



**Gemeinsame Stellungnahme von
ZDK und BIV-Kfz zum
Referentenentwurf einer
Mantelverordnung einschließlich
der Verordnung für die
Genehmigung und den Betrieb
von Fahrzeugen (FGBV)**

Kernanliegen: Die Neuordnung des Fahrzeugrechts wird grundsätzlich unterstützt. Erforderlich sind jedoch eine rechtssichere Abgrenzung der Verantwortlichkeiten, eine praxistaugliche Ausgestaltung der Werkstatt- und Innungsaufgaben, Bestandsschutz für bestehende Anerkennungen/Beauftragungen sowie digitale und verhältnismäßige Nachweisverfahren.

1. Zusammenfassung der Position

ZDK und BIV Kfz-Handwerk begrüßen die Neuordnung des Straßenverkehrsrechts. Sie darf jedoch nicht zu strengeren Vorgaben, Doppelprüfungen oder zusätzlichen Haftungsrisiken führen.

Nachbesserungsbedarf besteht insbesondere bei Fahrzeugänderungen, Gas- und Fahrtenschreiberprüfungen, Werkstattkarten sowie bei Ersatz- und Zubehörteilen. Auch die neuen Aufgaben der Kfz-Innungen müssen rechtssicher, datenschutzkonform und mit klaren Gebühren- und Haftungsregelungen ausgestaltet werden.

Die Verbände fordern insbesondere:

1. FGBV und RTPV müssen gleichzeitig, mit identischen Begriffen und abgestimmten Übergangsregelungen in Kraft treten.
2. Bestehende Anerkennungen, Beauftragungen, Schulungsnachweise und Werkstattkarten müssen ohne erneutes Vollverfahren fortgelten.
3. § 8 Absatz 5 FGBV muss für Werkstätten klarstellen, wann eine angebotene Fahrzeugänderung zulässig ist und wann die Verantwortung wirksam auf den Halter übertragen werden kann.
4. Die Aufgaben der Kfz-Innungen bzw. der Schulungsstätten in Anlage 12 sind mit einer eindeutigen gesetzlichen Grundlage, einem datenschutzkonformen Verfahren, angemessener Kostendeckung und Haftungsbegrenzung zu versehen.
5. Aufbewahrungs-, Melde- und Überwachungspflichten bei Fahrtenschreiberprüfungen sind digital, risikoorientiert und ohne Mehrfachdokumentation auszugestalten.
6. Für Ersatz- und Zubehörteile sind klare Abgrenzungen zwischen EU-/UN-Genehmigung, nationaler Teiletypgenehmigung und Teileeinzelgenehmigung sowie ein praktikables digitales Bereitstellen der Unterlagen erforderlich.

2. Übergreifende Bewertung

2.1 Rechtssicherheit schaffen

Die Neuordnung von Haupt- und Abgasuntersuchung darf nicht auf Kosten der Rechtssicherheit gehen. Anerkennungs-, Personal- und Prüfanforderungen müssen in der FGBV und der RTPV vollständig, widerspruchsfrei und praxistauglich geregelt sein.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) muss daher transparent darlegen, wo jede bisherige StVZO-Regelung künftig verortet ist und ob sie fortgeführt, geändert oder aufgehoben wird. Eine konsolidierte Entsprechungsliste ist unverzichtbar, damit Schulungen, Prozesse der Qualitätsmanagementsysteme rechtzeitig und rechtssicher angepasst werden können.

2.2 Übergangsrecht und Bestandsschutz

Forderung: Mindestens zwölf Monate Umsetzungsfrist nach Verkündung bzw. Inkrafttreten sowie eine ausdrückliche Fortgeltung bestehender Anerkennungen, Beauftragungen, Prüf- bzw. Untersuchungsstellen, Schulungsnachweise, Kontrollnummern und Werkstattkarten bis zu ihrem regulären Ablauf.

Der Entwurf enthält umfangreiche neue Verweisstrukturen und verändert Zuständigkeiten. Ein Das hat erhebliche Anpassungen von Software, Prüfabläufen, Vertragsmustern und Schulungen zur Folge. Es ist zu vermeiden, dass anerkannte oder beauftragte Werkstätten allein aufgrund einer formalen Neuordnung ihre Berechtigung verlieren. Entsprechende Vorlaufzeiten nach Inkrafttreten der Neuordnung sind notwendig.

2.3 Begriffsbestimmungen (§ 2 FGBV)

Die Begriffsbestimmungen in der FGBV schaffen notwendige Klarheit. Auch die RTPV sollte um relevante Definitionen ergänzt werden. Zur Vermeidung von Auslegungsfragen sind insbesondere die Nummern 34 und 35 wie folgt anzupassen:

- “34. *Gasanlagenprüfung:*
die wiederkehrende oder sonstige Anlagenprüfung für Kraftfahrzeuge, deren Antriebssysteme unter Verwendung von verflüssigtem oder komprimiertem Gas betrieben werden, die im Rahmen der Hauptuntersuchung nach der Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen auch als eigenständiger Teil erfolgen kann;
- “35. *Gassystemeinbauprüfung:*
die nach dem Einbau einer Gasanlage für Kraftfahrzeuge, deren Antriebssysteme unter Verwendung von verflüssigtem oder komprimiertem Gas betrieben werden, durchzuführende ~~Gasanlagenprüfung~~ Gassystemeinbauprüfung;“

3. Fahrzeugänderungen und Werkstattverantwortung

3.1 § 8 Absatz 5 FGBV

Forderung: In § 8 Absatz 5 sollte klargestellt werden, dass eine Änderung angeboten und durchgeführt werden darf, wenn die erforderliche Begutachtung bzw. Genehmigung Bestandteil des Auftrags ist oder der Halter vor Durchführung nachweisbar auf die Pflicht zur unverzüglichen Begutachtung und auf das Verbot der Inbetriebnahme hingewiesen wurde.

Das Sicherheitsziel des § 8 Absatz 5 wird unterstützt. Die Regelung muss jedoch klarstellen, dass Änderungen angeboten und durchgeführt werden dürfen, wenn die erforderliche Begutachtung und Neuerteilung der Betriebserlaubnis verbindlich vorgesehen sind. Bei Übertragung der Pflichten auf

Halter oder Verfügungsberechtigte sind Mindestinhalte und Fristen festzulegen. Eine Haftung der Werkstatt für eine unterlassene Vorführung durch den Kunden ist auszuschließen.

Vorgeschlagene Ergänzung zu § 8 Absatz 5:

„Satz 1 steht der Durchführung einer Änderung nicht entgegen, wenn die zur Wiedererlangung der Betriebserlaubnis erforderliche Begutachtung oder Genehmigung Bestandteil des Auftrags ist oder die Verpflichtung nach Satz 2 vor Durchführung der Änderung in Textform auf den Verfügungsberechtigten oder Halter übertragen und dieser auf das Verbot der Inbetriebnahme bis zur Erteilung der neuen Betriebserlaubnis hingewiesen wurde.“

3.2 § 9 FGBV – genehmigte Teile und Änderungsabnahme

Forderung: Das KBA sollte ein kostenfrei zugängliches digitales Register für nationale Teilegenehmigungen, Verwendungsbereiche, Auflagen und Änderungsstände bereitstellen. Bei ordnungsgemäßer Nutzung der dort veröffentlichten Informationen sollte eine Vertrauensschutzregelung zugunsten der einbauenden Werkstatt bzw. für den auftraggebenden Fahrzeughalter gelten.

Geltungsbereich, Einbauvarianten und Auflagen genehmigter Teile müssen für Werkstätten eindeutig digital abrufbar sein. Halten sie diese Vorgaben ein, darf ihnen aus fehlerhaften oder unvollständigen Herstellerinformationen kein Haftungsrisiko entstehen.

4. Gasprüfungen und Verhältnis zur RTPV

4.1 Allgemeines

Forderung: Anlage 7 darf nur gemeinsam mit den abschließenden RTPV-Regelungen bewertet und in Kraft gesetzt werden. Doppelanerkennungen, parallele Kontrollregime und zusätzliche Papiernachweise sind auszuschließen.

Die Aufteilung der Vorschriften zur Gasprüfung auf FGBV und RTPV darf nicht zu unterschiedlichen Begriffen oder Vollzugspraktiken führen. Erforderlich sind:

1. einheitliche Bezeichnungen für das verantwortliche Prüfpersonal,
2. bundeseinheitliche Anerkennungs- und Überwachungskriterien,
3. klare und angemessene Kostenregelungen für Anlasskontrollen sowie
4. Bestandsschutz für absolvierte Schulungen und vorhandene Prüfmittel.

4.2 Betriebsstoffversorgung (§ 30 Absatz 4 FGBV)

In § 30 FGBV muss die bisherigen Prüfberechtigungen eindeutig erhalten bleiben. Insbesondere ist klarzustellen, dass Fachkräfte unter Aufsicht einer verantwortlichen Person weiterhin Gasanlagen- sowie Dichtigkeits- und Funktionsprüfungen durchführen dürfen. Die Zuständigkeiten sind in FGBV und RTPV widerspruchsfrei zu regeln.

§ 30 Abs. 3 FGBV sollte wie folgt angepasst werden:

„(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.

Gassystemeinbauprüfungen dürfen nur durchgeführt werden von verantwortlichen Personen in hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, sofern das Gassystem in der jeweiligen Kraftfahrzeugwerkstatt eingebaut wurde, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr und Prüflingenieuren. 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.“

Infolgedessen ist nach unserer Auffassung auch die folgende Anpassung des § 30 Absatz 4 Satz 3 vorzunehmen:

„Eine ~~Gassystemeinbauprüfung~~, eine Gasanlagenprüfung sowie eine Dichtigkeits- und Funktionsprüfung darf nur von den verantwortlichen Personen in hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten oder Fachkräften unter deren Aufsicht, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr und Prüflingenieuren nach der Verordnung über die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen durchgeführt werden. Die Prüfung ist nach Maßgabe der in Anlage 2 zu dieser Vorschrift angegebenen amtlichen Bekanntmachungen vorzunehmen.“

5. Beauftragung von Kfz-Werkstätten zur Durchführung von Prüfungen der Fahrtenschreiber- und Geschwindigkeitsbegrenzern

5.1 Betriebsstättenbezogene Beauftragung

Forderung: Für reine Rechtsform-, Inhaber- oder Standortänderungen ohne Änderung von Personal, Ausstattung und Qualitätsmanagement ist ein Anzeigeverfahren vorzusehen. Beim Wechsel des beauftragenden Herstellers muss eine überschneidungsfreie Übergangsfrist möglich sein.

Die Beauftragung je Betriebsstätte entspricht der bisherigen Qualitätslogik, muss aber bei Umfirmierung, Rechtsformwechsel oder innerbetrieblicher Verlagerung unbürokratisch fortgeführt werden können. Die vorgesehene Unzulässigkeit einer Mehrfachbeauftragung darf den Wechsel zu einem anderen anerkannten Fahrtenschreiberhersteller nicht unangemessen behindern.

5.2 Prüfstellenausstattung und Verifizierung (Anlage 10)

Vorgaben müssen technologieoffen bleiben und mobile oder gleichwertige digitale Prüfverfahren zulassen, sofern Messsicherheit und Manipulationsschutz gewährleistet sind. Die mindestens

zweijährliche Verifizierung sämtlicher betroffener Geräte sollte risikobasiert und mit Herstellervorgaben harmonisiert werden.

Die Verpflichtung der Prüferätehersteller, Verifizierungsvorgaben Dritten zugänglich zu machen, wird begrüßt. Der Zugang diesen Informationen muss diskriminierungsfrei, zu angemessenen Bedingungen und in einer für die beauftragten Werkstätten praktisch nutzbaren Form erfolgen.

5.3 Werkstattkarten, Datenschutz und Aufbewahrung

Forderung: Ein zentrales digitales Sperr- und Statusverfahren für Werkstattkarten, harmonisierte Aufbewahrungsfristen und eine abschließende Festlegung der zu speichernden Daten. Nach unverzüglicher Sperranzeige darf die Werkstatt nicht für eine spätere missbräuchliche Nutzung durch Dritte haften.

Die Werkstatt trägt weitreichende Verantwortung für Nutzung, Sicherung und Rückgabe der Werkstattkarten. Hinzu kommen jährliche Belehrungen, kontinuierliche Nutzungsnachweise, regelmäßiges Kopieren der Kartendaten und dreijährige Speicherung. Daneben bestehen weitere zwei- und dreijährige Aufbewahrungsfristen für Bescheinigungen, Ausdrucke und Prüfnachweise.

Diese Pflichten müssen datenschutzrechtlich eindeutig auf eine Rechtsgrundlage gestützt und auf erforderliche Daten beschränkt werden. Mehrfachspeicherung identischer Prüfdatensätze bei Werkstatt, Hersteller und Behörde ist zu vermeiden. Für ausscheidende oder nicht kooperierende Fachkräfte benötigt die Werkstatt ein unverzügliches Sperrverfahren; der bloße Nachweis, dass eine Karte nicht zurückerlangt werden konnte, genügt als Sicherheitsinstrument nicht.

5.4. Aufgaben der Kfz-Innungen

Forderung: Anlage 12 ist um einige ausdrückliche, auch den Datenschutz dienliche Verfahrens- und Kostenregelungen zu ergänzen. Vor Inkrafttreten sollte das BMV gemeinsam mit KBA, Ländern und Kfz-Handwerk ein bundeseinheitliches digitales Verfahren einschließlich Gebühren- und Löschkonzept festlegen.

Die Beauftragung der Werkstätten erfolgt durch die anerkannten Fahrtenschreiberhersteller. Die Kfz-Innungen prüfen lediglich die Zuverlässigkeit sowie die persönlichen und fachlichen Nachweise und übermitteln das Ergebnis an den jeweiligen Hersteller.

Diese seit 2024 bewährte, praxisnahe Einbindung muss in der FGBV jedoch auf eine eindeutige gesetzliche Grundlage gestellt werden. Zudem ist die nahezu unverändert übernommene Regelung wie folgt zu konkretisieren:

a) Das BMV sollte die persönlichen Voraussetzungen nach Nr. 2 nicht nur an die Zuteilung der Werkstattkarte knüpfen. Aus verwaltungsrechtlicher Sicht wäre es erforderlich, wenn das Vorliegen der in Nr. 2 genannten Anforderungen zur generellen Voraussetzung für die Beauftragungen durch die Fahrtenschreiberhersteller gemacht würde.

b) Für sensible Daten aus Führungszeugnissen und Fahreignungsregister sind klare Datenschutzvorgaben erforderlich. Zu regeln sind Übermittlungsweg, Speicherdauer, Löschung und

zulässige Weitergabe. An den Fahrtschreiberhersteller darf grundsätzlich nur das Prüfergebnis der Kfz-Innung, nicht jedoch der Inhalt der eingereichten und erhaltenen Nachweise übermittelt werden.

c) Die in Nr. 2.5 FGBV vorgesehene „Bewertung“ der Nachweise ist zu unbestimmt.

Prüfungsgegenstand, Prüftiefe, Prüfungsmaßstab, ein etwaiger Beurteilungsspielraum sowie die Bindungswirkung für den Fahrtschreiberhersteller und die eingebundenen Kfz-Innungen müssen eindeutig geregelt werden. Zugleich ist eine Haftung der Kfz-Innungen auszuschließen, wenn sie auf Grundlage dieser verbindlichen Kriterien keine positive Bewertung erteilen. Nr. 2.5 Anlage 12 FGBV sollte wie folgt konkretisiert werden:

„Die örtlich und fachlich zuständige Kraftfahrzeuginnung hat zu bewerten und festzustellen, ob die vom Antragsteller vorgelegten Nachweise geeignet sind, dass Vorliegen der Voraussetzungen nach den Nummern 2.1 bis 2.4 nachzuweisen. Das Ergebnis ist dem beauftragenden, anerkannten Fahrtschreiberhersteller schriftlich mitzuteilen. Eine Beauftragung durch den Fahrtschreiberhersteller darf nur erteilt werden, wenn das Vorliegen der Voraussetzungen nach Nr. 2.1 bis 2.4 positiv von örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnung bestätigt wurde“.

d) Das Prüfverfahren ist eindeutig zu regeln: Der Fahrtschreiberhersteller muss der zuständigen Kfz-Innung die Nachweise vorlegen. Zudem sind Verfahrenseinleitung, Prüfzeiten und der Umgang mit fehlenden Unterlagen verbindlich festzulegen. Daher sollte sinngemäß in Nr. 2.5 folgende Ergänzung aufgenommen werden: „der anerkannte Fahrtschreiberhersteller die Nachweise der zuständigen Kfz-Innung zur Prüfung vorzulegen hat“.

e) Die Kostentragung für die Prüfung durch die Kfz-Innung muss ausdrücklich gesetzlich geregelt werden. Dabei sind sowohl der Kostenschuldner als auch eine bundesweit einheitliche Gebührenhöhe festzulegen – gegebenenfalls in Anlehnung an die Gebührennummern 241 oder 399 GebOSt.

f) Für unbefristete Alt-Anerkennungen von Werkstätten fehlen weiterhin Übergangsregelungen. Es muss eindeutig geregelt werden, ob diese fortgelten und wer für ihre Überwachung der bei den Kfz-Innung vorhandenen Anerkennungsunterlagen zuständig ist, sowie ein möglicher Widerruf zuständig ist.

6. Ersatz-, Zubehör- und Fahrzeugteilehersteller

6.1 Genehmigungs- und Kennzeichnungssystem

Forderung: Genehmigung, Montage- und Verwendungsinformationen müssen durch einen dauerhaften Datenträger, etwa QR-Code oder eindeutige Produktkennung mit dauerhaft erreichbarer Internetadresse, bereitgestellt werden können. Sicherheitskritische Mindesthinweise können am Produkt oder in der Verpackung verbleiben.

Für Ersatz- und Zubehörteile muss eindeutig erkennbar sein, welches Genehmigungsregime nach Anlage 6 gilt. Die mit der nationalen Teiletztypgenehmigung verbundenen Kennzeichnungs-, Informations- und Bereitstellungspflichten müssen vollständig digital erfüllbar sein; eine verpflichtende Papierbeilage ist aus ökologischen Gründen zu vermeiden.

6.2 Teileeinzogenehmigung und Verfügbarkeit technischer Informationen

Forderung: Vereinfachtes, verhältnismäßiges Verfahren für Kleinserien, Nachfertigungen und Oldtimerteile; digitale Genehmigungsdatenbank; klare Verantwortlichkeit des Genehmigungsinhabers für Richtigkeit und Aktualität der bereitgestellten Daten.

Die Teileeinzogenehmigung muss auch für Kleinserien, Oldtimerteile, Nachfertigungen und innovative Komponenten wirtschaftlich nutzbar bleiben. Genehmigungsinhaber müssen den Kfz-Werkstätten vollständige, aktuelle und deutschsprachige Einbauinformationen bereitstellen und Änderungen unverzüglich im zentralen Register aktualisieren. Die Verantwortung für deren Richtigkeit darf nicht auf die Werkstätten verlagert werden.

7. Erfüllungsaufwand

Forderung: Die Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands ist unter Beteiligung repräsentativer kleiner und mittlerer Kfz-Werkstätten, Kfz-Innungen sowie unabhängiger Teilehersteller zu überprüfen. Ein KMU-Test und eine Evaluierung spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten sollten verbindlich vorgesehen werden.

Die Annahme eines nur geringen zusätzlichen Erfüllungsaufwands greift zu kurz. Für Werkstätten, Kfz-Innungen und Teilehersteller entstehen erhebliche Kosten durch:

1. die Anpassung von Software, Formularen und Qualitätsmanagement,
2. Schulungen und damit verbundene Ausfallzeiten,
3. die Beschaffung und Aktualisierung von Prüfgeräten,
4. zusätzliche Dokumentations-, Melde- und Datenschutzpflichten,
5. die Prüfung und Bewertung von Zuverlässigkeits- und Qualifikationsnachweisen durch Kfz-Innungen sowie
6. die Umstellung von Genehmigungs-, Kennzeichnungs- und Informationsprozessen.

Diese Belastungen müssen realistisch ermittelt und im Erfüllungsaufwand vollständig berücksichtigt werden.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vereint unter seinem Dach rund 84.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten mit 705.000 Beschäftigten und 34 Fabrikatsverbänden. Er vertritt die berufsständischen Interessen des Kfz-Gewerbes national und auf europäischer Ebene, über den europäischen Dachverband Automotive Mobility Europe (AME) und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV Kfz-Handwerk)

Der BIV Kfz- Handwerk ist Dienstleister von 27.770 Kfz-Werkstätten mit 322.020 Beschäftigten. Ihm gehören 14 Landesverbände mit 236 Kfz-Innungen an. Der Bundesinnungsverband ist eine juristische Person des privaten Rechts. Seine Rechtsfähigkeit erlangt er aufgrund der Genehmigung seiner Satzung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.

KONTAKT

Dominik Lutter

Leiter Technik, Sicherheit, Umwelt

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
(ZDK)

Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 228 9127 292
E-Mail: lutter@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Kevin Schmitz

Abteilungsleiter Werkstätten und Technik

Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks
(BIV-Kfz)

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Telefon: +49 (0)228/ 91 27 207
E-Mail: schmitz@biv-kfz.de
Internet: www.biv-kfz.de