehmigung eines Fahrzeugtyps ab. Damit werden Genehmigungen für Einzelfahrzeuge und die hierfür erforderlichen genehmigungspflichtigen selbstständigen technischen Einheiten und Bauteile nicht hinreichend berücksichtigt. Auch bei Einzelfahrzeugen können Bauteile verwendet werden, für die eigenständige technische Anforderungen und Genehmigungspflichten bestehen, beispielsweise der hintere Unterfahrschutz oder Scheibenwischeranlagen. Es besteht daher kein sachlicher Grund, entsprechende Genehmigungen im Rahmen von Einzelfahrzeugverfahren anders zu behandeln als solche im Typgenehmigungsverfahren.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		technischen Einheit oder eines Bauteils die einschlägigen technischen Anforderungen der in Anlage 6 genannten Rechtsakte oder der in den Anhängen der in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakte und UN-Regelungen erfüllt oder 4. selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Bauartgenehmigung im Einzelfall im Sinne der Fahrzeugteilverordnung erteilt worden ist. Die Etwa-Wirkung von Scheinwerfern für Abblendlicht nach Satz 1 Nummer 2 ist durch ein Gutachten eines für die Prüfung von lichttechnischen Einrichtungen vom Kraftfahrt-Bundesamt benannten Technischen Dienstes nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachung nachzuweisen.	Rechtsakte und UN-Regelungen erfüllt oder	Durch die Ergänzung um die nationale Genehmigungsbehörde und das Einzelfahrzeug wird klargestellt, dass auch in nationalen Einzelgenehmigungsverfahren ordnungsgemäß bestätigte technische Einheiten und Bauteile von der Regelung erfasst werden. Die Änderung schließt damit eine Regelungslücke und gewährleistet eine einheitliche Behandlung genehmigungspflichtiger Bauteile unabhängig davon, ob sie im Rahmen einer Typ- oder Einzelgenehmigung bewertet werden.
15	§ 11	§ 11 Nationale Teilegenehmigung (3) Für das Verfahren gelten die Vorschriften über die Erteilung der Betriebserlaubnis für Fahrzeuge nach § 5 Absatz 1 und 6 in Verbindung mit Anlage 4 entsprechend. Der Inhaber der nationalen Teiletzypgenehmigung hat jedes dem Teiletzyp entsprechende Teil mit der in der Genehmigung vorgegebenen Kennzeichnung dauerhaft und gut lesbar an der vorgegebenen Anbringungsstelle zu versehen, so dass die Kennzeichnung im eingebauten Zustand gut lesbar ist. Die Genehmigung kann Abweichendes von Satz 2 bestimmen. Der Inhaber der nationalen Teiletzypgenehmigung hat jedem Teil in geeigneter Form die Genehmigung und die für die sichere Montage und Bedienung sowie die für die vorschriftsmäßige Verwendung notwendigen Informationen in deutscher Sprache mitzugeben. Auf Anforderung von	§11 (3) letzter Satz sollte geändert werden in: „Auf Anforderung von Erwerbern oder sonstigen Personen, die die Informationen zur Beurteilung der bestimmungsgemäßen und vorschriftsmäßigen Verwendung des genehmigten Teils benötigen, hat der Genehmigungsinhaber die Genehmigung und die Informationen zur Verfügung zu stellen.“	Der Begriff „Erwerber“ greift zu kurz, da die Genehmigungs- und Verwendungsinformationen bereits vor dem Erwerb für die Beurteilung der Eignung eines Teils erforderlich sein können und darüber hinaus auch von Personen benötigt werden, die dessen vorschriftsmäßige Verwendung fachlich beurteilen. Die Erweiterung gewährleistet einen bedarfsgerechten Informationszugang, ohne die Verpflichtung des Genehmigungsinhabers gegenüber einem unbegrenzten Personenkreis zu öffnen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		Erwerben des genehmigten Teils hat der Genehmigungsinhaber die Genehmigung und die Informationen zur Verfügung zu stellen.		
16	§ 12	§ 12 Anerkennung von Genehmigungen, Genehmigungszeichen und Prüfungen aufgrund internationaler Vereinbarungen und aufgrund von Rechtsakten der Europäischen Union (1) Im Verfahren zur Erteilung der Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs sind Genehmigungen und Genehmigungszeichen anzuerkennen, die ein anderer Staat für Teile unter Beachtung der mit der Bundesrepublik Deutschland oder der Europäischen Union vereinbarten Bedingungen erteilt hat. Im Verfahren zur Erteilung der Betriebserlaubnis sind neben den Genehmigungen auch Prüfungen, die auf Grund von § 4 Absatz 1 Satz 1 durchgeführt worden sind, anzuerkennen, wenn die Prüfungen durch vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannte Technische Dienste vorgenommen worden sind, dies nachgewiesen worden ist und die Ergebnisse der Prüfung nicht offensichtlich fehlerhaft sind. Abweichend von Satz 2 können Prüfungen auch von Technischen Diensten, die nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannt sind anerkannt werden, wenn nachgewiesen ist, dass die Technischen Dienste nach den Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes tätig sind, und die Ergebnisse der Prüfungen nicht offensichtlich fehlerhaft sind.	§ 12 Absatz 1 Satz 3 sollte gestrichen werden: „Abweichend von Satz 2 können Prüfungen auch von Technischen Diensten, die nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannt sind, anerkannt werden, wenn nachgewiesen ist, dass die Technischen Dienste nach den Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes tätig sind und die Ergebnisse der Prüfungen nicht offensichtlich fehlerhaft sind.“	Die Regelung ist entbehrlich und führt zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Aufweichung des bestehenden Anerkennungssystems. Erfüllt ein Technischer Dienst die Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, steht grundsätzlich das hierfür vorgesehene Anerkennungs- bzw. Benennungsverfahren zur Verfügung. Es besteht daher kein hinreichender Grund, Prüfungen nicht anerkannter Technischer Dienste außerhalb dieses geregelten Verfahrens gleichzustellen. Zudem lässt die Vorschrift offen, unter welchen Voraussetzungen und durch wen die Einhaltung der KBA-Anerkennungsanforderungen im Einzelfall verbindlich festgestellt werden soll. Dies führt zu Rechts- und Vollzugsunsicherheiten und kann die mit der formellen Anerkennung verbundenen Anforderungen an Qualifikation, Aufsicht und Qualitätssicherung unterlaufen. Darüber hinaus ist insbesondere innerhalb der Europäischen Union der Grundsatz der Gegenseitigkeit zu berücksichtigen. Eine einseitige Anerkennung von Prüfberichten Technischer Dienste, die im jeweiligen Bestimmungsstaat nicht anerkannt oder benannt sind, könnte zu Wettbewerbsnachteilen für die vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannten Technischen Dienste führen. Die Anerkennung ausländischer Prüfungen sollte daher auf klar geregelte unionsrechtliche oder

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
				internationale Anerkennungsmechanismen beschränkt bleiben.
Abschnitt 3 Bau- und Betriebsvorschriften				
17	§ 13	§ 13 Beschaffenheit von Fahrzeugen (1) Jedes Fahrzeug muss so gebaut und ausgerüstet sein, dass 1. sein verkehrüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt, 2. die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben und 3. an seinem Umriss keine Teile so hervorragen, dass durch diese der Verkehr mehr als unvermeidbar gefährdet wird. (2) Jedes Fahrzeug muss in straßenschonender Bauweise hergestellt sein und in dieser erhalten werden. (3) Jedes für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit wichtige Fahrzeugteil, das besonders leicht abgenutzt oder beschädigt werden kann, muss einfach zu überprüfen und leicht auswechselbar sein. (4) Jede Einrichtung zum Führen des Fahrzeugs muss leicht und sicher zu bedienen sein. (5) Die amtlichen Bekanntmachungen nach Maßgabe der Anlage 2 zu dieser Vorschrift sind zu beachten.	§ 13 ist um eine Auffangregelung für Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen zu ergänzen, die nicht oder nicht vollständig den unmittelbar geltenden unionsrechtlichen Genehmigungs- und Bauvorschriften unterliegen . Dabei ist sicherzustellen, dass die bislang national geregelten technischen Anforderungen weiterhin verbindlich gelten bzw. in geeigneter Form in die FGBV und ihre Anlagen überführt werden. Insbesondere ist zu prüfen, ob für solche Fahrzeuge weiterhin hinreichend konkrete Anforderungen unter anderem an • Sitze und Rückhalteeinrichtungen, • Heizung und Lüftung, • Türen, • Radabdeckungen, • Lenkeinrichtungen,	§ 13 enthält im Wesentlichen allgemeine Schutzziel- und Beschaffenheitsanforderungen . Diese können die bislang in der StVZO enthaltenen konkreten technischen Bau- und Ausrüstungsvorschriften nicht vollständig ersetzen. § 16 Absatz 1 StVZO stellt bislang als Grundregel sicher, dass grundsätzlich alle Fahrzeuge den Vorschriften der StVZO und der StVO entsprechen müssen, soweit nicht für einzelne Fahrzeugarten ein besonderes Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist. Damit werden auch Fahrzeuge erfasst, die keiner Betriebserlaubnis bedürfen. Auf dieser Grundlage enthält die StVZO derzeit zahlreiche konkrete und objektiv prüfbare Anforderungen, unter anderem zu Sitzen (§ 35a), Heizung und Lüftung (§ 35c), Türen (§ 35e), Radabdeckungen (§ 36a), Lenkeinrichtungen (§ 38), Diebstahlsicherung (§ 38a), Alarmanlagen (§ 38b), Scheibenwischern (§ 40), Kraftstoffbehältern (§ 45), Schallzeichen (§ 55) und elektromagnetischer Verträglichkeit (§ 55a). Soweit diese Anforderungen künftig weder durch unmittelbar geltendes EU-Recht noch durch konkrete nationale Vorschriften ersetzt werden, entsteht insbesondere für betriebserlaubnisfreie oder nicht vollständig vom europäischen Typgenehmigungsrecht erfasste Fahrzeuge eine

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			• Sicherung gegen unbefugte Benutzung und Alarmanlagen, • Scheibenwischer und weitere Einrichtungen zur Sicht, • Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen, • lichttechnische Einrichtungen, • Einrichtungen für Schallzeichen sowie • elektromagnetische Verträglichkeit bestehen. Die Prüfung von Flüssiggasanlagen zu Wohnzwecken nach dem bisherigen § 60 StVZO ist ebenfalls in geeigneter Weise beizubehalten.	Regelungslücke. Die allgemeinen Anforderungen des § 13 – etwa, dass ein Fahrzeug niemanden mehr als unvermeidbar gefährden darf oder Einrichtungen sicher zu bedienen sein müssen – bieten für die technische Bewertung und den Vollzug keinen gleichwertigen Ersatz für konkrete Bau- und Ausrüstungsvorschriften. Dies betrifft insbesondere kraftbetriebene Sonderfahrzeuge wie etwa bestimmte Krankenfahrstühle, besondere Fahrzeuge für Menschen mit Behinderungen, Fahrzeuge der Klasse L mit abweichenden konstruktiven Merkmalen oder bestimmte Baumaschinen. Es erscheint systematisch nicht nachvollziehbar, für nicht motorisierte Fahrzeuge eigenständige detaillierte Regelungen vorzusehen, während technische Anforderungen an kraftbetriebene Sonderfahrzeuge gegebenenfalls lediglich durch nachgelagerte technische Bekanntmachungen konkretisiert werden sollen. Soweit solche Bekanntmachungen eigenständige verbindliche technische Pflichten begründen sollen, ist zudem auf eine hinreichend bestimmte normative Grundlage zu achten. Eine bloße Veröffentlichung im Verkehrsblatt kann konkrete Anforderungen in einer Rechtsverordnung nicht ohne Weiteres ersetzen. Wesentliche Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Verkehrssicherheit sollten daher unmittelbar in der FGBV oder aufgrund einer hinreichend bestimmten Verweisung in deren Anlagen geregelt werden. Schließlich ist auch die bisherige Regelung des § 60 StVZO zu berücksichtigen. Sie enthält eine

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
				eigenständige Pflicht zur erstmaligen und wiederkehrenden Prüfung bestimmter Flüssiggasanlagen in Fahrzeugen, unter anderem im Wohn- und Freizeitbereich. Ein ersatzloser Entfall dieser Vorschrift wäre durch die allgemeinen Anforderungen des § 13 nicht kompensiert. Ziel der Ergänzung muss daher sein, sicherzustellen, dass mit der Neuordnung des Fahrzeugrechts keine bislang verbindlichen technischen Sicherheitsanforderungen unbeabsichtigt entfallen und für sämtliche Fahrzeugarten weiterhin eindeutige, überprüfbare und vollziehbare Anforderungen bestehen
18	§ 14	§ 14 Verantwortung für den Betrieb (1) Ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination darf nur in Betrieb genommen werden, wenn der Fahrzeugführer zur selbstständigen Fahrzeugführung geeignet ist. (2) Der Halter darf die Inbetriebnahme des Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass 1. der Fahrzeugführer nicht zur selbstständigen Fahrzeugführung geeignet ist oder dass 2. die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs, des Zuges oder des Gespanns durch die Ladung oder die Besetzung leidet.	§ 14 Absatz 2 sollte wie folgt gefasst werden: „(2) Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass 1. der Fahrzeugführer nicht zur selbstständigen Fahrzeugführung geeignet ist, 2. das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder 3. die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs, des Zuges oder des	Der Entwurf übernimmt den Regelungsgehalt des bisherigen § 31 Absatz 2 StVZO nicht vollständig. Insbesondere fehlt die ausdrückliche Verantwortung des Halters dafür, dass Fahrzeug, Zug, Gespann, Ladung oder Besetzung vorschriftsmäßig sind. Diese präventive Halterverantwortung sollte unverändert erhalten bleiben und weiterhin eindeutig sanktionierbar sein. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass der ergänzte Tatbestand auch weiterhin eindeutig bußgeldbewehrt ist.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			Gespanns durch die Ladung oder die Besetzung leidet.“	
19	§ 15	§ 15 Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen (2) Der Fahrzeugführer eines Kraftfahrzeugs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h hat Erste-Hilfe-Material mitzuführen. Dies gilt nicht für motorisierte Krankenfahrstühle, Krafträder und einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen. (3) Der Fahrzeugführer eines Kraftomnibusses mit mehr als 22 Fahrgastsitzplätzen hat Erste-Hilfe-Material 1. in Form eines Verbandkastens und in zweifacher Ausführung mitzuführen, 2. an den dafür vorgesehenen Stellen unterzubringen und 3. an den Stellen der Unterbringung deutlich zu kennzeichnen. (4) Abweichend von den Absätze 1 bis 3 darf bei Kraftfahrzeugen der Feuerwehren, des Zivil- und Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes auch anderes Erste-Hilfe-Material mitgeführt werden, das bei gleicher Art, Mindestmenge und Beschaffenheit mindestens denselben Zweck zur Erste-Hilfe-Leistung erfüllt.	§ 15 (2) sollte wie folgt geändert werden: (2) Der Fahrzeugführer eines In-Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h muss Erste-Hilfe-Material mitzuführen mitgeführt werden. Dies gilt nicht für motorisierte Krankenfahrstühle, Krafträder und einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen. Dies gilt nicht für Krankenfahrstühle, Kraftfahrzeuge der Klassen L1e bis L5e der Anlage 3 und einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen. (3) Der Fahrzeugführer eines In Kraftomnibusses mit mehr als 22 Fahrgastsitzplätzen hat muss Erste-Hilfe-Material mitgeführt werden	Die Änderung dient der Klarstellung und systematischen Vereinheitlichung der Mitführpflicht für Erste-Hilfe-Material. Durch die Formulierung „In Kraftfahrzeugen ... muss Erste-Hilfe-Material mitgeführt werden“ wird die Anforderung unmittelbar an den Betrieb des betreffenden Fahrzeugs geknüpft, ohne die Vorschrift unnötig auf die Person des Fahrzeugführers zu verengen. Zugleich wird der bisherige Ausnahmetatbestand präzisiert. Der Begriff „Krafträder“ ist aufgrund der fahrzeugrechtlichen Definitionen nicht hinreichend geeignet, sämtliche Fahrzeugklassen zu erfassen, die von der Mitführpflicht ausgenommen werden sollen. Insbesondere bestünde die Gefahr, dass Fahrzeuge wie Mopeds oder vergleichbare Fahrzeuge der Klasse L aufgrund der verwendeten Definition unbeabsichtigt der Pflicht zum Mitführen von Erste-Hilfe-Material unterfallen. Die ausdrückliche Bezugnahme auf Kraftfahrzeuge der Klassen L1e bis L5e nach Anlage 3 schafft insoweit eine eindeutige und anhand der Fahrzeugklasse überprüfbare Abgrenzung. Zugleich wird die Regelung an die entsprechenden Ausnahmen bei den Mitführpflichten für Warnausrüstung angeglichen und damit eine widerspruchsfreie Systematik hergestellt. Die Streichung des Zusatzes „motorisierte“ bei Krankenfahrstühlen dient ebenfalls der terminologischen Vereinheitlichung. Insgesamt

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
				verhindert die Änderung unbeabsichtigte neue Mitföhrpflichten für einzelne Fahrzeugklassen und verbessert die Rechtsklarheit und Vollziehbarkeit der Vorschrift.
20	§ 16	§ 16 Warnausrüstung in Kraftfahrzeugen (5) Der Fahrzeugführer eines Kraftfahrzeugs muss mindestens folgende Warnausrüstung mitführen: 1. eine Warnweste, 2. in einem Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t sowie in einer land- oder forstwirtschaftlichen Zug- oder Arbeitsmaschine: ein Warndreieck, 3. in einem Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t: ein Warndreieck und getrennt davon eine mobile Warnleuchte. Satz 1 gilt nicht für Krankenfahrstühle, Kraftfahrzeuge der Klassen L1e bis L5e der Anlage 3 und einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen.	§16 (5) sollte wie folgt geändert werden: Der Fahrzeugführer eines Kraftfahrzeugs muss mindestens folgende Warnausrüstungen mitführen:	Gemeint ist eine kumulative Mitföhrungspflicht
21	§ 19	§ 19 Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen (1) Bei einem Fahrzeug einschließlich eines mitgeführten austauschbaren Ladungsträgers darf die Breite über alles folgendes Maß nicht überschreiten: 1. bei einem Fahrzeug, das nicht zu den Nummern 2 bis 8 zählt 2,55 m, 2. bei einem land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgerät, bei einer selbstfahrenden land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschine, bei einer	§19 (1) Nr.2 sollte wie folgt geändert werden: 2. bei einem land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgerät, bei einer selbstfahrenden land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschine, bei einer Zugmaschine oder bei einem Sonderfahrzeug mit einem oder mehreren auswechselbaren land- oder forstwirtschaftlichen	Die Ergänzung dient der Angleichung an Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208. Danach kann bei land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen eine Breite von bis zu 3,00 m zulässig sein, wenn diese durch Reifen, Gummiketten oder Doppelreifenkonfigurationen für den Bodenschutz bedingt ist. Die bisherige Fassung des § 19 Absatz 1 Nummer 2 berücksichtigt diese unionsrechtlich vorgesehenen Konfigurationen nicht ausdrücklich. Die Änderung beseitigt diese Regelungslücke und stellt sicher, dass entsprechend genehmigte

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		Zugmaschine oder bei einem Sonderfahrzeug mit einem oder mehreren auswechselbaren land- oder forstwirtschaftlichen Anbaugeräten, wenn sie für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke im Sinne des § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung eingesetzt werden 3,00 m 3. bei einem Anhänger hinter einem einspurigen Kraftfahrzeug 1,00 m, 4. bei einem Fahrzeug der Klasse N oder O mit einem Aufbau mit isolierten Wänden, die eine Dicke von mindestens 45 mm aufweisen, sowie bei einem Fahrzeug der Klasse N oder O bei der Beförderung klimatisierter Container oder Wechsellaufbauten 2,60 m, 5. bei einem Fahrzeug mit angebauten Geräten für die Straßenunterhaltung, 3,00 m, 6. bei einem Fahrzeug der Klasse L, ausgenommen Fahrzeuge nach Nummer 7 und 8 2,00 m, 7. bei einem Fahrzeug der Klasse L1e 1,00 m, 8. bei einem Fahrzeug der Klasse L6e-B oder L7e 1,50 m. Satz 1 gilt nicht für ein Schneeräumgerät und ein Winterdienstfahrzeug. Die Ermittlung der Breite über alles erfolgt 1. bei einem Fahrzeug der Klasse M, N oder O nach Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, 2. bei einem Fahrzeug der Klasse T, C, R oder S nach Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 und 3. bei einem Fahrzeug der Klasse L nach Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014.	Anbaugeräten oder Reifen, Gummiketten oder Doppelreifenkonfiguration für den Bodenschutz sofern die Voraussetzungen nach Anhang XXI der delegierten Verordnung (EU) 2015/208 erfüllt sind, wenn sie für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke im Sinne des § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung eingesetzt werden 3,00 m Bei 8. bei einem Fahrzeug der Klasse L6e-B oder L7e-C 1,50 m. Folgende Änderungen sollten erfolgen: Die Ermittlung der Breite über alles erfolgt 1. bei einem Fahrzeug der Klasse M, N oder O nach Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535,	bodenschonende Fahrzeugkonfigurationen auch national eindeutig erfasst werden. Das „C“ bei L7e-C ist notwendig, weil die Breitenbegrenzung von 1,50 m nicht für die gesamte Fahrzeugklasse L7e gilt, sondern nur für die Unterklasse L7e-C. Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 unterscheidet innerhalb von L7e zwischen L7e-A (schwere Straßen-Quads), L7e-B (schwere Gelände-Quads) und L7e-C (schwere Vierradmobile). Für L-Fahrzeuge gilt grundsätzlich eine maximale Breite von 2,00 m; abweichend davon schreibt Anhang I für L6e-B und L7e-C ausdrücklich höchstens 1,50 m vor. Die ausdrückliche Beschränkung der Messvorschriften auf bestimmte Fahrzeugklassen ist zu streichen. Anderenfalls fehlt für Fahrzeuge, die keiner der genannten unionsrechtlichen Fahrzeugklassen zugeordnet werden können, eine eindeutige Regelung zur Ermittlung der Breite beziehungsweise Höhe. Die maßgeblichen Messverfahren sollen daher unabhängig von der formalen Fahrzeugklassenzuordnung als einheitliche technische Grundlage herangezogen werden. Dadurch werden Regelungslücken vermieden und eine einheitliche Ermittlung der Fahrzeugabmessungen sichergestellt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(2) Bei einem Fahrzeug oder bei einer Fahrzeugkombination einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger darf die höchstzulässige Höhe über alles folgendes Maß nicht überschreiten: 1. bei einem Fahrzeug der Klasse L 2,50 m, 2. bei einem Fahrzeug, das nicht zu der Nummer 1 zählt, 4,00 m. Die Ermittlung der Höhe über alles erfolgt 1. bei einem Fahrzeug der Klasse M, N oder O nach Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, 2. bei einem Fahrzeug der Klasse T, C, R oder S nach Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 und 3. bei einem Fahrzeug der Klasse L nach Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014. Abweichend von Absatz 4 Nummer 1 darf bei einem Fahrzeug der Klasse N2 oder N3 die Länge über alles von 12,00 m überschritten werden, wenn die Überschreitung ausschließlich durch das verlängerte Führerhaus im Sinne des Anhang XIII Teil 2 Abschnitt D Nummer 1.4 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 erfolgt. Die Ermittlung der Länge über alles erfolgt	2. bei einem Fahrzeug der Klasse T, C, R oder S nach Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 undoder 3. bei einem Fahrzeug der Klasse L nach Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014. Die Ermittlung der Höhe über alles erfolgt 1. bei einem Fahrzeug der Klasse M, N oder O nach Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, 2. bei einem Fahrzeug der Klasse T, C, R oder S nach Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 undoder 3. bei einem Fahrzeug der Klasse L nach Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014. Abweichend von Absatz 43 Nummer 1	Bezug falsch Siehe Begründung oben

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		1. bei einem Fahrzeug der Klasse M, N oder O nach Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, 2. bei einem Fahrzeug der Klasse T, C, R oder S nach Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 und 3. bei einem Fahrzeug der Klasse L nach Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014. (4) Bei einer Fahrzeugkombination einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger und aller im Betrieb mitgeführter Ausrüstungsteile darf die Länge über alles, unter Beachtung der Vorschriften des Absatzes 3, folgende Maße nicht überschreiten: 1. bei einem Sattelkraftfahrzeug oder bei einer Fahrzeugkombination nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs, ausgenommen Sattelkraftfahrzeuge nach Nummer 2 15,50 m,	Die Ermittlung der Länge über alles erfolgt 1. bei einem Fahrzeug der Klasse M, N oder O nach Anhang XIII Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535, 2. bei einem Fahrzeug der Klasse T, C, R oder S nach Anhang XXI der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 und oder 3. bei einem Fahrzeug der Klasse L nach Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014. §20 Absatz 4 sollte wie folgt geändert werden: 4) Bei einer Fahrzeugkombination einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger und aller im Betrieb mitgeführter Ausrüstungsteile darf die Länge über alles, unter	Die Regelung zur höchstzulässigen Länge von 15,50 m ist zu streichen. Sie stellt eine überholte Sonderregelung dar und führt im Zusammenspiel mit den Regelungen zu verlängerten Fahrerhäusern zu systematischen Unklarheiten. Insbesondere muss auch für Fahrzeugkombinationen mit verlängertem Fahrerhaus eine eindeutige Zuglängenbegrenzung gewährleistet sein. Anderenfalls besteht das Risiko,

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		2. bei einem Sattelkraftfahrzeug sofern folgende höchstzulässigen Teillängen des Sattelanhängers nicht überschritten werden 16,50 m, a) Achse Zugsattelzapfen bis zur hinteren Begrenzung 12,00 m, b) vorderer Überhangradius 2,04 m, 3. bei einer Fahrzeugkombination, ausgenommen Fahrzeugkombinationen nach den Nummern 1 oder 2 18,75 m. Bei einer Fahrzeugkombination, die aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger besteht, die höchstzulässigen Teillängen, einschließlich des Aufbaus, folgende Maße nicht überschreiten dürfen: 1. größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der überschreiten dürfen: Ladefläche hinter dem Führerhaus des Lastkraftwagens und dem hintersten äußeren Punkt der Ladefläche des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Lastkraftwagens und der vorderen Begrenzung des Anhängers 15,65 m, 2. größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus des Lastkraftwagens und dem hintersten äußeren Punkt der Ladefläche des Anhängers der Fahrzeugkombination 16,40 m. (7) Mit Ausnahme einer in Absatz 8 genannten Fahrzeugkombination und ihrer Einzelfahrzeuge ist die Länge oder die Teillänge eines Einzelfahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination —die Länge, die bei voll nach vorn oder hinten ausgezogenen, ausgeschobenen oder ausgeklappten Ladestützen, Ladepritschen, Aufbauwänden oder Teilen davon einschließlich aller im Betrieb mitgeführter	Beachtung der Vorschriften des Absatzes 3, folgende Maße nicht überschreiten: 1. bei einem Sattelkraftfahrzeug oder bei einer Fahrzeugkombination nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs, ausgenommen Sattelkraftfahrzeuge nach Nummer 2 15,50 m, 2. bei einem Sattelkraftfahrzeug sofern folgende höchstzulässigen Teillängen des Sattelanhängers nicht überschritten werden 16,50 m, (7) Mit Ausnahme einer in Absatz 8 genannten Fahrzeugkombination und ihrer Einzelfahrzeuge ist die Länge oder die Teillänge eines Einzelfahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination —die Länge, die bei voll nach vorn oder hinten	dass für entsprechende Fahrzeugkombinationen keine klar bestimmte höchstzulässige Gesamtlänge gilt. Die Streichung dient daher einer eindeutigen und widerspruchsfreien Regelung der zulässigen Fahrzeugkombinationslängen. Bezug falsch

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Ausrüstungsteile gemessen wird. Dabei müssen bei einer Fahrzeugkombination die Längsmittellinien von Kraftfahrzeug und Anhänger eine gerade Linie bilden. Bei einer Fahrzeugkombination mit nicht selbsttätig längenveränderlichen Zugeinrichtungen ist dabei die Position zugrunde zu legen, in der die in § 48 genannten Anforderungen ohne weiteres Tätigwerden des Fahrzeugführers oder einer anderen Person erfüllt sind. Wenn selbsttätig längenveränderliche Zugeinrichtungen verwendet werden, müssen diese nach Beendigung der Kurvenfahrt die Ausgangslänge ohne Zeitverzug wiederherstellen. (8) Hinsichtlich der zulässigen Länge über alles bleiben Längenüberschreitungen durch Ladestützen, die zur zusätzlichen Sicherung und Stabilisierung des zulässigen Überhangs von transportierten Fahrzeugen verwendet werden unberücksichtigt, sofern die transportierten Fahrzeuge auch über die Ladestützen hinausragen, gelten bei 1. einer Fahrzeugkombination mit Ausnahme eines Sattelkraftfahrzeugs nach Nummer 2 die Vorschriften des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 3 und	ausgezogenen, ausgeschoben oder ausgeklappten Ladestützen, Ladepritschen, Aufbauwänden oder Teilen davon einschließlich aller im Betrieb mitgeführter Ausrüstungsteile gemessen wird. Dabei müssen bei einer Fahrzeugkombination die Längsmittellinien von Kraftfahrzeug und Anhänger eine gerade Linie bilden. Bei einer Fahrzeugkombination mit nicht selbsttätig längenveränderlichen Zugeinrichtungen ist dabei die Position zugrunde zu legen, in der die in § 48 §27 genannten Anforderungen ohne weiteres Tätigwerden des Fahrzeugführers oder einer anderen Person erfüllt sind. Wenn selbsttätig längenveränderliche Zugeinrichtungen verwendet werden, müssen diese nach Beendigung der Kurvenfahrt die Ausgangslänge ohne Zeitverzug wiederherstellen. Empfohlen wir die Beibehaltung des Wortlauts des § 32 (7) Bei Fahrzeugkombinationen nach Art von Zügen zum Transport von Fahrzeugen gelten hinsichtlich der Länge die Vorschriften des	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		2. einem Sattelkraftfahrzeug zum Transport von Fahrzeugen die Vorschriften des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 2. Für die Ermittlung von Teillängen bei Fahrzeugkombinationen nach Nummer 2 bleiben Überfahrbrücken zwischen Lastkraftwagen und Anhänger in Fahrtstellung unberücksichtigt.	Absatzes 4 Nummer 4, bei Sattelkraftfahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen gelten die Vorschriften des Absatzes 4 Nummer 2. Längenüberschreitungen durch Ladestützen zur zusätzlichen Sicherung und Stabilisierung des zulässigen Überhangs von Ladungen bleiben bei diesen Fahrzeugkombinationen und Sattelkraftfahrzeugen unberücksichtigt, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Bei der Ermittlung der Teillängen bleiben Überfahrbrücken zwischen Lastkraftwagen und Anhänger in Fahrtstellung unberücksichtigt. Die bisherige Regelung des § 32 Absatz 8 StVZO, wonach auf die zulässigen Abmessungen keine Toleranzen gewährt werden dürfen, wurde in § 19 FGBV nicht übernommen. Es sollte klargestellt werden, ob diese Streichung bewusst erfolgt ist. Andernfalls ist die Regelung zur Vermeidung von Auslegungs- und Vollzugsunsicherheiten wieder aufzunehmen.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
22	§ 20	§ 20 Achslast und Gesamtmasse (1) Mit Ausnahme von Straßenwalzen darf die zulässige Achslast bei einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger mit Luftreifen oder Gummireifen folgende Werte nicht übersteigen, wobei Anhang 13 Teil 2 Abschnitt A der Verordnung (EU) 2021/535 entsprechend gilt: 1. Einzelachslast a) nicht angetriebene Einzelachsen 10,00 t, b) angetriebene Einzelachsen 11,50 t, 2. Doppelachslast eines Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast nach Nummer 1 a) Achsabstand weniger als 1,0 m 11,50 t, b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m 16,00 t, c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m 18,00 t, d) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn - aa) jede Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anhang XIII Teil 2 Abschnitt L der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 ausgerüstet ist oder - bb) jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und dabei die höchstzulässige Achslast von 9,50 t je Achse nicht überschritten wird 19,00 t, 3. Doppelachslast eines Anhängers unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast nach Nummer 1: a) Achsabstand weniger als 1,0 m 11,00 t, b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m 16,00 t,	§ 20 Achslast und Gesamtmasse (1) Mit Ausnahme von Straßenwalzen darf die zulässige Achslast bei einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger mit Luftreifen oder Gummireifen folgende Werte nicht übersteigen, wobei Anhang 13 Teil 2 Abschnitt A der Verordnung (EU) 2021/535 entsprechend gilt: 2. Doppelachslast eines Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast nach Nummer 1 - aa) jede die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anhang XIII Teil 2 Abschnitt L der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 ausgerüstet ist oder	Die Streichung von „jede“ dient der Anpassung an die Vorgaben der Richtlinie 96/53/EG und an die bisherige Regelung des § 34 Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe d StVZO. Danach ist für diese Fallgruppe maßgeblich, dass die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist. Die Formulierung „jede Antriebsachse“ gilt demgegenüber nur für die alternative Konstellation, in der sämtliche Antriebsachsen mit Doppelbereifung ausgerüstet sind und die Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird. Die Verwendung von „jede“ an dieser Stelle würde die unionsrechtlichen Voraussetzungen unzulässig verschärfen und beruht auf einer fehlerhaften Übertragung der bisherigen Regelung.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m 18,00 t, d) Achsabstand 1,8 m oder mehr 20,00 t, 4. Dreifachachslast unter Beachtung der Vorschriften für die Doppelachslast nach den Nummern 2 und 3: a) Achsabstände nicht mehr als 1,3 m 21,00 t, b) Achsabstände mehr als 1,3 m und nicht mehr als 1,4 m 24,00 t. Ist ein Fahrzeug mit anderen als den in Satz 1 genannten Reifen versehen, so darf die Achslast höchstens 4,00 t betragen. (2) Bei einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger, ausgenommen einem Sattelanhänger und einem Starrdeichselanhänger, darf die zulässige Gesamtmasse unter Beachtung des Absatzes 1 folgende Werte nicht übersteigen: 1. Fahrzeug mit nicht mehr als zwei Achsen a) Kraftfahrzeug und Anhänger, ausgenommen Kraftomnibusse, 18,00 t b) Kraftomnibus 19,50 t 2. Fahrzeug mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Kraftfahrzeuge nach den Nummern 3 und 4 a) Kraftfahrzeug 25,00 t b) Kraftfahrzeug mit einer Doppelachslast nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d 26,00 t c) Anhänger 24,00 t d) Kraftomnibus, der als Gelenkfahrzeug gebaut ist 28,00 t 3. Kraftfahrzeug mit mehr als drei Achsen, ausgenommen Kraftfahrzeuge nach Nummer 4 a) Kraftfahrzeug mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4,0 m voneinander entfernt sind 32,00 t	Absatz 20 (2) sollte wie folgt ergänzt werden (2) Bei einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger, ausgenommen einem Sattelanhänger, Zentralachsanhänger und einem Starrdeichselanhänger, darf die zulässige Gesamtmasse unter ... In §20 Abs. 2 Nr. 3 sollte gestrichen werden b) Kraftfahrzeug mit mindestens zwei gelenkten Achsen und mit einer Doppelachslast nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d wobei die höchstzulässige	Die Ergänzung des Begriffs „Zentralachsanhänger“ dient der eindeutigen Erfassung dieser Anhängerbauart in § 20 Absatz 2. Da der Zentralachsanhänger eine besondere Ausprägung des Starrdeichselanhängers darstellt, soll durch die ausdrückliche Nennung eine Auslegungsunsicherheit hinsichtlich seiner Einbeziehung in die Regelung vermieden werden. Die besondere Aufnahme der Streckenlast von 5,00 t je Meter in dieser Fahrzeugkategorie ist zu streichen, sofern die entsprechende Anforderung der Richtlinie 96/53/EG an anderer Stelle allgemein umgesetzt wird. Anhang I Nummer 4.3 der Richtlinie enthält die Begrenzung auf das Fünffache des Abstands zwischen der vordersten und der hintersten Achse als allgemeine

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		b) Kraftfahrzeug mit mindestens zwei gelenkten Achsen und mit einer Doppelachslast nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d wobei die höchstzulässige Streckenlast der Achsen, bezogen auf den Abstand zwischen den Mitten der vordersten und der hintersten Achse, 5,00 t je Meter nicht übersteigen darf 32,00 t 4. Kraftfahrzeug mit mehr als vier Achsen unter Beachtung der Vorschriften in Nummer 3 32,00 t 5. Gleiskettenfahrzeug 32,00 t (3) Abweichend von Absatz 2 gelten für die zulässige Gesamtmasse eines Fahrzeugs der Klasse L die Bestimmungen des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Verbindung mit Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014.	Streckenlast der Achsen, bezogen auf den Abstand zwischen den Mitten der vordersten und der hintersten Achse, 5,00 t je Meter nicht übersteigen darf 32,00 t Nach §20 Absatz 3 sollte ein weiterer Absatz ergänzt werden mit folgendem Wortlaut: (3a) Abweichend von Absatz 2 gelten für die zulässige Gesamtmasse eines Fahrzeugs der Klassen T, R und S die Bestimmungen des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 in Verbindung mit Anhang XXII der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2015/208. Es wird empfohlen den gesamten Absatz zu streichen. (7) Das nach Absatz 5 zulässige Gesamtgewicht errechnet sich	Anforderung für vierachsige Kraftfahrzeuge und nicht als zusätzliche Voraussetzung speziell für Kraftfahrzeuge mit mindestens zwei gelenkten Achsen. Eine erneute Verknüpfung mit der 32,00-t-Regelung ist daher systematisch nicht erforderlich und kann zu dem unzutreffenden Eindruck führen, dass die Streckenlast nur für diese Fahrzeuggruppe maßgeblich ist. Die Ergänzung ist erforderlich, um die unionsrechtlich zulässigen Gesamtmassen land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge vollständig abzubilden. Anhang XXII der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 lässt für bestimmte Fahrzeuge der Klasse T sowie für Fahrzeuge der Klassen R und S mit vier oder mehr Achsen Gesamtmassen bis 32 t zu. Diese Fallgestaltungen werden durch die allgemeinen Vorgaben des Absatzes 2 nicht hinreichend erfasst. Der neue Absatz stellt daher klar, dass für diese Fahrzeugklassen die speziellen unionsrechtlichen Vorgaben maßgeblich sind und vermeidet einen Widerspruch zwischen nationalem Recht und den einschlägigen EU-Typgenehmigungsvorschriften. Die in Absatz 7 vorgesehene Berechnungsformel ist fachlich nicht hinreichend belastbar und führt nur unter bestimmten, in der Praxis häufig nicht gegebenen Voraussetzungen zu zutreffenden Ergebnissen. Bei Sattelzugmaschinen setzt sie voraus, dass die Sattellast exakt der Differenz

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(7) Das nach Absatz 5 zulässige Gesamtgewicht errechnet sich 1. bei Zügen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers, 2. bei Zügen mit Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Starrdeichselanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert und bei gleichen Werten um diesen Wert, 3. bei Sattelkraftfahrzeugen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert a) der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder b) der zulässigen Aufliegebelast des Sattelanhängers. Bei gleichen Werten findet die Verminderung um diesen Wert statt. Ergibt sich danach ein höherer Wert als in Absatz 6 festgelegt, so gilt als höchstzulässige Gesamtmasse der Wert aus Absatz 6.	1. bei Zügen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers, 2. bei Zügen mit Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Starrdeichselanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert und bei gleichen Werten um diesen Wert, 3. bei Sattelkraftfahrzeugen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert a) der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder b) der zulässigen Aufliegebelast des Sattelanhängers. Bei gleichen Werten findet die Verminderung um diesen Wert statt. Ergibt sich danach ein höherer Wert als in Absatz 6 festgelegt, so gilt als	zwischen zulässiger Gesamtmasse und Leermasse entspricht; bei Anhängern müsste die zulässige Gesamtmasse der Summe aus zulässiger Stütz- beziehungsweise Aufliegebelast und zulässiger Achslast entsprechen. Dies ist regelmäßig nicht der Fall. Für Fahrzeuge der Klassen R und S ist die Formel ebenfalls nicht sachgerecht anwendbar. Zur Vermeidung fehlerhafter Berechnungsergebnisse und daraus resultierender Vollzugsunsicherheiten sollte Absatz 7 daher vollständig gestrichen werden. Dies entspricht auch dem Beratungsergebnis des FKT-Sonderausschusses „Besondere Fahrzeugfragen“ vom 20. September 2024 sowie der weiteren Befassung im 203. FKT.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(8) Bei einem Lastkraftwagen und einer Fahrzeugkombination darf die Masse auf der oder den Antriebsachsen nicht weniger als 25 Prozent der Gesamtmasse des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen.	höchstzulässige Gesamtmasse der Wert aus Absatz 6. Änderungsvorschlag: Nach „Fahrzeugkombination“ sind die Wörter „im grenzüberschreitenden Verkehr“ zu ergänzen.	Die 25-%-Vorgabe gilt nach § 34 Absatz 8 StVZO sowie nach Anhang I Nummer 4.1 der Richtlinie 96/53/EG bislang ausschließlich für den grenzüberschreitenden Verkehr. Eine Ausdehnung auf den innerstaatlichen Verkehr ist weder unionsrechtlich geboten noch aus der bisherigen Vollzugspraxis sachlich veranlasst. Probleme aufgrund einer zu geringen tatsächlichen Belastung der Antriebsachsen sind nicht in einem Umfang bekannt, der eine zusätzliche nationale Vorgabe rechtfertigen würde. Die grundsätzliche Eignung des Fahrzeugs hinsichtlich Anhängelast, Zuggesamtgewicht und Steigfähigkeit wird bereits im Rahmen der Fahrzeuggenehmigung berücksichtigt. Eine Ausweitung würde daher die Vorschriften und insbesondere Verfahren für genehmigungspflichtige Schwertransporte durch zusätzliche Abweichungstatbestände unnötig verkomplizieren.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(10) Ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination darf nicht in Betrieb genommen werden oder dessen Inbetriebnahme durch den Halter angeordnet oder zugelassen werden, wenn die zulässige Achslast oder die zulässige Gesamtmasse nach Maßgabe des Absatzes 1, 2, 4, 5 Satz 1 oder des Absatzes 6 überschritten wird.	Absatz 10 ist dahingehend zu präzisieren, dass zwischen den technisch zulässigen Werten , den zulassungsrechtlich zulässigen Werten des Einzelfahrzeugs und den für den konkreten Betrieb der Fahrzeugkombination geltenden Grenzwerten unterschieden wird. Zudem ist ausdrücklich klarzustellen, dass die technisch zulässigen Achslasten und Gesamtmassen in keinem Fall überschritten werden dürfen.	Die derzeitige Fassung differenziert die unterschiedlichen zulässigen Massenbegriffe nicht hinreichend. Die Zulassungsbescheinigung Teil I unterscheidet bereits zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse (F.1) und der im Zulassungsmitgliedstaat zulässigen Gesamtmasse (F.2) sowie entsprechend zwischen technischen und national zulässigen Achslasten. Daneben gelten für Fahrzeugkombinationen eigenständige Höchstgrenzen. So kann beispielsweise bei einer zweiachsigen Sattelzugmaschine mit dreiachsiger Sattelanhänger die Summe der für die Einzelfahrzeuge zulässigen Massen 42 t betragen, während für die Fahrzeugkombination grundsätzlich nur 40 t zulässig sind. Ohne eine klare Differenzierung besteht zudem die Gefahr, dass die Regelung so verstanden wird, als dürften allein die in § 20 genannten straßenverkehrsrechtlichen Grenzwerte ausgeschöpft werden, selbst wenn die technisch zulässigen Werte des konkreten Fahrzeugs niedriger liegen. Absatz 10 sollte deshalb eindeutig bestimmen, dass für den Betrieb stets der jeweils niedrigere technische, zulassungsrechtliche oder für die Fahrzeugkombination geltende Grenzwert maßgeblich ist.
23	§ 23	§ 23 Anhängelast und Anhänger (1) Die gezogene Anhängelast darf folgende Werte nicht übersteigen:	Für Absatz 1 des §23 wird folgende Änderung vorgeschlagen: Anhängelast und Anhänger	Die Änderungen dienen der Vervollständigung und Klarstellung der Regelung. In Nummer 2 wird die Fahrzeugklasse N1G ergänzt, da auch für diese Geländefahrzeuge eine Anhängelast bis zum 1,5-Fachen der zulässigen Gesamtmasse vorgesehen

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		1. bei Fahrzeugen der Klasse M1, ausgenommen Fahrzeuge nach Nummer 2, und bei Fahrzeugen der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge nach Nummer 3, die zulässige Gesamtmasse des ziehenden Kraftfahrzeugs, 2. bei Fahrzeugen der Klasse M1G das 1,5fache der zulässigen Gesamtmasse des ziehenden Kraftfahrzeugs, 3. bei Fahrzeugen der Klasse N in einer Fahrzeugkombination, ausgenommen Sattelkraftfahrzeuge mit durchgehender Bremsanlage, das 1,5fache der zulässigen Gesamtmasse des ziehenden Kraftfahrzeugs. Zudem darf die gezogene Anhängelast nicht den in den Fahrzeugdokumenten des ziehenden Kraftfahrzeugs vom Hersteller angegebenen oder amtlich als zulässig erklärten Wert übersteigen. Bei Fahrzeugen der Klasse M1 nach Satz 1 Nummer 1 oder 2 oder der Klasse N1 nach Satz 1 Nummer 1 darf die tatsächliche Gesamtmasse des Anhängers jedoch nicht mehr als 3 500 kg betragen. Die Anhängelast bei Fahrzeugen der Klasse L und bei motorisierten Krankenfahrstühlen darf höchstens 50 Prozent der Leermasse des Kraftfahrzeugs betragen. Eine Fahrzeugkombination, die die zulässige Anhängelast nach den Sätzen 1 bis 4 überschreitet, darf weder in Betrieb genommen werden, noch darf ihre Inbetriebnahme durch den Halter angeordnet oder zugelassen werden. (2) Ein Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse hinter einem Kraftfahrzeug der Klasse M1 oder L darf nur mitgeführt werden, wenn	(1) Die gezogene Anhängelast darf folgende Werte nicht übersteigen: 1. bei Fahrzeugen der Klasse M1, ausgenommen Fahrzeuge nach Nummer 2, und bei Fahrzeugen der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge nach Nummer 3, die zulässige Gesamtmasse des ziehenden Kraftfahrzeugs, 2. bei Fahrzeugen der Klasse M1G und N1G das 1,5fache der zulässigen Gesamtmasse des ziehenden Kraftfahrzeugs, 3. bei Fahrzeugen der Klasse N in einer Fahrzeugkombination mit durchgehender Bremsanlage, ausgenommen Sattelkraftfahrzeuge, das 1,5fache der zulässigen Gesamtmasse des ziehenden Kraftfahrzeugs. Absatz 2 sollte wie folgt geändert werden: (2) Ein Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse hinter einem Kraftfahrzeug der	ist. In Nummer 3 wird klargestellt, dass die erhöhte Anhängelast eine Fahrzeugkombination mit durchgehender Bremsanlage voraussetzt. Die bisherige Satzstellung war insoweit missverständlich. Die Änderung stellt klar, dass Absatz 2 als nationale Auffangregelung nur für Fahrzeugkombinationen gilt, deren technische Anforderungen an das Mitführen von Anhängern nicht bereits durch unmittelbar geltendes EU-Recht

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		1. das ziehende Kraftfahrzeug eine Allradbremse hat und 2. der Anhänger nur eine Achse hat. Ein Fahrzeug der Klasse L gilt auch bei getrennter Bedienungseinrichtung für die Vorderrad- und Hinterradbremse als Kraftfahrzeug mit Allradbremse. Satz 2 gilt für ein Kraftrad mit Beiwagen nur, wenn auch das Beiwagenrad eine Bremse hat. Ein einachsiger Anhänger ohne bauartbedingte ausreichende eigene Bremse darf nur mitgeführt werden, wenn die Anhängelast höchstens die Hälfte der um 75 kg erhöhten Leermasse des ziehenden Kraftfahrzeugs, aber nicht mehr als 750 kg, beträgt. (4) Ein Anhänger der Klasse O darf nicht hinter einem anderen Straßenfahrzeug mitgeführt werden.	Klasse M1 oder L darf nur mitgeführt werden, wenn Soweit Anforderungen an das Mitführen von Anhängern nicht durch unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union geregelt sind, darf ein Anhänger ohne ausreichende eigene Bremse hinter einem Kraftfahrzeug nur mitgeführt werden, wenn (4) Ein Anhänger der Klasse O darf nicht hinter einem anderen Straßenfahrzeug mitgeführt werden.	geregelt sind. Die bisherige Beschränkung auf die Klassen M1 und L greift insoweit zu kurz und erfasst nicht alle außerhalb des harmonisierten EU-Rechts verbleibenden Fahrzeugkonstellationen. Zugleich werden unnötige Doppelregelungen zum unmittelbar geltenden EU-Recht vermieden. Die Regelung ist zu streichen, da für das pauschale Verbot des Mitführens von Anhängern der Klasse O hinter anderen Straßenfahrzeugen kein sachlicher Regelungsbedarf erkennbar ist. Die Vorschrift würde auch technisch geeignete Fahrzeugkombinationen erfassen, ohne dass eine entsprechende Gefährdung ersichtlich ist. Zudem ist die Abgrenzung zu Anhängern anderer Fahrzeugklassen nicht nachvollziehbar.
24	§ 24	§ 24 Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen (2) Eine ausreichend bemessene und leicht zugängliche Einrichtung zum Befestigen einer Abschleppstange oder eines Abschleppseils 1. muss bei einem mehrspurigen Kraftfahrzeug mit mehr als einer Achse vorn angebracht sein,	Änderungsvorschlag in Absatz 2: (2) Eine ausreichend bemessene und leicht zugängliche Einrichtung zum Befestigen einer Abschleppstange oder eines Abschleppseils 1. muss bei einem mehrspurigen Kraftfahrzeug mit mehr als einer Achse vorn angebracht sein,	Die Regelung ist entbehrlich, da die Anforderungen an eine hintere Abschleppereinrichtung bei Fahrzeugen der Klasse M1 bereits unmittelbar durch das EU-Typgenehmigungsrecht vorgegeben sind. An Selbstfahrenden Arbeitsmaschinen kann es bauartbedingt an der Front keine Anbaumöglichkeit für eine Abschleppöse geben. In diesem Fall kann

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		2. muss bei einem Fahrzeug der Klasse M1 – ausgenommen solche, für die eine Anhängelast nicht zulässig ist – auch hinten angebracht sein und 3. darf an einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine und an einem Stapler vorne und hinten angebracht sein. (4) Es ist verboten, eine Verbindungseinrichtung zu verwenden, die nicht selbsttätig wirkt. Abweichend von Satz 1 kann eine nicht selbsttätig wirkende Verbindungseinrichtung verwendet werden 1. an einer Zugmaschine, an einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine und an einem Stapler, wenn der Fahrzeugführer den Verbindungsvorgang von seinem Sitz aus beobachten kann, 2. an einem Kraftfahrzeug der Klasse M1 oder L, 3. an einem Anhänger, der hinter einer land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine mitgeführt wird, und 4. zur Verbindung eines anderen Kraftfahrzeugs mit 5. einem einachsigen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t oder 6. mit zweiachsigen Anhängern, deren Achsabstand weniger als 1,0 m beträgt, mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t.	2. muss bei einem Fahrzeug der Klasse M1 – ausgenommen solche, für die eine Anhängelast nicht zulässig ist – auch hinten angebracht sein und 3. 2. darf an einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine und an einem Stapler vorne und oder hinten angebracht sein. (4) Es ist verboten, eine Verbindungseinrichtung zu verwenden, die nicht selbsttätig wirkt. Abweichend von Satz 1 kann eine nicht selbsttätig wirkende Verbindungseinrichtung verwendet werden 1. an einer Zugmaschine, an einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine und an einem Stapler, wenn der Fahrzeugführer den Verbindungsvorgang von seinem Sitz aus beobachten kann, 2. an einem Kraftfahrzeug der Klasse M1 oder L, 3. an einem Anhänger, der hinter einer land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine mitgeführt wird, und	sie am Heck angebracht werden. Es ist aber immer 1 Öse ausreichend, daher als Bindewort "oder" anstelle "und". Die Trennung der Fälle 5 und 6 mit eigenen Nummer ist entbehrlich.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			4. zur Verbindung eines anderen Kraftfahrzeugs mit 5. einem einachsigen Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t oder 6. mit zweiachsigen Anhängern, deren Achsabstand weniger als 1,0 m beträgt, mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t.	
25	§ 25	§ 25 Stützeinrichtung und Stützlast (2) Bei einem Starrdeichselanhänger einschließlich eines Zentralachsanhängers mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t muss die vom ziehenden Kraftfahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast mindestens 4 Prozent der tatsächlichen Gesamtmasse des Anhängers betragen, jedoch nicht mehr als 25 kg. Die technisch zulässige Stützlast des ziehenden Kraftfahrzeugs ist vom Hersteller festzulegen und muss, ausgenommen bei Kraftfahrzeugen der Klasse L1e bis L5e, mindestens 25 kg betragen. Bei einem Starrdeichselanhänger einschließlich eines Zentralachsanhängers mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t muss die vom ziehenden Kraftfahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast mindestens 4 Prozent der tatsächlichen Gesamtmasse des Anhängers betragen; sie darf jedoch nicht mehr als 500 kg betragen.	(3) Bei einem Starrdeichselanhänger einschließlich eines Zentralachsanhängers mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t muss die vom ziehenden Kraftfahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast mindestens 4 Prozent der tatsächlichen Gesamtmasse des Anhängers betragen, jedoch nicht mehr als 25 kg. Die technisch zulässige Stützlast des ziehenden Kraftfahrzeugs ist vom Hersteller festzulegen und muss, ausgenommen bei Kraftfahrzeugen der Klasse L1e bis L5e, mindestens 25 kg betragen. Bei einem Starrdeichselanhänger einschließlich eines Zentralachsanhängers mit einer	Die Beschränkung auf die Klassen L1e bis L5e ist zu streichen. Das EU-Typgenehmigungsrecht enthält für Fahrzeuge der Klasse L keine Mindeststützlast. Ohne eine Einbeziehung der gesamten Klasse L könnten daher insbesondere Fahrzeuge der Klasse L7e mit einer geringeren Stützlast EU-konform genehmigt und in Deutschland betrieben werden, wodurch die nationale Mindestanforderung umgangen würde. Die Beschränkung beruht zudem auf einem Übertragungsfehler aus § 44 Absatz 3 StVZO.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(4) Die höchstzulässige Stützlast darf bei den in Absatz 3 Satz 3 genannten Anhängern, die mit einem Geschwindigkeitsschild nach § 41 für eine Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h gekennzeichnet sind, sowie bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten – höchstens 15 Prozent der tatsächlichen Gesamtmasse des jeweiligen Anhängers betragen, jedoch nicht mehr als 2,0 t. Von Satz 1 sind Starrdeichselanhänger einschließlich Zentralachsanhänger ausgenommen, wobei deren Stützlast durch die Stützlast des Zugfahrzeugs oder dessen Achslast begrenzt wird. Bei jedem Starrdeichselanhänger einschließlich Zentralachsanhänger darf weder die Stützlast, die für die Anhängerkupplung oder die Zugeinrichtung angegeben ist, noch die Stützlast, die vom Hersteller des ziehenden Kraftfahrzeugs angegeben ist, überschritten werden.	zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t muss die vom ziehenden Kraftfahrzeug aufzunehmende Mindeststützlast mindestens 4 Prozent der tatsächlichen Gesamtmasse des Anhängers betragen; sie braucht darf jedoch nicht mehr als 500 kg betragen. (4) Die höchstzulässige Stützlast darf bei den in Absatz 3 Satz 3 genannten Anhängern - ausgenommen, die mit einem Geschwindigkeitsschild nach § 41 für eine Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h gekennzeichnet sind, sowie bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten – höchstens 15 Prozent der tatsächlichen Gesamtmasse des jeweiligen Anhängers betragen, jedoch nicht mehr als 2,0 t. Von Satz 1 sind Starrdeichselanhänger einschließlich Zentralachsanhänger ausgenommen, wobei deren Stützlast durch die Stützlast des Zugfahrzeugs oder dessen Achslast begrenzt wird. Bei jedem Starrdeichselanhänger einschließlich Zentralachsanhänger darf weder die Stützlast, die für die Anhängerkupplung oder die Zugeinrichtung angegeben ist, noch	Übertragungsfehler aus § 44 Absatz 3 StVZO

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			die Stützlast, die vom Hersteller des ziehenden Kraftfahrzeugs angegeben ist, überschritten werden.	
26	§ 27	§ 27 Kurvenlaufeigenschaften (2) Beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in den Kreis nach Absatz 1 darf kein Teil des Kraftfahrzeugs oder der Fahrzeugkombination diese Gerade um mehr als 0,8 m nach außen überschreiten. Abweichend von Satz 1 darf ein selbstfahrender Mähdrescher beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in den Kreis diese Gerade um bis zu 1,60 m nach außen überschreiten.	Änderungsvorschlag in Absatz 2: Beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in den Kreis nach Absatz 1 darf kein Teil des Kraftfahrzeugs oder der Fahrzeugkombination diese Gerade um mehr als 0,8 m nach außen überschreiten. Abweichend von Satz 1 darf ein selbstfahrender Mähdrescher eine heckgelenkte Selbstfahrende Arbeitsmaschine und deren Fahrzeugkombination beim Einfahren aus der tangierenden Geraden in den Kreis diese Gerade um bis zu 1,60 m nach außen überschreiten.	Die Sonderregelung ist nicht auf selbstfahrende Mähdrescher zu beschränken. Maßgeblich für das größere Ausschwenken ist die Hecklenkung, nicht der konkrete Verwendungszweck der Arbeitsmaschine. Daher sind heckgelenkte selbstfahrende Arbeitsmaschinen generell sowie deren Fahrzeugkombinationen einzubeziehen. Dadurch wird die Regelung technisch sachgerecht gefasst und eine bislang bestehende Regelungslücke für vergleichbare Fahrzeuge und Kombinationen geschlossen.
27	§ 28	§ 28 Räder, Bereifung, Schneeketten und Radabdeckungen (5) Reifen nach Absatz 4 oder Reifen mit der Kennzeichnung „M+S“, „MPT“, „ML“, „ET“ oder „POR“, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt, an dem sie montiert sind, dürfen nur verwendet werden, wenn	§ 28 Räder, Bereifung, Schneeketten und Radabdeckungen (5) Reifen nach Absatz 4 oder Reifen mit der Kennzeichnung „M+S“, „MPT“, „ML“, „ET“ oder „POR“, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der	Die allgemeine Bezugnahme auf M+S-Reifen kann entfallen, da die Übergangsregelung für ausschließlich mit M+S gekennzeichnete Winterreifen seit dem 1. Oktober 2024 ausgelaufen ist. Eine entsprechende Sonderregelung ist insoweit nicht mehr erforderlich. Für Fahrzeuge der Klasse L ist die M+S-Kennzeichnung jedoch weiterhin relevant und muss aufgrund der hierfür geltenden

Seite 95 von 147

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(6) Werden Fahrzeuge der Klassen N oder O im öffentlichen Straßenverkehr betrieben, müssen die Spritzschutzsysteme oder Radabdeckungen gemäß der VO (EU) 2021/535 Anhang 8 montiert sein.“ (8) Bei Fahrzeugen der Klasse M, N oder O müssen alle an einem Fahrzeug montierten Reifen von der gleichen Bauart und alle an einer Achse montierten Reifen vom gleichen Reifentyp sein. Bei Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und einer durch die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, die nicht unter Satz 1 fallen, müssen alle montierten Reifen müssen von der gleichen Bauart sein. Die Sätze 1 und 2 gilt nicht für die kurzzeitige Nutzung von Noträdern sowie für nach § 41 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichneten Anhänger hinter Kraftfahrzeugen, die mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren werden.	(6) Werden Fahrzeuge der Klassen N oder O im öffentlichen Straßenverkehr betrieben, müssen die Spritzschutzsysteme gemäß der VO (EU) 2021/535 Anhang VIII oder Radabdeckungen gemäß der VO (EU) 2021/535 montiert sein.“ (8) Bei Fahrzeugen der Klasse M, N oder O müssen alle an einem Fahrzeug montierten Reifen von der gleichen Bauart und alle an einer Achse montierten Reifen vom gleichen Reifentyp sein. Bei Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und einer durch die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, die nicht unter Satz 1 fallen, müssen alle montierten Reifen müssen von der gleichen Bauart sein. Die Sätze 1 und 2 gilt gelten nicht für die kurzzeitige Nutzung von Noträdern sowie für nach § 41 für eine	(EU) 2021/535, Anhang VIII für Spritzschutzsysteme bzw. Anhang V für Radabdeckungen. Durch die ausdrückliche Verweisung werden die maßgeblichen Anforderungen eindeutig bestimmt und Auslegungsunklarheiten vermieden. Die Geschwindigkeitsgrenze wird in Anlehnung an die bereits für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen geltende Grenze auf 40 km/h angehoben. Ein sachlicher Grund, vergleichbare selbstfahrende Arbeitsmaschinen auf 25 km/h zu beschränken, ist nicht erkennbar. Bei vergleichbaren technischen Voraussetzungen und Einsatzbedingungen ist eine unterschiedliche Behandlung der Fahrzeugarten nicht gerechtfertigt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 40 -km/h gekennzeichneten Anhänger hinter Kraftfahrzeugen, die mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 40 km/h gefahren werden.	
28	§ 29	§ 29 Bremsen und Unterlegkeile (1) Ein Kraftfahrzeug darf nur in Betrieb genommen werden, wenn 1. es mit zwei voneinander unabhängigen Bremsanlagen oder mit einer Bremsanlage mit zwei voneinander unabhängigen Bedienungseinrichtungen ausgerüstet ist und 2. von den unabhängigen Bremsanlagen oder Bedienungseinrichtungen jede jeweils auch dann wirkt, wenn die andere versagt. Die amtlichen Bekanntmachungen nach Maßgabe der Anlage 2 zu dieser Vorschrift sind zu beachten. (2) In einer Fahrzeugkombination, ausgenommen Sattelkraftfahrzeug, darf nur ein Anhänger mit Auflaufbremse mitgeführt werden. Davon abweichend dürfen hinter einer Zugmaschine zwei Anhänger mit Auflaufbremse mitgeführt werden, wenn 1. beide Anhänger mit Geschwindigkeitsschildern nach § 41 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind, 2. der Zug mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren wird und 3. das Mitführen von mehr als einem Anhänger nicht durch andere Vorschriften untersagt ist. (3) Ausgerüstet werden müssen mit mindestens	(3) Ausgerüstet werden müssen mit mindestens 1. einem Unterlegkeil: a) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 4 t, und b) zweiachsige Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg oder 2. zwei Unterlegkeilen a) drei- und mehrachsige Fahrzeuge, b) Sattelanhänger und c) Starrdeichselanhänger, einschließlich Zentralachsanhängern, mit einer	Grundsätzlich: Für Anhänger, die nicht dem EU-Typgenehmigungsrecht unterliegen, fehlt eine nationale Regelung zu den Anforderungen an die Bremsanlage. Zur Vermeidung einer Regelungslücke sollten entsprechende Mindestanforderungen ergänzt werden. Streichung, da sonst Widerspruch zu 2.b und 2.c

Nr.	Paragraf/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		1. einem Unterlegkeil: a) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 4 t, und b) zweiachsige Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg oder 2. zwei Unterlegkeilen a) drei- und mehrachsige Fahrzeuge, b) Sattelanhänger und c) Starrdeichselanhänger, einschließlich Zentralachsanhängern, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg. d) Von der Pflicht zur Ausrüstung nach Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a sind Gleiskettenfahrzeuge ausgenommen sowie Sattel- und Starrdeichselanhänger, einschließlich Zentralachsanhänger, nach Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b. Jeder Unterlegkeil muss sicher zu handhaben und wirksam sein. Er muss im oder am Fahrzeug leicht zugänglich mit Halterungen angebracht sein, die ein Verlieren und Klappen ausschließen. Haken oder Ketten dürfen als Halterungen nicht verwendet werden.	zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg. d) Von der Pflicht zur Ausrüstung nach Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a sind Gleiskettenfahrzeuge ausgenommen sowie Sattel- und Starrdeichselanhänger, einschließlich Zentralachsanhänger, nach Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b.	
29	§ 30	§ 30 Betriebsstoffversorgung (1) Ein Kraftfahrzeug darf nur mit den vom Hersteller in der Betriebsanleitung oder in anderen für den Halter bestimmten Unterlagen angegebenen Qualitäten von flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen betrieben werden. Abweichend von Satz 1 darf ein Kraftfahrzeug mit anderen Qualitäten von flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen nur betrieben werden, wenn die Einhaltung der in § 38 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	Änderungsvorschlag zu § 30: (1) Kraftfahrzeuge dürfen nur mit flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen in einer für den Einsatz als Brennstoff zum Kraftfahrzeugantrieb vorgesehenen Qualität betrieben werden. Ein Kraftfahrzeug darf nur mit den vom Hersteller in der Betriebsanleitung oder in anderen	Kraftstoffe können auch nachträglich freigegeben werden, beispielsweise E10 für ältere Fahrzeuge. Die Anknüpfung an die Betriebsanleitung oder andere für den Halter bestimmte Unterlagen ist daher problematisch, da der Hersteller diese Unterlagen möglicherweise nicht mehr aktualisiert. Wenn das Ziel der Regelung darin besteht, den Betrieb von Kraftfahrzeugen mit Speiseöl oder ähnlichen Stoffen zu verhindern, wird folgende Formulierung vorgeschlagen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		genannten Anforderungen an das Kraftfahrzeug sichergestellt ist. (2) Absatz 1 gilt auch für ergänzende Betriebsstoffe, die zur Einhaltung von Emissionsvorschriften erforderlich sind. Die Manipulation eines Systems zur Verringerung der Stickoxid-Emissionen und der Betrieb eines Kraftfahrzeugs und seiner Komponenten ohne ein sich verbrauchendes Reagens oder mit einem ungeeigneten sich verbrauchenden Reagens ist unzulässig, wenn das Kraftfahrzeug über ein Emissionsminderungssystem verfügt, das die Nutzung eines sich verbrauchenden Reagens erfordert. (3) Ein Halter, dessen Kraftfahrzeug mit einem System für die Verwendung von verflüssigtem Gas, komprimiertem Erdgas, Flüssigerdgas oder Wasserstoff im Antriebssystem nachgerüstet worden ist, hat nach dem Einbau eine Gassystemeinbauprüfung nach Anlage 7 durchführen zu lassen. Nach der Gassystemeinbauprüfung hat der Halter mit einem System nach Satz 1 eine Begutachtung nach § 8 Absatz 2 in Verbindung mit § 7 zur Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis durchführen zu lassen. Satz 2 gilt nicht für Kraftfahrzeuge, die mit einem für den jeweiligen Kraftfahrzeugtyp nach der UN-Regelung Nr. 115 genehmigten Nachrüstsystem ausgerüstet ist. (4) Nach jeder Reparatur der Gasanlage im Niederdruckbereich ist eine Dichtigkeits- und Funktionsprüfung durchzuführen. Bei einer umfangreicheren Reparatur an der Gasanlage, bei einem Brand oder einem Unfall mit Beeinträchtigung der Gasanlage ist eine Gasanlagenprüfung nach Anlage 7 durchzuführen. Eine Gassystemeinbauprüfung, eine Gasanlagenprüfung sowie eine Dichtigkeits- und Funktionsprüfung darf nur von den verantwortlichen Personen nach der Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen durchgeführt	für den Halter bestimmten Unterlagen angegebenen Qualitäten von flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen betrieben werden. Abweichend von Satz 1 darf ein Kraftfahrzeug mit anderen Qualitäten von flüssigen, gasförmigen oder festen Kraftstoffen nur betrieben werden, wenn die Einhaltung der in § 38 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genannten Anforderungen an das Kraftfahrzeug sichergestellt ist.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		werden. Die Prüfung ist nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachungen vorzunehmen.		
30	§ 31	§ 31 Geräuscentwicklung und Schalldämpferanlage (1) Ein Kraftfahrzeug darf nur in Betrieb genommen werden, wenn es so beschaffen ist, dass die Geräuscentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt. (2) Eine Schalldämpferanlage für ein Kraftfahrzeug im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie dessen Austauschschalldämpferanlage und Einzelteile dieser Anlagen als unabhängige technische Einheit für dieses Kraftfahrzeug dürfen nur verwendet werden, wenn sie mit dem Typgenehmigungszeichen nach Artikel 39 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Verbindung mit Anhang IX der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 oder mit dem vorgeschriebenen Typgenehmigungszeichen der in Anhang IX genannten einschlägigen UN-Regelungen versehen sind. Satz 1 gilt nicht für Schalldämpferanlagen und Austauschschalldämpferanlagen, die ausschließlich im Rennsport verwendet werden. (3) Besteht Anlass zu der Annahme, dass das Geräuschverhalten eines Kraftfahrzeuges nicht nach seiner Genehmigung vorschriftsmäßig ist, so hat der Fahrzeugführer auf Weisung einer zuständigen Person den Schalldruckpegel des Standgeräuschs feststellen zu lassen. Sofern der ermittelte Standgeräuschwert keine eindeutigen Rückschlüsse auf die Vorschriftsmäßigkeit eines Kraftfahrzeugs zulässt, kann ebenfalls das Fahrgeräusch ermittelt werden. Liegt die Messstelle nicht in der Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugs, so besteht die Verpflichtung nur, wenn der Umweg, der zum Erreichen dieser Messstelle zurückzulegen ist, nicht mehr als	Es wird empfohlen den Absatz 2 zu streichen: (2) Eine Schalldämpferanlage für ein Kraftfahrzeug im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie dessen Austauschschalldämpferanlage und Einzelteile dieser Anlagen als unabhängige technische Einheit für dieses Kraftfahrzeug dürfen nur verwendet werden, wenn sie mit dem Typgenehmigungszeichen nach Artikel 39 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Verbindung mit Anhang IX der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 oder mit dem vorgeschriebenen Typgenehmigungszeichen der in Anhang IX genannten einschlägigen UN-Regelungen versehen sind. Satz 1 gilt nicht für Schalldämpferanlagen und Austauschschalldämpferanlagen, die ausschließlich im Rennsport verwendet werden.	Absatz 2 ist zu streichen, da nach der Systematik der FGBV für Fahrzeuge die jeweils einschlägigen unionsrechtlichen Typgenehmigungsvorschriften gelten sollen. Eine gesonderte Regelung ausschließlich für Fahrzeuge der Klasse L ist daher systematisch nicht erforderlich und bildet die vorgesehene Anwendung der vier einschlägigen Rahmenverordnungen nur unvollständig ab. Zudem fehlt eine Regelung für zusammen mit dem Fahrzeug genehmigte Auspuffanlagen der Klasse L, wie sie bislang über die 47. Ausnahmeverordnung zur StVZO berücksichtigt werden. Ausnahmen für ausschließlich im Rennsport verwendete Anlagen sollten systematisch über § 53 FGBV im Einzelfall geregelt werden.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		6 km beträgt. Nach der Messung ist dem Fahrzeugführer ein Nachweis über das Ergebnis der Messung von der die Messung durchführenden Person zu erteilen. Die Kosten der Messung fallen dem Halter des Kraftfahrzeugs zur Last, wenn eine zu beanstandende Überschreitung des für das Kraftfahrzeug zulässigen Geräuschpegels festgestellt wird. Satz 4 gilt nicht, wenn der Fahrzeugführer die Überschreitung des für das Kraftfahrzeug zulässigen Geräuschpegels zu vertreten hat. Im Fall von Satz 5 hat der Fahrzeugführer die Kosten zu tragen.		
31	§ 32	§ 32 Einrichtungen für Schallzeichen (1) Ein Fahrzeug, das mit einer Warnleuchte für blaues Blinklicht nach § 36 Absatz 1 ausgerüstet ist, muss mit mindestens einer Warneinrichtung mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) ausgerüstet sein. Ist an dem Fahrzeug mehr als ein Einsatzhorn angebracht, so muss sichergestellt sein, dass jeweils nur ein Einsatzhorn betätigt werden kann. Ein Einsatzhorn darf nur an Fahrzeugen nach § 36 Absatz 1 angebracht werden. (2) Ein Fahrzeug, das mit einem Anhaltesignalgeber oder mit einem Signalgeber für rote Lichtschrift nach § 36 Absatz 5 ausgerüstet ist, darf neben dem in Absatz 1 vorgeschriebenen Einsatzhorn mit einem Anhaltehorn ausgerüstet sein. Es muss sichergestellt sein, dass das Anhaltehorn nur in Verbindung mit dem Anhaltesignal und dem Signalgeber für rote Lichtschrift betätigt werden kann. Es darf nicht möglich sein, das Einsatz- und das Anhaltehorn gemeinsam zu betätigen. Ein Anhaltehorn darf nur an Fahrzeugen nach § 36 Absatz 5 angebracht werden.	Ergänzung eines neuen Absatz 3 wird empfohlen: (3) Kraftfahrzeuge, für die Anforderungen an Einrichtungen für Schallzeichen nicht durch unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union geregelt sind, müssen mindestens eine Einrichtung für Schallzeichen haben, deren Klang geeignet ist, gefährdete Verkehrsteilnehmer auf das Herannahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen, ohne sie zu erschrecken oder andere mehr als unvermeidbar zu belästigen. Andere Einrichtungen für Schallzeichen oder sonstige Einrichtungen, die bestimmungsgemäß vermeidbare Geräusche erzeugen, dürfen nicht angebracht sein, soweit sie nicht nach dieser Verordnung oder	Für Fahrzeuge außerhalb des Anwendungsbereichs der einschlägigen EU-Typgenehmigungsvorschriften fehlt eine allgemeine nationale Anforderung an eine Einrichtung für Schallzeichen. Zudem sollte das bisherige Verbot sonstiger, nicht erforderlicher lärmverursachender Einrichtungen beibehalten werden. Unionsrechtlich vorgeschriebene oder genehmigte akustische Warnsysteme bleiben hiervon unberührt.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			nach unmittelbar geltendem Recht der Europäischen Union vorgeschrieben oder zulässig sind.	
32	§ 34	§ 34 Anbau von lichttechnischen Einrichtungen (2) Rückwärtige lichttechnische Einrichtungen dürfen auf einem abnehmbaren Schild oder Gestell (Leuchenträger) angebracht sein an 1. einem land- oder forstwirtschaftlichen Anhänger und 2. einem Anhänger zur Beförderung von Eisenbahnwagen auf der Straße (Straßenroller). Der Leuchenträger muss rechtwinklig zur Fahrbahn und zur Längsmittlebene des Fahrzeugs angebracht sein und darf nicht pendeln.	Absatz 2 sollte aus unserer Sicht wie folgt ergänzt werden: (2) Rückwärtige lichttechnische Einrichtungen dürfen auf einem abnehmbaren Schild oder Gestell (Leuchenträger) angebracht sein an 1. einem land- oder forstwirtschaftlichen Anhänger und 2. einem Anhänger zur Beförderung von Eisenbahnwagen auf der Straße (Straßenroller). 3. Anhängern zur Beförderung von Booten, 4. Turmdrehkränen, 5. Förderbändern und Lastenaufzügen, 6. Abschleppachsen, 7. abgeschleppten Fahrzeugen, 8. Fahrgestellen, die zur Anbringung des Aufbaus überführt werden, 9. fahrbaren Baubuden, 10. Wohnwagen und Packwagen im Schaustellergewerbe nach § 3 Absatz	Die Ergänzung ist erforderlich, um die in § 49 Abs. 9 Nr. 3 bis 12 genannten Fahrzeuge vollständig in den Anwendungsbereich des § 34 einzubeziehen. Nach der Begründung des Verordnungsentwurfs sollen die bestehenden nationalen Regelungen für diese Fahrzeugarten fortgeführt werden. Ohne die Ergänzung entstünde eine unbeabsichtigte Regelungslücke, durch die technisch notwendige und bislang zulässige Anbauten bei den betroffenen Fahrzeugen nicht mehr hinreichend abgebildet wären.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b der Fahrzeug- Zulassungsverordnung, 11. angehängten Arbeitsgeräten für die Straßenunterhaltung, 12. Nachläufern zum Transport von Langmaterial.	
33	§ 35	§ 35 Parkleuchten, Park-Warntafeln, Tafeln nach internationalen Abkommen	Vorgeschlagen wird die Ergänzung der Überschrift des § 35 Parkleuchten, Park-Warntafeln, Tafeln nach internationalen Abkommen um den Begriff „Warnmarkierungen“ Die Ergänzung ergibt sich aus unserem Vorschlag für eine Erweiterung des § 35 um einen Absatz 6: An Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen, dürfen durch rot-weiße Warnmarkierungen als Sicherheitskennzeichnung, die der Norm DIN 30710:1990-03 entsprechen müssen, gekennzeichnet werden.	Die Ergänzung der Überschrift um den Begriff „Warnmarkierungen“ ist aus Gründen der Normenklarheit und systematischen Vollständigkeit erforderlich. Mit dem neu vorgesehenen Absatz 6 wird die in § 35 Abs. 6 StVO angelegte rot-weiße Sicherheitskennzeichnung für bestimmte Fahrzeuge des Straßen- und Betriebsdienstes fahrzeugtechnisch konkretisiert. Die Regelung erfasst dabei auch Fahrzeuge, die keine gelbe Warnleuchte führen, und schließt insoweit eine bislang bestehende Regelungslücke. Die technischen Anforderungen an die Kennzeichnung werden in Anlehnung an § 36 Abs. 6 Nr. 1 FGBV ausgestaltet. Die Aufnahme des Begriffs „Warnmarkierungen“ in die Überschrift stellt sicher, dass dieser eigenständige Regelungsgegenstand bereits aus der Normüberschrift erkennbar ist.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(1) Die seitliche Begrenzung eines geparkten Fahrzeugs darf nur durch Parkleuchten und Park-Warntafeln angezeigt werden. An einem Fahrzeug und an einer Fahrzeugkombination darf angebracht sein: 1. entweder je eine nach vorne wirkende Parkleuchte für weißes Licht und eine nach hinten wirkende Parkleuchte für rotes Licht an jeder Längsseite oder 2. eine Begrenzungsleuchte an der Längsseite vorne links und vorne rechts sowie eine Schlussleuchte an der Rückseite des Fahrzeugs oder 3. eine abnehmbare Parkleuchte für weißes Licht an der Vorderseite und eine abnehmbare Parkleuchte für rotes Licht an der Rückseite oder 4. je eine Park-Warntafel an der Vorderseite und an der Rückseite mit je 100 mm breiten unter 45 Grad nach außen und unten verlaufenden roten und weißen Streifen. An einem Fahrzeug, das nicht breiter als 2 000 mm und nicht länger als 6 000 mm ist, dürfen sowohl die Parkleuchten nach Satz 1 Nummer 1 als auch die abnehmbaren Parkleuchten nach Satz 1 Nummer 3 jeweils zu einem Gerät vereinigt sein. (2) Eine Leuchte nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, 2 oder 3 muss so am Fahrzeug angebracht sein, dass der unterste Punkt der leuchtenden Fläche mehr als 350 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1 500 mm von der Fahrbahn entfernt ist. Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Leuchte darf vom äußersten Punkt des	Absatz 1 sollte wie folgt geändert werden: (1) Die seitliche Begrenzung eines geparkten Fahrzeugs darf nur durch Parkleuchten und Park-Warntafeln angezeigt werden. An einem Fahrzeug und an einer Fahrzeugkombination darf angebracht sein: 1. entweder je eine nach vorne wirkende Parkleuchte für weißes Licht und eine nach hinten wirkende Parkleuchte für rotes Licht an jeder Längsseite oder 2. eine Begrenzungsleuchte an der Längsseite vorne links und vorne rechts sowie eine Schlussleuchte an der Rückseite des Fahrzeugs oder (2) Eine Leuchte nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, 2 oder 3 muss so am Fahrzeug angebracht sein, dass der unterste Punkt der leuchtenden Fläche mehr als 350 mm (Begrenzungsleuchte mehr als 250 mm) und der höchste Punkt der	Die Änderung dient der Beibehaltung der bisherigen technischen Regelung und vermeidet eine unbeabsichtigte Abweichung vom üblichen Schaltungsschema von Kraftfahrzeugen. Der bisherige Wortlaut sieht für die Parklichtfunktion die Aktivierung jeweils einer Begrenzungs- und einer Schlussleuchte auf der gewählten Fahrzeugseite vor. Die im Entwurf enthaltene Konkretisierung würde demgegenüber drei gleichzeitig aktive Leuchten voraussetzen und damit von der bei Kraftfahrzeugen üblichen seitenselektiven Parklichtschaltung abweichen. Für eine solche materielle Änderung ist kein sachlicher Grund ersichtlich. Die Ortsangaben sollten daher gestrichen und der bisherige Regelungsinhalt beibehalten werden. Die Ergänzung stellt sicher, dass für Begrenzungsleuchten die nach den einschlägigen internationalen Anbauvorschriften zulässige Mindestanbauhöhe von 250 mm erhalten bleibt. Ohne die Ergänzung würde die allgemeine Mindesthöhe von 350 mm auch auf

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm entfernt sein. Eine Leuchte nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 muss während des Betriebs am Bordnetz anschließbar sein oder mit aufladbaren Stromquellen, die im Fahrbetrieb ständig am Bordnetz angeschlossen sind, ausgerüstet sein. (3) Eine Park-Warntafel muss 1. auf der dem Verkehr zugewandten Seite des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination möglichst niedrig angebracht sein, 2. angebracht sein, dass sie mit dem Umriss des Fahrzeugs, des Zuges oder der Ladung abschließt. Sie darf nicht höher als 1 000 mm bezogen auf den höchsten Punkt der leuchtenden Fläche angebracht sein. Abweichungen von nicht mehr als 100 mm vom Umriss nach innen sind zulässig. Eine Park-Warntafel darf nicht durch einen Rückstrahler oder ein zugeteiltes Kennzeichen verdeckt werden.	leuchtenden Fläche nicht mehr als 1 500 mm von der Fahrbahn entfernt ist. (3) ... Eine Park-Warntafel darf nicht durch einen Rückstrahler oder ein zugeteiltes Kennzeichen nicht verdecken verdeckt werden.	Begrenzungsleuchten Anwendung finden und damit ohne sachlichen Grund von den harmonisierten Anforderungen der UN-Regelung Nr. 48 abweichen. Die Änderung stellt den Wortlaut der bisherigen Regelung in § 51c Abs. 5 StVZO zutreffend wieder her. Die im Entwurf enthaltene Fassung verändert die Aussage sprachlich und gibt den bisherigen Regelungsinhalt nicht korrekt wieder. Durch die vorgeschlagene Formulierung wird klargestellt, dass die Park-Warntafel weder einen Rückstrahler noch ein zugeteiltes Kennzeichen verdecken darf. Eine materielle Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage ist damit nicht verbunden.
34	§ 36	§ 36 Warnleuchten und Signalgeber (1) Mit einer oder, wenn die geometrische Sichtbarkeit es für die Rundumwirkung erfordert, mehreren synchron blinkenden Warnleuchten für blaues Blinklicht dürfen ausgerüstet sein 1. Fahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizeien der Länder, der Bundespolizei, der Militärpolizei, des Zolls, des Bundesamtes für Logistik und Mobilität oder der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dienen,	In § 36 schlagen wir folgende Klarstellung in Absatz 1 vor: Mit einer oder, wenn die geometrische Sichtbarkeit es für die Rundumwirkung oder die Ausfahrt an Einmündungen erfordert, mehreren synchron blinkenden Warnleuchten für blaues Blinklicht dürfen ausgerüstet sein	Die Ergänzung schafft eine ausdrückliche bundesrechtliche Grundlage für sogenannte „Kreuzungsblitzer“, deren Verwendung bislang in mehreren Ländern lediglich auf Grundlage von Ländererlassen zugelassen wird. Durch die Aufnahme in § 36 Abs. 1 FGBV wird klargestellt, dass zusätzliche synchron blinkende blaue Warnleuchten auch zur Verbesserung der Erkennbarkeit bei Ausfahrten und Einmündungen zulässig sind. Damit wird die bestehende Verwaltungspraxis rechtlich abgesichert und

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		2. Einsatz- und Kommando-Fahrzeuge der Feuerwehren, der anderen Einheiten und Einrichtungen des Zivil- und Katastrophenschutzes oder des Rettungsdienstes, falls sie jeweils als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind, 3. Kraftfahrzeuge, die nach der Zulassungsbescheinigung Teil I als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsomnibussen, anerkannt sind und als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind, und 4. Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach der Zulassungsbescheinigung Teil I als Krankenkraftwagen anerkannt sind und als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind. Kraftfahrzeuge nach Satz 1 dürfen 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.		zugleich eine bundeseinheitliche Regelung geschaffen.
35	§ 37	§ 37 Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten (2) Mehrspurige Fahrzeuge dürfen mit einer oder mit mehreren Leuchten zur Beleuchtung von Arbeitsgeräten und Arbeitsstellen (Arbeitsscheinwerfer) ausgerüstet sein. Ein Arbeitsscheinwerfer darf nicht während der Fahrt einschaltbar	(2) Mehrspurige Fahrzeuge dürfen mit einer oder mit mehreren Leuchten zur Beleuchtung von Arbeitsgeräten und Arbeitsstellen (Arbeitsscheinwerfer) ausgerüstet	Die Änderung dient der klaren Trennung zwischen der technischen Ausrüstung des Fahrzeugs und der zulässigen Verwendung des Arbeitsscheinwerfers. Die Formulierung „nicht einschaltbar sein“ würde eine technische Sicherung verlangen, die ein

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		sein. An Fahrzeugen, die dem Bau, der Unterhaltung oder der Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen, dürfen Arbeitsscheinwerfer abweichend von Satz 2 auch während der Fahrt einschaltbar sein; sie dürfen jedoch nur dann eingeschaltet sein, wenn die Fahrt zum Arbeitsvorgang gehört.	sein. Ein Arbeitsscheinwerfer darf nicht während der Fahrt benutzt werden einschaltbar sein . An Fahrzeugen, die dem Bau, der Unterhaltung oder der Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen, dürfen Arbeitsscheinwerfer abweichend von Satz 2 auch während der Fahrt einschaltbar sein; sie dürfen jedoch nur dann eingeschaltet sein, wenn die Fahrt zum Arbeitsvorgang gehört.	Einschalten während der Fahrt konstruktiv verhindert. Eine solche technische Vorgabe ist nicht erforderlich. Entscheidend ist vielmehr, dass Arbeitsscheinwerfer während der Fahrt grundsätzlich nicht benutzt werden dürfen. Für Fahrzeuge des Straßenbetriebs und der Müllabfuhr bleibt die notwendige Ausnahme erhalten, soweit das Einschalten während der Fahrt unmittelbar zum Arbeitsvorgang gehört. Damit werden unnötige technische Anforderungen vermieden, ohne die verkehrssicherheitsrechtliche Beschränkung der Nutzung aufzugeben.
36	§ 38	§ 38 Ausrüstung und Kenntlichmachung von Anbaugeräten (3) Ein Anbaugerät nach Absatz 1 Satz 1 darf nur verwendet werden, wenn es ständig nach vorne und nach hinten kenntlich gemacht wird. Ein Anbaugerät nach Absatz 2 darf nur verwendet werden, wenn es ständig nach hinten durch mindestens eine Park-Warntafel nach § 35 Absatz 1 und 3 oder jeweils durch nach DIN 11030:1994-09 kenntlich gemacht wird. Park-Warntafeln müssen nicht fest am Anbaugerät angebracht sein.	(3) Ein Anbaugerät nach Absatz 1 Satz 1 darf nur verwendet werden, wenn es ständig nach vorne und nach hinten sowie ein kenntlich gemacht wird. Ein Anbaugerät nach Absatz 2 darf nur verwendet werden, wenn es ständig nach hinten durch mindestens eine Park-Warntafel nach § 35 Absatz 1 und 3 oder jeweils durch Folien oder Tafeln nach DIN 11030:1994-09 kenntlich gemacht wird. Park-Warntafeln müssen nicht fest am Anbaugerät angebracht sein.	Die Änderung dient der vollständigen und widerspruchsfreien Übernahme des bisherigen Regelungsinhalts zur Kenntlichmachung von Anbaugeräten. In der Entwurfsfassung ist die bisher vorgesehene Möglichkeit, Anbaugeräte alternativ zu Park-Warntafeln durch Folien oder Tafeln nach DIN 11030:1994-09 kenntlich zu machen, nicht vollständig abgebildet. Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass diese Form der Sicherheitskennzeichnung weiterhin zulässig bleibt. Zugleich wird die Vorschrift sprachlich so gefasst, dass die Anforderungen für Anbaugeräte nach Absatz 1 und Absatz 2 systematisch zusammengeführt werden, ohne den bisherigen materiellen Regelungsgehalt einzuschränken.
37	§ 40	§ 40 Sicht aus und von Kraftfahrzeugen	§ 40	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Für den Fahrzeugführer muss ein ausreichendes Sichtfeld unter allen Betriebs- und Witterungsverhältnissen gewährleistet sein. Sofern auch beim Mitführen eines unbeladenen oder eines beladenen Anhängers die rückwärtige Sicht gewährleistet ist und die Anbringung von Einrichtungen für die indirekte Sicht bauartbedingt mit einfachen Mitteln nicht möglich ist, sind Spiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht nicht erforderlich bei 1. einer einachsigen Zugmaschine, 2. einer einachsigen Arbeitsmaschine, 3. einem offenen Elektrokarren mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und 4. einem mehrspurigen Kraftfahrzeug mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.	Sicht aus und von Kraftfahrzeugen (1) Für den Fahrzeugführer muss ein ausreichendes Sichtfeld unter allen Betriebs- und Witterungsverhältnissen gewährleistet sein. (2) Sofern auch beim Mitführen eines unbeladenen oder eines 4. einem mehrspurigen Kraftfahrzeug mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und offenem Fahrzeugführerplatz.	Es sind 2 unterschiedliche Sachverhalte – direkte Sicht nach vorn und indirekt durch Hilfsmittel nach hinten. Dieses sollte durch 2 Absätze deutlich gemacht werden
Abschnitt 4 Identifizierung, Kennzeichnung und Kontrollgeräte				
38	§ 42	§ 42 Fahrzeug-Identifizierungsnummer (2) Wird nach dem Austausch des Rahmens oder des ihn ersetzenden Teils oder nach dem Austausch der selbsttragenden Struktur der ausgebaute Rahmen, das ihn ersetzende Teil oder die Struktur wiederverwendet, so ist 1. die eingebrachte Fahrzeug-Identifizierungsnummer dauerhaft so zu durchkreuzen, dass sie lesbar bleibt, 2. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer desjenigen Fahrzeugs, an dem der Rahmen oder das Teil wiederverwendet wird, sofort oder nach Zuteilung im nationalen Genehmigungsverfahren neben der	3. die durchkreuzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer der Zulassungsbehörde zum Vermerk in	Die Änderung stellt sicher, dass die durchkreuzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer in dem für das jeweilige Fahrzeug maßgeblichen Genehmigungs- bzw. Zulassungsdokument vermerkt werden kann.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		durchkreuzten Fahrzeug-Identifizierungsnummer einzuschlagen oder einzuprägen und 3. die durchkreuzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer der Zulassungsbehörde zum Vermerk in der Zulassungsbescheinigung Teil II desjenigen Fahrzeugs zu melden, an dem der Rahmen oder das ihn ersetzende Teil wiederverwendet wird. Satz 1 Nummer 3 ist entsprechend anzuwenden, wenn nach dem Austausch die Fahrzeug-Identifizierungsnummer in einen Rahmen oder einen ihn ersetzenden Teil eingebracht wird, der noch keine Fahrzeug-Identifizierungsnummer trägt. Die Zulassungsbehörde hat in den Fällen des Satzes 1 nach § 5 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung zu verfahren.	der Zulassungsbescheinigung Teil II oder Betriebserlaubnis desjenigen Fahrzeugs zu melden, an dem der Rahmen oder das ihn ersetzende Teil wiederverwendet wird	Nicht für alle betroffenen Fahrzeuge wird eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt; insbesondere bei nicht zulassungspflichtigen Fahrzeugen kann stattdessen eine Betriebserlaubnis maßgeblich sein. Durch die Ergänzung wird eine Regelungslücke vermieden und eine vollständige Dokumentation der wiederverwendeten Fahrzeug-Identifizierungsnummer unabhängig von der jeweiligen Fahrzeugart gewährleistet.
39	§ 43	§ 43 Fahrtenschreiber (1) Halter, deren Kraftfahrzeuge nach der Verordnung (EU) Nr.165/2014 in der Fassung vom 4. Februar 2014, konsolidierte Fassung vom 31.Dezember 2024 mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, haben auf ihre Kosten die Fahrtenschreiber nach Maßgabe des Absatzes 2 und der Anlagen 8 und 9 darauf prüfen zu lassen, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Bei Vorliegen der Vorschriftsmäßigkeit hat der Hersteller oder die Werkstatt auf oder neben dem Fahrtenschreiber oder an der B-Säule der Fahrerseite gut sichtbar und dauerhaft ein Einbauschild anzubringen. Bei Kraftfahrzeugen ohne B-Säule ist, sofern möglich, das Einbauschild am Türrahmen einer vorderen Tür des Kraftfahrzeugs gut sichtbar und dauerhaft anzubringen. Das Einbauschild muss plombiert sein, es sei denn, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt. Der Halter hat sicherzustellen, dass das verwendete Einbauschild	§ 43 Fahrtenschreiber (1) Halter, deren Kraftfahrzeuge nach der Verordnung (EU) Nr.165/2014 in der Fassung vom 4. Februar 2014, konsolidierte mit der Fassung vom 31.Dezember 29. April 2024 mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen	Die Datumsangabe ist zu korrigieren. Der 31. Dezember 2024 bezeichnet lediglich den Stand einer konsolidierten Fassung der EU-Verordnung und keinen eigenständigen rechtsverbindlichen Rechtsakt. Maßgeblich ist vielmehr die zugrunde liegende verbindliche Änderungsfassung vom 29. April 2024. Die entsprechende Zitierung sollte auch an weiteren Stellen des Verordnungsentwurfs überprüft werden.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist.		
Abschnitt 5 Bau- und Betriebsvorschriften für andere Straßenfahrzeuge				
40	§ 46	§ 46 Anforderungen an andere Straßenfahrzeuge (1) An einem anderen Straßenfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist ein Hilfsantrieb zulässig. (2) Die Vorschriften nach §§ 13, 14, 19 Absatz 1 bis 8, §§ 20, 21 und § 28 Absatz 1 Satz 2 gelten für andere Straßenfahrzeuge entsprechend. Für die Nachprüfung der Achslasten und der Gesamtmasse gilt, dass der Umweg zur Waage nicht mehr als 2 km betragen darf. Es ist verboten, ein anderes Straßenfahrzeug, das nicht den Bestimmungen nach Satz 1 entspricht, in Betrieb zu nehmen. (3) Die Beschaffenheit eines anderen Straßenfahrzeugs muss sicheres Aufsteigen, Absteigen, Einsteigen und Aussteigen zu den zulässigen Sitz- und Stehplätzen ermöglichen. (4) Die Lenkeinrichtung eines anderen Straßenfahrzeugs muss ein leichtes und sicheres Lenken gewährleisten. Sie ist bei Bedarf mit einer Lenkhilfe zu versehen. Bei Versagen der Lenkhilfe muss die Lenkbarkeit des anderen Straßenfahrzeugs erhalten bleiben. (5) Türen und Türverschlüsse von anderen Straßenfahrzeugen müssen so beschaffen sein, dass beim Schließen störende Geräusche vermieden werden. Türverschlüsse müssen so beschaffen sein, dass ein unbeabsichtigtes Öffnen der Türen nicht zu erwarten ist.		Die Begriffsbestimmung der „anderen Straßenfahrzeuge“ in § 2 Nr. 61 ist mit den hierzu vorgesehenen Anforderungen, insbesondere in § 46 und den zugehörigen Anlagen, nicht durchgängig konsistent. Es sollte eindeutig klargestellt werden, welche Fahrzeugarten von dem Begriff erfasst werden. Eine einheitliche Begriffsverwendung ist aus Gründen der Normenklarheit und der rechtssicheren Anwendung der nachfolgenden Vorschriften erforderlich.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(6) Andere Straßenfahrzeuge, die aufgrund ihres Aufbaus keine ausreichende Sicht nach hinten ermöglichen, müssen einen Spiegel für die Beobachtung des rückwärtigen Fahrbahnraums aufweisen. (7) Anlage 13 ist für andere Straßenfahrzeuge, mit Ausnahme von Fahrrädern und Fahrradanhängern, zu beachten.		
41	§ 48	§ 48 Bremsen und Schallzeichen an Fahrrädern und Fahrradanhängern, Lenkbarkeit (3) Fahrräder, die zu polizeilichen oder zu zolldienstlichen Zwecken verwendet werden, dürfen mit Schallzeichen nach § 32 Absatz 2 und 3 ausgerüstet sein.	Hinweis – in §32 gibt es keinen Absatz 3: (3) Fahrräder, die zu polizeilichen oder zu zolldienstlichen Zwecken verwendet werden, dürfen mit Schallzeichen nach § 32 Absatz 2 und 3 ausgerüstet sein.	
Abschnitt 6 Historische Fahrzeuge und ausländische Fahrzeuge				
42	§ 50	§ 50 Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug (1) Zur Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug ist ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, eines amtlich anerkannten Prüfers oder eines Prüfeningenieurs erforderlich. (2) Voraussetzungen für die Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug sind: 1. die Originalität des Fahrzeugs, 2. ein guter Pflege- und Erhaltungszustand des Fahrzeugs und 3. die Einhaltung der Vorschriftsmäßigkeit. (3) Die Begutachtung ist nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachungen durchzuführen.	§ 50 Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug (1) Zur Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug ist ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, eines amtlich anerkannten Prüfers oder eines Prüfeningenieurs erforderlich. (2) Voraussetzungen für die Einstufung eines Fahrzeugs als historisches Fahrzeug sind: 1. die Originalität des Fahrzeugs einschließlich erfolgter Änderungen die entweder	Es fehlt eine Regelung für den nachträglichen Wegfall der Voraussetzungen des Absatzes 2. Insbesondere sollte klargestellt werden, welche Folgen spätere Veränderungen haben, die weder zeitgenössisch noch nachweislich vor mindestens 30 Jahren erfolgt sind und deshalb die erforderliche Originalität des Fahrzeugs entfallen lassen. Zudem sollte geregelt werden, wie der Wegfall der Voraussetzungen festgestellt wird und welche Auswirkungen dies auf die bereits erfolgte Einstufung als historisches Fahrzeug hat.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
			zeitgenössig oder nachweislich vor mindestens 30 Jahren erfolgt sein müssen, 2. ein guter Pflege- und Erhaltungszustand des Fahrzeugs und 3. die Einhaltung der Vorschriftsmäßigkeit. Es sollte geprüft werden, ob der in § 2 Nr. 74 definierte Unterschriftsberechtigte eines Technischen Dienstes auch zur Begutachtung historischer Fahrzeuge nach § 50 befugt werden soll. Der Referentenentwurf stellt den Unterschriftsberechtigten eines Technischen Dienstes insbesondere bei der Begutachtung von Einzelfahrzeugen nach § 7 Abs. 3 dem amtlich anerkannten Sachverständigen gleich. Sofern eine entsprechende Erweiterung auch für § 50 beabsichtigt ist, ist der Kreis der Begutachtungsberechtigten entsprechend zu ergänzen und mit den Anforderungen der regelmäßigen technischen Prüfung abzustimmen.	
43	§ 51	§ 51 Bau- und Betriebsvorschriften ausländischer Fahrzeuge	§ 51	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(1) Die Vorschriften nach §§ 14, 19, 20, 21, 25, § 28 Absatz 1 Satz 2 bis 4, Absatz 2 bis 4 sowie § 30 Absatz 1 und 2 gelten für ausländische Fahrzeuge entsprechend. Es ist verboten, ein ausländisches Fahrzeug entgegen den Bestimmungen in Satz 1 in Betrieb zu nehmen. (2) Ein ausländisches Fahrzeug, das als Kraftfahrzeug im Sinne des Artikel 1 der Richtlinie 92/6/EWG gilt, darf nur in Betrieb genommen werden und dessen Inbetriebnahme darf nur durch den Halter angeordnet oder zugelassen werden, wenn es mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer nach Maßgabe des Rechts des Zulassungsstaates ausgestattet ist. Der Geschwindigkeitsbegrenzer darf nicht auf eine unzulässige Geschwindigkeit eingestellt werden oder deaktiviert sein. (3) Eine ausländische Fahrzeugkombination nach § 18 Absatz 5 Nummer 3 Buchstabe c der Straßenverkehrs-Ordnung muss den Anforderungen der Anlage 15 entsprechen.	Bau- und Betriebsvorschriften ausländischer Fahrzeuge (1) Die Vorschriften nach §§ 14, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, § 28 Absatz 1 Satz 2 bis 4, Absatz 2 bis 4, § 30 Absatz 1 und 2 sowie §§ 38, 40 gelten für ausländische Fahrzeuge entsprechend.	
Abschnitt 7 Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften				
44	§ 54	§ 54 Ausnahmen von einzelnen Vorschriften (1) Abweichend von § 20 Absatz 2 Nummer 1 darf die zulässige Gesamtmasse von Anhängern mit nicht mehr als zwei Achsen unter Beachtung der Vorschriften für die Achslasten 20,00 t und abweichend von § 20 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 darf die zulässige Gesamtmasse bei Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten und Einzelfahrzeuge 44,00 t nicht überschreiten. Satz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die für diese Achslasten und Gesamtmasse zugelassen sind bei Fahrten im Kombinierten Verkehr	§ 54 Ausnahmen von einzelnen Vorschriften (1) Abweichend von § 20 Absatz 2 Nummer 1 darf die zulässige Gesamtmasse von Anhängern mit nicht mehr als zwei Achsen unter Beachtung der Vorschriften für die Achslasten 20,00 t und abweichend von § 20 Absatz 5 Satz 1 Nummer 5 und Nummer 6 darf die zulässige Gesamtmasse bei Fahrzeugkombinationen mit mehr	Die Ergänzung dient der Überführung der bislang in einer Ausnahmeverordnung geregelten 44-t-Ausnahme in die FGBV. Dabei ist sicherzustellen, dass der bisherige sachliche Anwendungsbereich, insbesondere für den kombinierten Verkehr, unverändert erhalten bleibt und keine allgemeine Zulässigkeit von Fahrzeugkombinationen mit 44 t begründet wird. Der Verweis auf § 20 ist entsprechend anzupassen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		1. auf der Schiene und Straße zwischen Beladestelle oder Entladestelle und nächstgelegenen geeigneten Bahnhof; im begleitenden Kombinierten Verkehr zwischen Beladestelle oder Entladestelle und einem höchstens 150 km Luftlinie entfernten geeigneten Bahnhof, 2. auf der Binnenwasserstraße und Straße zwischen Beladestelle oder Entladestelle und einem höchstens 150 km Luftlinie entfernten Binnenhafen oder 3. auf der See und Straße mit einer Strecke auf See von mehr als 100 km Luftlinie zwischen Beladestelle oder Entladestelle und einem höchstens 150 km Luftlinie entfernten Seehafen. (2) Kombinierten Verkehr nach Absatz 1 Satz 2 ist eine Güterbeförderung, bei der ein Lastkraftwagen, ein Anhänger, ein Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, ein Wechselbehälter oder Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See zurücklegt. (3) Bei der Verwendung eines Fahrzeugs nach Absatz 1 ist bei der Anfuhr eine Reservierungsbestätigung nach § 17 Absatz 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 28. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 42), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 47) geändert worden ist (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) geändert worden ist, und bei der Abfuhr ein von der Eisenbahnverwaltung abgestempelter Frachtbrief oder ein Beförderungspapier für den Bahntransport oder eine Bescheinigung des Schifffahrttreibenden über die Benutzung	als vier Achsen unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten und Einzelfahrzeuge 44,00 t nicht überschreiten.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		eines Binnen- oder Seeschiffs mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzuzeigen.		
45	An- lage 3	Anlage 3 (zu § 2) Europäische Fahrzeugklassen und nationale Fahrzeugarten, Aufbauarten und Fahrzeugklassen Abschnitt 1 Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25	Komplette Streichung der Anlage 3 aus der FGBV	Die in Anlage 3 enthaltene Einteilung der Fahrzeugklassen gibt im Wesentlichen die bereits unmittelbar geltenden unionsrechtlichen Vorgaben zur Fahrzeugklassifizierung wieder, ohne einen eigenständigen nationalen Regelungsgehalt zu begründen. Eine erneute deklaratorische Wiedergabe dieser Vorschriften in der FGBV ist daher nicht erforderlich. Die Übernahme unionsrechtlicher Begriffsbestimmungen und Fahrzeugklassifizierungen in nationales Recht birgt zudem das Risiko von Abweichungen, Übertragungsfehlern und Inkonsistenzen, insbesondere bei späteren Änderungen des unmittelbar geltenden Unionsrechts. Maßgeblich sollten daher unmittelbar die jeweils einschlägigen unionsrechtlichen Bestimmungen in ihrer geltenden Fassung sein. Soweit für die Anwendung der FGBV eine Bezugnahme auf die europäischen Fahrzeugklassen erforderlich ist, sollte diese unmittelbar durch einen dynamischen Verweis auf die jeweils einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften erfolgen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		km/h und ihre Anhänger, jeweils soweit nicht unter Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 gesondert aufgeführt. In den nachstehenden Begriffsbestimmungen ist unter „zulässiger Gesamtmasse“ die vom Hersteller angegebene „technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand“ zu verstehen. 1. Klasse M: Für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, unterteilt in: 1.1. Klasse M1: Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze, unabhängig davon, ob die Anzahl der Sitzplätze auf den Fahrersitz beschränkt ist; 1.2. Klasse M2: Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen, und 1.3. Klasse M3: Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer zulässigen Gesamtmasse über 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen. 2. Klasse N: Für die vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, unterteilt in: 2.1. Klasse N1: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen; 2.2. Klasse N2: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen und 2.3. Klasse N3: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen.	1. Klasse M: Vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, unterteilt in: 1. Vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte... Im Fall eines Zugfahrzeugs, das zur Verbindung mit einem	

Nr.	Paragraf/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Im Fall eines Zugfahrzeugs, das zur Verbindung mit einem Sattelanhänger oder Starrdeichselanhänger bestimmt ist, besteht die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs maßgebliche Masse aus der Summe der fahrfertigen Masse des Zugfahrzeugs, aus der als Stützlast vom Sattel- oder Starrdeichselanhänger auf das Zugfahrzeug übertragbaren Masse, und gegebenenfalls der Höchstmasse der Ladung des Zugfahrzeugs. 3. Klasse O: Anhänger unterteilt in: 3.1. Klasse O1: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 0,75 Tonnen; 3.2. Klasse O2: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 0,75 Tonnen bis höchstens 3,5 Tonnen; 3.3. Klasse O3: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 10 Tonnen und 3.4. Klasse O4: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 10 Tonnen. Im Fall eines Sattelanhängers oder Starrdeichselanhängers ist das für die Klasseneinteilung maßgebliche Höchstmaß gleich der von der oder den Achsen des Anhängers auf den Boden übertragenen Last, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden ist und bis zum zulässigen Höchstwert beladen ist. Die Allgemeinen Begriffsbestimmungen, Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen, den Fahrzeugtypen und Arten des Aufbaus sind dem Anhang I der Verordnung (EU) 2018/858 in der jeweils geltenden Fassung zu entnehmen. Abschnitt 2 Zwei-, drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge Fahrzeuge der Klasse L umfassen zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß Artikel 4 und Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, wozu Fahrräder mit	Sattelanhänger, Zentralachsanhänger oder Starrdeichselanhänger bestimmt ist, Im Fall eines Sattelanhängers, Zentralachsanhängers oder Starrdeichselanhängers ist das für die Klasseneinteilung maßgebliche Höchstmaß gleich ...	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Antriebssystem (Mofa), zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuge mit Beiwagen, leichte und schwere Straßen-Quads sowie leichte und schwere Vierradmobile gehören. Einteilung der Fahrzeuge Klasse L gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 168/2013: Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L1e-L7e Alle Fahrzeuge der Klasse L (1) Länge $\leq 4\,000$ mm oder $\leq 3\,000$ mm für ein L6e-B-Fahrzeug oder $\leq 3\,700$ mm für ein L7e-C-Fahrzeug, und (2) Breite: $\leq 2\,000$ mm, oder $\leq 1\,000$ mm für ein L1e-Fahrzeug, oder $\leq 1\,500$ mm für ein L6e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug und (3) Höhe $\leq 2\,500$ mm und Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L1e Leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug (4) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI-Verbrennungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 4\,000$ W und (8) Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers und	(5) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI- Verbrennungsmotor Fremdzündungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Unterklassen Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L1e-A Fahrrad mit Antriebssystem (9) Räder, die für den Pedalantrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist, und (10) die Leistung des Hilfsantriebs wird beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von ≤ 25 km/h unterbrochen und (11) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 1000 W und (12) ein drei- oder vierrädriges Fahrrad, das mit den zusätzlichen spezifischen Kriterien 9 bis 11 für die Einstufung als Unterklasse übereinstimmt, gilt als technisch gleichwertig in Bezug auf ein zweirädriges L1e-A-Fahrzeug. L1e-B Zweirädriges Kleinkrafttrad (9) (Ein sonstiges Fahrzeug der Klasse L1e, das anhand der Kriterien 9 bis 12 nicht als L1e-A-Fahrzeug eingestuft werden kann. Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L2e Dreirädriges Kleinkrafttrad (4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI-Motor mit Innenverbrennung oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm³, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und	(5) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI-Motor Fremdzündungsmotor mit Innenverbrennung oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm³, falls ein CI-Motor Selbstzündungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(7) maximale Nenndauerleistung oder Nutz-leistung ≤ 4000 W und (8) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 270 kg und (9) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und Unterklassen Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L2e-P Dreirädriges Kleinkrafttrad für Personenbeförderung (10) Ein L2e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L2e-U-Fahrzeug übereinstimmen. L2e-U Dreirädriges Kleinkrafttrad für Güterbeförderung (10) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) LängeLadefläche x BreiteLadefläche $\geq 0,3$ x LängeFahrzeug x größte BreiteFahrzeug oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht. Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien		

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

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(x = 1, 2 oder 3) Enduro-Kraftrad a) Sitzhöhe ≥ 900 mm und b) Bodenfreiheit ≥ 310 mm und c) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) $\geq 6,0$ und d) Masse in fahrbereitem Zustand zuzüglich der Masse der Antriebsbatterie im Falle eines Elektroantriebs oder eines Hybrid-Elektroantriebs ≤ 140 kg und e) kein Beifahrersitz L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3) Trial-Kraftrad a) Sitzhöhe ≤ 700 mm und b) Bodenfreiheit ≥ 280 mm und c) Fassungsvermögen des Kraftstofftanks ≤ 4 l und d) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) $\geq 7,5$ und e) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 100 kg und f) kein Beifahrersitz Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L4e Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen (4) Basisfahrzeug mit Antriebssystem, das mit den Einstufungskriterien hinsichtlich der Klasse und Unterklasse für ein L3e-Fahrzeug übereinstimmt und (5) Basisfahrzeug mit Antriebssystem und einem Beiwagen und (6) mit höchstens vier Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes auf dem Kraftrad mit Beiwagen und		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		(7) mit höchstens zwei Beifahrersitzen im Beiwagen und (8) Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L5e Dreirädriges Kraftfahrzeug (4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 1000 kg und (6) dreirädriges Fahrzeug, das nicht als L2e-Fahrzeug eingestuft werden kann und Unterklassen Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L5e-A Dreirädriges Kraftfahrzeug (7) ein L5e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L5e-B-Fahrzeug übereinstimmen und (8) mit höchstens fünf Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes. L5e-B Dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung (7) als Nutzfahrzeug ausgelegtes Fahrzeug mit geschlossenem, von höchstens drei Seiten zugänglichem Fahrer- und Fahrgastraum und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und (9) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt:		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		a) LängeLadefläche x BreiteLadefläche $\geq 0,3 \times$ LängeFahrzeug x BreiteFahrzeug oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht. Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L6e Leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug (4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und (6) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 425 kg und (7) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm³, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und Unterklassen Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L6e-A Leichtes Straßen-Quad (9) Fahrzeug der Klasse L6e, das nicht mit den spezifischen	7) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm³, falls ein PI-Motor Fremdzündungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm³, falls ein CI-Motor Selbstzündungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und...	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Einstufungskriterien für ein Fahrzeug der Unterklasse L6e-B übereinstimmt und (10) maximale Nenndauerleistung oder Nutz-leistung ≤ 4000 W. L6e-B Leichtes Vierrad-mobil (9) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und (10) maximale Nenndauerleistung oder Nutz-leistung ≤ 6000 W Unter-Unter-klassen Bezeichnung der Unter-Unter-klasse Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung eines L6e-B-Fahrzeugs L6e-BP Leichtes Vierrad-mobil für Personen-beförderung (11) hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes L6e-B-Fahrzeug und (12) L6e-B-Fahrzeug, das nicht dem spezifischen Einstufungskriterium für ein L6e-BU-Fahrzeug entspricht. L6e-BU Leichtes Vierrad-mobil für Güter-beförderung (11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: e) $\text{LängeLadefläche} \times \text{BreiteLadefläche} \geq 0,3 \times \text{LängeFahrzeug} \times \text{BreiteFahrzeug}$ oder f) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und g) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		h) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht. Klasse Bezeichnung der Klasse Gemeinsame Einstufungskriterien L7e Schweres vierrädriges Kraftfahrzeug (4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und (5) Masse in fahrbereitem Zustand: a) ≤ 450 kg für die Beförderung von Personen b) ≤ 600 kg für die Beförderung von Gütern und (6) L7e-Fahrzeug, das nicht als L6e-Fahrzeug eingestuft werden kann und Unterklasse Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L7e-A Schweres Straßen-Quad (7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein für ein L7e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt und (8) ausschließlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug und (9) maximale Nenndauerleistung oder Nutz-leistung ≤ 15 kW und Unter-Unter-klassen Bezeichnung der Unter-Unter-klasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L7e-A1 A1 schweres Straßen-Quad (10) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und (11) Lenkung mittels Lenkstange.		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		L7e-A2 A2 schweres Straßen-Quad (10) L7e-A-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein für ein L7e-A1-Fahrzeug übereinstimmt, und (11) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes. Unterklasse Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L7e-B Schweres Gelände-Quad (10) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein für ein L7e-C- oder ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt, und (11) Bodenfreiheit ≥ 180 mm und Unter-Unter-klassen Bezeichnung der Unter-Unter-klasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse L7e-B1 Gelände-Quad (9) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und (10) für die Lenkung mit einer Lenkstange ausgerüstet und (11) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und (12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 6. L7e-B2 Side-by-Side-Buggy (9) anderes L7e-B-Fahrzeug als ein L7e-B1-Fahrzeug und (10) höchstens drei nicht sattelförmige Sitzplätze, von denen zwei nebeneinander angeordnet sind, einschließlich des Fahrersitzes und (11) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und (12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 8. Unterklasse Bezeichnung der Unterklasse Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		L7e-C Schweres Vierradmobil (7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein für ein L7e-B-Fahrzeug übereinstimmt, und (8) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und (9) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und (10) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und Unter-Unter-klassen Bezeichnung der Unter-Unter-klasse Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung in die Unterklasse L7e-C schwere Vierradmobil L7e-CP Schweres Vierradmobil für Personenbeförderung (11) L7e-C-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein für ein L7e-CU-Fahrzeug übereinstimmt, und (12) höchstens vier nicht sattelförmige Sitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes. L7e-CU Schweres Vierradmobil für Güterbeförderung (11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) $\text{LängeLadefläche} \times \text{BreiteLadefläche} \geq 0,3 \times \text{LängeFahrzeug} \times \text{BreiteFahrzeug}$ oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und	Das Gewicht eines Fahrzeugs wird als identisch mit seiner Masse in fahrbereitem Zustand betrachtet. Die Einstufung eines L3e-Fahrzeugs als Unterklasse je nachdem, ob seine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit weniger, gleich oder mehr als 130 km/h beträgt, ist unabhängig von seiner Einstufung in die Antriebsleistungsklassen L3e A1, L3e A2 oder L3e A3.	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht. (12) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitze, einschließlich des Fahrersitzes. Diese Einteilung gilt nicht für Fahrzeuge nach Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Grundlage der in Abschnitt 2 genannten Leistungsgrenzen ist die maximale Nenndauerleistung bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb und die maximale Nutzleistung bei Fahrzeugen, die von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden. Das Gewicht eines Fahrzeugs wird als identisch mit seiner Masse in fahrbereitem Zustand betrachtet. Die Einstufung eines L3e-Fahrzeugs als Unterklasse je nachdem, ob seine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit weniger, gleich oder mehr als 130 km/h beträgt, ist unabhängig von seiner Einstufung in die Antriebsleistungsklassen L3e-A1, L3e-A2 oder L3e-A3. Abschnitt 3 Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen Klassen und Einstufungskriterien gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 167/2013: 1. Klasse Talle Zugmaschinen auf Rädern; jeder Klasse von Zugmaschinen auf Rädern gemäß den Nummern 1.1 bis 1.4.3 wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:	Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit mindestens zwei Achsen, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		a) „a“ für Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h; b) „b“ für Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h; 1.1. Klasse T1: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1 000mm; bei Zugmaschinen mit umkehrbarem Fahrerplatz (Sitz und Lenkrad umkehrbar) ist die dem Fahrer am nächsten liegende Achse die Achse mit dem größten Reifendurchmesser; 1.2. Klasse T2: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Mindestspurweite von weniger als 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg, einer Bodenfreiheit bis 600 mm; wenn der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine (bestimmt nach der der Norm ISO 789-6:1982 und gemessen über dem Boden) und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90 beträgt, ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt; 1.3. Klasse T3: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg; 1.4. Klasse T4: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung; 1.4.1. Klasse T4.1: (Stelzradzugmaschinen): Zugmaschinen, die für den Einsatz in hohen Reihenkulturen, z. B. Rebkulturen, ausgelegt sind. Sie sind durch ein überhöhtes Fahrgestell oder einen überhöhten Fahrgestellteil gekennzeichnet, so dass sie parallel zu den Pflanzenreihen über diese hinweg fahren und dabei eine oder mehrere Reihen zwischen ihre Räder nehmen können. Sie sind zur		

Nr.	Paragraf/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Beförderung oder zum Antrieb von Geräten konzipiert, die vorn, zwischen den Achsen, hinten oder auf einer Plattform angebracht sind. Befindet sich die Zugmaschine in Arbeitsposition, ist die Bodenfreiheit, gemessen in der Vertikalen der Pflanzenreihen, größer als 1 000 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden (bei normaler Bereifung) und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt; 1.4.2. Klasse T4.2: (überbreite Zugmaschinen): Zugmaschinen, die durch ihre großen Abmessungen gekennzeichnet und speziell zur Bearbeitung großer landwirtschaftlicher Flächen bestimmt sind; 1.4.3. Klasse T4.3: (Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit): Zugmaschinen mit Vierradantrieb, deren auswechselbare Geräte für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, mit einem Tragrahmen, einer oder mehreren Zapfwellen, einer technisch zulässigen Masse von höchstens 10 t und einem Verhältnis technisch zulässige Masse/maximale Leermasse in fahrbereitem Zustand unter 2,5 sowie mit einem Schwerpunkt (bei normaler Bereifung) von weniger als 850 mm über dem Boden. 2. Klasse C: Zugmaschinen auf Gleisketten, die über die Gleisketten oder über eine Kombination von Rädern und Gleisketten angetrieben werden (Definition der Unterklassen analog zu der Klasse T); 3. Klasse R: Anhänger; jeder Klasse von Anhängern gemäß den Nummern 3.1 bis 3.4 wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		a) „a“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h; b) „b“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h; 3.1. Klasse R1: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1 500 kg beträgt; 3.2. Klasse R2: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1 500 kg und bis zu 3 500 kg beträgt; 3.3. Klasse R3: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3 500 kg und bis zu 21 000 kg beträgt; 3.4. Klasse R4: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21 000 kg beträgt; 4. Klasse S: gezogene auswechselbare Geräte. Jeder Klasse von gezogenen auswechselbaren Geräten wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt: a) „a“ für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h; b) „b“ für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h; 4.1. Klasse S1: gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3 500 kg beträgt; 4.2. Klasse S2: gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse über 3 500 kg beträgt.		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Die unterhalb der europäischen Fahrzeugklassen bestehenden Anforderungen an die nationalen Fahrzeugarten sind im Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern des Kraftfahrt-Bundesamtes (SV 1) festgelegt.		
46	Anlage 4	Anlage 4 (zu § 6 Absatz 1) Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeugtypen 1. Der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeuge ist verpflichtet, für jedes dem Fahrzeugtyp entsprechende zulassungspflichtige Fahrzeug eine auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer bezogene Datenbestätigung nach dem Muster zur Ausgestaltung der Datenbestätigung auszufüllen. 1.1. Der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis hat die Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeugs in die Datenbestätigung einzutragen. Sofern mehrere Hersteller beteiligt sind, hat jeder Beteiligte die Angaben für die von ihm hergestellten Teile, sofern nicht ein Beteiligter die Ausfüllung der Datenbestätigung übernimmt, in die Datenbestätigung einzutragen. 1.2. Die Richtigkeit der Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeugs und über dessen Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp hat der für die Ausfüllung der Datenbestätigung jeweils Verantwortliche unter Angabe des Datums zu bescheinigen. 1.3. Die Bezeichnung der EU-Fahrzeugklasse ist zusätzlich einzutragen. 1.4. Die Datenbestätigung ist für die Zulassung dem Fahrzeug mitzugeben.	Die Regelungen zur Datenbestätigung sind klar von den Dokumentationsanforderungen der europäischen Typgenehmigung abzugrenzen. Die Datenbestätigung ist dem Verfahren der nationalen Allgemeinen Betriebserlaubnis zuzuordnen; bei Fahrzeugen mit europäischer Typgenehmigung ist die Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) das maßgebliche Dokument. Anlage 4 und das zugehörige Muster sollten insoweit terminologisch und systematisch eindeutig gefasst werden. 1.3. Die Bezeichnung der EU-Fahrzeugklasse ist, soweit zutreffend, zusätzlich einzutragen.	ABE gilt auch und insbesondere für Fahrzeuge, die keiner EU-Fz.-Klasse entsprechen.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		1.5. Hat der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis auch eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt, ist diese der Datenbestätigung beizufügen. 1.6. Die Datenbestätigung nach Nummer 1 ist entbehrlich, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt für den Fahrzeugtyp Typdaten zur Verfügung gestellt hat und der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis durch Eintragung der vom Kraftfahrt-Bundesamt für den Abruf der Typdaten zugeteilten Typ- sowie Varianten-/Versionsschlüsselnummer in der Zulassungsbescheinigung Teil II bestätigt hat, dass das in der Zulassungsbescheinigung Teil II genannte Fahrzeug mit den Typdaten, die dieser Schlüsselnummer entsprechen, übereinstimmt. 2. Das Kraftfahrt-Bundesamt gibt die Vordrucke für die Zulassungsbescheinigung Teil II aus. 2.1. Der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis hat die Angaben über das Fahrzeug in die Zulassungsbescheinigung Teil II einzutragen. Sofern mehrere Hersteller beteiligt sind, hat jeder Beteiligte für die von ihm hergestellten Teile in die Zulassungsbescheinigung Teil II einzutragen, sofern nicht ein Beteiligter die Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung Teil II übernimmt. 2.2. War die Erteilung der Betriebserlaubnis von der Genehmigung einer Ausnahme abhängig, so müssen die Ausnahme nach § 54 und die genehmigende Behörde in der Zulassungsbescheinigung Teil II bezeichnet werden. 3. Das Kraftfahrt-Bundesamt kann auf Antrag in die Allgemeine Betriebserlaubnis aufnehmen, welche Teile auch nachträglich an- oder eingebaut werden dürfen. § 9 Absatz 1 Nummer 1 oder § 10 Absatz 2 sind anzuwenden.		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		4. Für Fahrzeuge, die für die Bundeswehr zugelassen werden sollen, braucht die Datenbestätigung abweichend von Nummer 1 nur für eine Fahrzeugserie ausgestellt zu werden, wenn der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis die Fahrzeug-Identifizierungsnummer jedes einzelnen Fahrzeugs der Fahrzeugserie der Zentralen Militärkraftfahrtstelle mitteilt. 5. Abweichungen von den technischen Angaben, die das Kraftfahrt-Bundesamt bei Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis durch schriftlichen oder elektronischen Bescheid für den genehmigten Fahrzeugtyp festgelegt hat, sind dem Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis nur gestattet, wenn diese durch einen entsprechenden Nachtrag ergänzt worden ist oder wenn das Kraftfahrt-Bundesamt auf Anfrage erklärt hat, dass für die vorgesehene Änderung eine Nachtragserlaubnis nicht erforderlich ist. Muster Ausgestaltung der Datenbestätigung 1. Trägermaterial Die Datenbestätigung muss fälschungsschwerend gestaltet sein. 2. Aufbau und Inhalt der Datenbestätigung Die Datenbestätigung hat das Format DIN A4. Sie kann beidseitig bedruckt sein oder aus zwei Seiten bestehen, die jeweils einseitig bedruckt sind. Die Anfügung weiterer Seiten ist zulässig, wenn der Schreibraum im Feld (22) oder im Feld (22a) nicht ausreicht. Im Fall der Anfügung weiterer Seiten sind auf jeder anzufügenden Seite die Angaben der Kopfzeile der Seite 2 des Musters ebenfalls anzugeben.		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung																																				
		Aufbau und Inhalt der Datenbestätigung müssen dem Muster entsprechen. Abweichungen sind nur zulässig, wenn die Datenbestätigung den Regelungen entspricht, die die Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) 2018/858, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in ihrer jeweils geltenden Fassung betrifft. Im Fall des Satz 2 haben die Kopfzeilen aller Seiten und die Bescheinigung der Angaben durch den Ausstellungsberechtigten im Wesentlichen dem Muster der Datenbestätigung zu entsprechen. Datenbestätigung für das nachfolgend beschriebene Fahrzeug zum Zwecke der Vorlage • bei der Zulassungsbehörde für die Zulassung des Fahrzeugs, soweit ein Gutachten für die Zulassung nicht erforderlich ist¹⁾ oder • beim amtlich anerkannten Sachverständigen in den Fällen, in denen für die Erteilung der Betriebserlaubnis ein Gutachten erforderlich ist.¹⁾ <table><tr><td>Feld2)</td><td>Teil II3)</td><td>Bezeichnung</td><td>Daten2)</td></tr><tr><td>D.1</td><td>X</td><td>Marke</td><td></td></tr><tr><td>D.2</td><td>X</td><td>Typ</td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>Variante</td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>Version</td><td></td></tr><tr><td>D.3</td><td>X</td><td>Handelsbezeichnung(en)</td><td></td></tr><tr><td>E</td><td>X</td><td>Fahrzeug-Identifizierungsnummer</td><td></td></tr><tr><td>F.1</td><td></td><td>Technisch zulässige Gesamtmasse in kg</td><td></td></tr><tr><td>F.2</td><td></td><td>Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg</td><td></td></tr></table>	Feld2)	Teil II3)	Bezeichnung	Daten2)	D.1	X	Marke		D.2	X	Typ				Variante				Version		D.3	X	Handelsbezeichnung(en)		E	X	Fahrzeug-Identifizierungsnummer		F.1		Technisch zulässige Gesamtmasse in kg		F.2		Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg			
Feld2)	Teil II3)	Bezeichnung	Daten2)																																					
D.1	X	Marke																																						
D.2	X	Typ																																						
		Variante																																						
		Version																																						
D.3	X	Handelsbezeichnung(en)																																						
E	X	Fahrzeug-Identifizierungsnummer																																						
F.1		Technisch zulässige Gesamtmasse in kg																																						
F.2		Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg																																						

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		G Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse) J X Fahrzeugklasse K X Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE L Anzahl der Achsen O Technisch zulässige Anhängelast in kg O.1 gebremst in kg O.2 ungebremst in kg P.1 X Hubraum in cm³ P.2 P.4 X Nennleistung in kW Nenndrehzahl bei min-1 P.3 X Kraftstoffart oder Energiequelle Q Leistungsverhältnis in kW/kg (nur bei Krädern) R X Farbe des Fahrzeugs S.1 Sitzplätze einschließlich Fahrersitz S.2 Stehplätze T Höchstgeschwindigkeit in km/h U.1 Standgeräusch in dB(A) U.2 Drehzahl in min-1 zu U.1 U.3 Fahrgeräusch in dB(A) V.7 CO₂ (in g/km) V.9 Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse (2) X Hersteller-Kurzbezeichnung (2.1) X Code zu (2) (2.2) X Code zu (D.2) mit Prüfziffer Typ/Variante/Variation		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung																												
		Prüfziffer (3) X Prüfziffer zur Fahrzeug- Identifizierungsnummer (4) X Art des Aufbaus (5) X Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus (6) X Datum zu K (7.1) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg: Achse 1 (7.2) Achse 2 (7.3) Achse 3 (8.1) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg Achse 1 (8.2) Achse 2 (8.3) Achse 3 (9) Anzahl der Antriebsachsen Fortsetzung4) : Datenbestätigung für das Fahrzeug (2) Hersteller-Kurzbezeichnung E Fahrzeug-Identifizierungsnummer <table><tr><td>Feld</td><td>Teil II</td><td>Bezeichnung</td><td>Daten</td></tr><tr><td>(10)</td><td>X</td><td>Code zu P.3</td><td></td></tr><tr><td>(11)</td><td>X</td><td>Code zu R</td><td></td></tr><tr><td>(12)</td><td></td><td>Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m3</td><td></td></tr><tr><td>(13)</td><td></td><td>Stützlast in kg</td><td></td></tr><tr><td>(14)</td><td></td><td>Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse</td><td></td></tr><tr><td>(14.1)</td><td></td><td>Code zu V.9 oder (14)</td><td></td></tr></table>	Feld	Teil II	Bezeichnung	Daten	(10)	X	Code zu P.3		(11)	X	Code zu R		(12)		Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m3		(13)		Stützlast in kg		(14)		Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse		(14.1)		Code zu V.9 oder (14)			
Feld	Teil II	Bezeichnung	Daten																													
(10)	X	Code zu P.3																														
(11)	X	Code zu R																														
(12)		Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m3																														
(13)		Stützlast in kg																														
(14)		Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse																														
(14.1)		Code zu V.9 oder (14)																														

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvor- schlag	Begründung
		(15.1) Bereifung – Achse 1 (15.2) Bereifung – Achse 2 (15.3) Bereifung – Achse 3 (18) Länge in mm (19) Breite in mm (20) Höhe in mm (22) Bemerkungen und Ausnahmen [Hinweis: Es sind nur solche Angaben einzutragen, die nach dem Leitfaden vorgesehen sind] (22a) [Hinweis: Raum für weitere Angaben des Genehmigungsinhabers zur technischen Fahrzeugbeschreibung, die nicht in die Zulassungsbescheinigung übernommen werden] (23) X Raum für interne Vermerke des Herstellers [Hinweis: Bei Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil II ist zwingend anzugeben: Zulassungsbescheinigung Teil II ausgegeben am: , mit der Nummer: ansonsten weitere interne Herstellerangaben, z. B. Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode möglich] Bescheinigung der Angaben durch den Ausstellungsberechtigten⁵⁾ : • Die Richtigkeit der vorstehenden Angaben wird heute bescheinigt.		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		• Die Übereinstimmung mit der unter Feld K und (6) angegebenen ABE und dem gleichnamigen Typ ggf. nebst Variante/Version bzw. Ausführung wird bestätigt. • Für die Zulassung ist ein Gutachten erforderlich. Datum Firma Unterschrift i. V. (xxxx) 1) Ob ein Gutachten erforderlich ist, ergibt sich aus der Bescheinigung der Angaben durch die Ausstellungsberechtigten. 2) Für die Ausfüllung ist der Leitfaden zur Zulassungsbescheinigung Teil I und II zu beachten. 3) Soweit für das Fahrzeug eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt wurde, kann auf die Angabe der mit „X“ gekennzeichneten Felder in der Datenbestätigung verzichtet werden. 4) Jede Fortsetzungsseite ist als solche zu kennzeichnen und mit den Angaben (2) Hersteller-Kurzbezeichnung und (E) Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Fahrzeugs zu versehen. 5) Nichtzutreffendes bitte streichen.		
47	Anlage 5	Anlage 5 <i>(zu § 7 Absatz 1 und 2)</i> Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge	§ 4 FGBV regelt, dass zur Erlangung einer Betriebserlaubnis die Einzelbauvorschriften der jeweiligen Rahmen-VO zu erfüllen sind. § 5 FGBV regelt die entsprechenden Mindestanforderungen sowie die zerstörungsfreie Prüfung für Einzelfahrzeuge. Anlage 5 bestimmt und regelt jedoch nicht weiterführend das einheitliche Verfahren bei der Begutachtung von Einzelfahrzeugen wie dies in anderen EU-Mitgliedsstaaten auch der Fall ist (siehe z. Bsp. die Niederlande). Bei der Vorgabe der Mindestanforderungen in § 5 FGBV wird – vor allem für Fahrzeuge ohne spezielle Anforderungen an die Einzelgenehmigung oder für Fahrzeuge in kleiner Serie – im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge die „Angemessenheit“ nicht berücksichtigt. Eine Bewertung der „Angemessenheit“ sollte zumindest über Anlage 5 geregelt werden. Für Einzelfahrzeuge sollte die Möglichkeit vorgesehen	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
			werden, die technischen Anforderungen eines EU-Rechtsaktes – beispielsweise im Falle reiner Laborprüfungen – mit angemessenem Aufwand nachzuweisen. Um ein einheitliches und rechtssicheres Verfahren bei der Begutachtung von Einzelfahrzeugen zu gewährleisten, sollten deshalb in Anlage 5 die Grundlagen für die Anwendung alternativer nationaler Anforderungen näher bestimmt bzw. geregelt werden. Insbesondere muss über Anlage 5 eine gleiche Verfahrensweise und vergleichbare Mindestanforderungen für alle Fahrzeugklassen geregelt werden. Anlage 5 sollte deshalb den Grundgedanken des Anhangs II Teil 1 Anlage 2 der VO (EU) 2018/858 (Nachweis der wesentlichen EU-Anforderungen ist für Einzelfahrzeuge ausreichend) inhaltlich widerspiegeln und ein einheitliches Verfahren vorgeben. Nur so lässt sich eine einheitliche Verfahrensweise und eine Gleichbehandlung aller Fahrzeugklassen im Rahmen der nationalen Einzelgenehmigung sowie ein einheitliches Verfahren bei der Begutachtung von Einzelfahrzeugen gewährleisten. Die wesentlichen Anforderungen der jeweiligen Rechtsakte könnten über entsprechende Bekanntmachungen in Verbindung mit Anlage 2 festgelegt werden. Einzelfahrzeuge müssen grundsätzlich die technischen EU-Typgenehmigungsvorschriften ihrer Fahrzeugklasse und Zweckbestimmung erfüllen. Über Anlage 5 sollte auch für die Fahrzeugklassen „L, T“ die entsprechende Vorgehensweise bei besonderer Zweckbestimmung festgelegt werden. In Bezug auf ein einheitliches Begutachtungsverfahren für Einzelfahrzeuge muss Anlage 5 auch Vorgaben für den Nachweis von Bauvorschriften im Einzelfall und deren Anwendung beinhalten (Prüfkaskade für den Einzelfall). Über diese Prüfkaskade sollten der zulässige Nachweis der wesentlichen Anforderungen (Leistungsanforderungen), der Nachweis der Etwa-Wirkung oder der Nachweis der Vorschriftsmäßigkeit für sicherheitsrelevante Systeme bei Einzelfahrzeugen (Zulässigkeit von Fahrversuchen unter realen Bedingungen) bzw. der ausreichende Nachweis des EU-Schutzziels (EU-Konformität) in bestimmten Fällen geregelt werden. Insbesondere sollten die anwendbaren alternativen Anforderungen sowie der Nachweis der Etwa-Wirkung weiterführend über die Anlage 5 bestimmt werden.	
48	An- lage 5	Anlage 5 (zu § 7 Absatz 1 und 2)		Die Änderung dient der Übereinstimmung mit den Auslegungs- und Anwendungshinweisen für den Vollzug der Verfahren der Fahrzeug-

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge 1. Einheitliches Verfahren bei der Begutachtung von Einzelfahrzeugen zum Erhalt einer Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 Absatz 1 oder einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungen nach § 7 Absatz 2: 1.1. Die physische Begutachtung eines Fahrzeugs einschließlich der Gutachtenerstellung für eine Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 Absatz 1 oder eine nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach § 7 Absatz 2 hat im Geltungsbereich dieser Verordnung zu erfolgen. 1.2. Für eine Begutachtung durch einen Technischen Dienst muss die Mindestausstattung an die Ausrüstungen und die Einrichtungen nach Nummer 9.2 der Regeln für die Benennung von Technischen Diensten (Kategorie A, B, D)2 oder nach den europäischen Rechtsakten, UN-Regelungen oder nationalen alternativen Anforderungen vorhanden sein. 1.3. Für eine Begutachtung durch eine Technische Prüfstelle muss die Mindestausstattung an die Ausrüstungen und die Einrichtungen nach den in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakten und	1.1. Die physische Begutachtung eines Fahrzeugs einschließlich der Gutachtenerstellung für eine Einzelbetriebserlaubnis nach § 7 Absatz 1 oder eine nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach § 7 Absatz 2 hat im Geltungsbereich dieser Verordnung innerhalb der EU zu erfolgen. Die Nr. 1.2 und 1.3 der Anlage 5 sollten wie folgt geändert werden. 1.2. Für eine Begutachtung durch einen Technischen Dienst oder eine Technische Prüfstelle müssen muss die Ausstattungen vorhanden sein, die für die Begutachtung notwendig sind. die Mindestausstattung an die Ausrüstungen und die Einrichtungen nach Nummer 9.2 der Regeln für die Benennung von Technischen Diensten (Kategorie A, B, D)	Einzelgenehmigung. Nach Nummer 2.1 der Bekanntmachung in Verkehrsblatt 2023, Heft 8, Nummer 47, Seite 266 ist jedes einzelne Fahrzeug physisch in Gänze innerhalb der Europäischen Union zu begutachten. Die Formulierung „im Geltungsbereich dieser Verordnung“ könnte demgegenüber als Beschränkung auf das Bundesgebiet verstanden werden und würde insbesondere bei nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungen nach § 7 Absatz 2 von der bestehenden Begutachtungspraxis abweichen. Die Ersetzung durch „innerhalb der EU“ beseitigt diesen Widerspruch und stellt einen einheitlichen räumlichen Prüfbereich sicher. Aus Gründen eines kohärenten Verfahrens soll dies gleichermaßen für Einzelbetriebserlaubnisse nach § 7 Absatz 1 gelten. Die Zusammenführung der Nummern 1.2 und 1.3 stellt einheitliche Anforderungen an Begutachtungen durch Technische Dienste und Technische Prüfstellen sicher. Maßgeblich soll nicht eine abstrakt festgelegte Mindestausstattung der jeweiligen Institution, sondern die für die konkrete Begutachtung tatsächlich erforderliche Ausstattung sein. Nur so kann gewährleistet werden, dass beide Stellen auf vergleichbarer fachlicher Grundlage zu gleichwertigen Begutachtungsergebnissen gelangen. Die Anforderungen an Technische Dienste ergeben sich bereits aus den Benennungsregeln, der

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		UN-Regelungen oder nach nationalen alternativen Anforderungen vorhanden sein. 1.4. Mängel bei der Gutachtenerstellung durch Unterschriftsberechtigte der Technischen Dienste, die bei der Erteilung einer Betriebserlaubnis für ein Einzelfahrzeug nach § 7 Absatz 1 oder ein Fahrzeug mit einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach § 7 Absatz 2 oder im Rahmen von Kontrollmaßnahmen auffallen, werden von der nach Landesrecht zuständigen Behörde aufbereitet und dem Kraftfahrt-Bundesamt bekanntgegeben. Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft daraufhin in eigener Verantwortung und Zuständigkeit, ob der zuständige Unterschriftsberechtigte des Technischen Dienstes ordnungsgemäß gearbeitet hat. Bei nicht ordnungsgemäßer Durchführung der Gutachtenerstellung ergreift das Kraftfahrt-Bundesamt erforderlichenfalls Maßnahmen gegenüber dem Technischen Dienst und schreibt gegebenenfalls Maßnahmen zur Qualitätssicherung vor. Das Kraftfahrt-Bundesamt informiert die nach Landesrecht zuständige Behörde hierüber. 1.5. Mängel bei der Gutachtenerstellung durch amtlich anerkannte Sachverständige der Technischen Prüfstelle, die bei der Erteilung einer Betriebserlaubnis für ein Einzelfahrzeug nach § 7 Absatz 1 oder ein Fahrzeug mit einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungen nach § 7 Absatz 2 oder im Rahmen von Kontrollmaßnahmen auffallen, werden von der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Rahmen ihrer Zuständigkeit aufbereitet und der für die betroffene Technischen Prüfstelle nach Landesrecht zuständigen Behörde bekanntgegeben. 1.6. Die nach Landesrecht zuständige Behörde der betroffenen Technischen Prüfstelle prüft bei Mängeln	1.3. Für eine Begutachtung durch eine Technische Prüfstelle muss die Mindestausstattung an die Ausrüstungen und die Einrichtungen nach den in § 4 Absatz 1 Satz 1 genannten europäischen Rechtsakten und UN-Regelungen oder nach nationalen alternativen Anforderungen vorhanden sein. 2.1 2, Für Fahrzeuge im Sinne des Artikel 2 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EU) 2018/858 kann nach § 7 Absatz 1 eine Betriebserlaubnis für ein Einzelfahrzeug oder nach § 7 Absatz 2 eine nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung beantragt werden.	Akkreditierung sowie den anzuwendenden europäischen Rechtsakten und UN-Regelungen. Für Technische Prüfstellen bestehen entsprechende Vorgaben aus den jeweils einschlägigen Vorschriften. Die bisherigen gesonderten Regelungen sind daher teilweise redundant und können den unzutreffenden Eindruck unterschiedlicher Ausstattungs- und Qualitätsanforderungen erwecken. Nummer 1.3 kann deshalb entfallen und Nummer 1.2 funktions- und institutionsneutral gefasst werden.

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		nach Nummer 5 in eigener Verantwortung und Zuständigkeit, ob der zuständige amtlich anerkannte Sachverständige der Technischen Prüfstelle ordnungsgemäß gearbeitet hat. Bei nicht ordnungsgemäßer Durchführung der Gutachtenerstellung ergreift die nach Landesrecht zuständige Behörde erforderlichenfalls Maßnahmen gegenüber dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder der Technischen Prüfstelle und schreibt gegebenenfalls Maßnahmen zur Qualitätssicherung vor. Die nach Landesrecht zuständige Behörde der betroffenen Technischen Prüfstelle informiert die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Fahrzeuggenehmigung hierüber. 2. Anwendungsbereich bei vollständigen Fahrzeugen: 2.1 § 7 Absatz 1 gilt für folgende Fahrzeuge zum Erhalt einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge: a) Kraftfahrzeug mit den Merkmalen der Klassen M und N, jedoch mit der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h und ihre Anhänger, b) zwei-, drei- und leichte vierrädrige Kraftfahrzeug gemäß Rahmenverordnung (EU) Nr. 168/2013 (Klasse L), c) land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 der Klassen T und C einschließlich der Fahrzeuge gemäß Definition gemäß § 2 Satz 1 Nummer 16 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung genannten Fahrzeuge sowie die von ihnen gezogenen Anhänger der Klasse R und auswechselbare Geräte der Klasse S, d) Gleisketten-Fahrzeuge, e) Prototypen, die unter Verantwortung des Herstellers zur Durchführung eines speziellen Testprogramms auf		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		der Straße betrieben werden, sofern sie speziell für diesen Zweck konstruiert und gebaut wurden, f) selbstfahrende Arbeitsmaschinen gemäß § 2 Satz 1 Nummer 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, g) sonstige Fahrzeuge, die nicht unter die oben genannten Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung fallen oder h) Gebrauchtfahrzeuge einschließlich Importfahrzeuge aller vorgenannten Klassen, die bereits zugelassen oder erstmals in Betrieb gesetzt wurden. 2.1 § 7 Absatz 2 gilt für ein neues, noch nicht erstmalig zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug mit mindestens vier Rädern und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h der Klassen M, N und seines Anhängers zum Erhalt einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung. 2.1 Für Fahrzeuge im Sinne des Artikel 2 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EU) 2018/858 kann nach § 7 Absatz 1 eine Betriebserlaubnis für ein Einzelfahrzeug oder nach § 7 Absatz 2 eine nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung beantragt werden.		
49	Anlage 15	Anlage 15 (zu § 22 Absatz 3) Kombinationen für Tempo 100 km/h 1. Eignung von Kombinationen aus einem Kraftfahrzeug mit Anhänger für Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h Als technisch geeignet, um auf Autobahnen sowie außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, mit einer	Anlage 15 Nr. 1 ist in ihrer derzeitigen Fassung nicht mit der Regelung des Artikel 2 § 18 Abs. 5 Nr.3c dieser Mantel-VO kompatibel ist: § 18 Abs. 5 Nr. 3c StVO schränkt KOM auf $zGM \leq 3,5 \text{ t}$ ein	

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h gefahren zu werden, gelten Kombinationen aus a) Personenkraftwagen mit Anhänger, b) sonstigen mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t mit Anhänger und c) Kraftomnibussen gemäß § 18 Absatz 5 Nummer 3 der Straßenverkehrs-Ordnung mit Anhänger, wenn diese den Anforderungen dieser Anlage entsprechen. 2. Technische Anforderungen 2.1. Das Zugfahrzeug muss mit einer Antiblockiervorrichtung ausgestattet sein. 2.2. Die Reifen des Anhängers müssen mindestens mit der Geschwindigkeitskategorie L (= 120 km/h) gekennzeichnet sein. 2.3. Der Quotient aus der zulässigen Gesamtmasse des Anhängers und der Leermasse des Zugfahrzeugs darf die folgenden Werte nicht überschreiten: a) 0,3 bei Anhängern ohne Bremse und Anhängern mit Bremse, die nicht über hydraulische Schwingungsdämpfer verfügen, b) 0,8 bei Wohnanhängern mit starrem Aufbau, die über hydraulische Schwingungsdämpfer verfügen, c) 1,1 bei anderen Anhängern, die über hydraulische Schwingungsdämpfer verfügen, wobei die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die zulässige Gesamtmasse des Zugfahrzeugs nicht überschreiten darf und die zulässige Anhängelast nicht kleiner sein darf als die zulässige Gesamtmasse des Anhängers, d) 1,0 bei Anhängern nach Buchstabe b, die für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h gebaut und ausgerüstet sind, wenn		

Nr.	Parag- raph/ Norm	FGBV – Referentenentwurf	Kommentierung/Änderungsvorschlag	Begründung
		aa) das Zugfahrzeug mit einem speziellen fahrdynamischen Stabilitätssystem für den Anhängerbetrieb, bb) der Anhänger mit einer Zugkugelpkupplung mit Stabilisierungseinrichtung für Zentralachsanhänger gemäß der Norm ISO 11555-1:2003 cc) der Anhänger mit einem anderen Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit gemäß § 10, wodurch der Betrieb einer Kombination bis Tempo 120 km/h im Vergleich zur Nichtausstattung verbessert wird, oder e) 1,2 bei Anhängern nach Buchstabe c, die für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h gebaut und ausgerüstet sind, wenn aa) das Zugfahrzeug mit einem speziellen fahrdynamischen Stabilitätssystem für den Anhängerbetrieb, bb) der Anhänger mit einer Zugkugelpkupplung mit Stabilisierungseinrichtung für Zentralachsanhänger gemäß der Norm ISO 11555-1:2003, oder cc) der Anhänger mit einem anderen Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit gemäß § 10, wodurch der Betrieb einer Kombination bis Tempo 120 km/h im Vergleich zur Nichtausstattung verbessert wird, ausgerüstet ist.		