

Stellungnahme

Referentenentwurf zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften

Zusammenfassung:

- **Zu § 46 FZV (nF) („vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr im Inland“):**
Im europäischen Straßengüterverkehr ist es gelebte Praxis, dass Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung in Deutschland zum gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden.
- In diesem Zusammenhang kommt es vielfach zu Missständen: **Trotz Standortbegründung des Fahrzeugs in Deutschland, wird das Fahrzeug in Deutschland vielfach nicht zugelassen und Kontrollen finden nicht statt.**
- **BGL-Forderung:**
Effektive Kontrolle der geltenden Praxis mit dem Ziel der Einhaltung der Bestimmungen der FZV, dass Fahrzeuge mit Standort in Deutschland unmittelbar in Deutschland zuzulassen sind und nicht erst nach einem Jahr.
- Sämtliche Bestimmungen der FZV müssen im Einklang stehen mit der überarbeiteten EU-Richtlinie 2006/1/EG (über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr).

- **Zu § 11 FZV (nF) („Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge“):**
Hier wird bzgl. der betroffenen Kraftfahrzeuge auf das Elektromobilitätsgesetz verwiesen. Schwere Nutzfahrzeuge mit entsprechendem elektrischen Antrieb sind an dieser Stelle nicht berücksichtigt, kommen nun aber zunehmend in den Markt und sollten auch die Möglichkeit haben, mit E-Kennzeichen ausgerüstet zu werden.

Frankfurt am Main, den 13. Juli 2022

Stellungnahme zu § 46 FZV (nF)

BGL-Forderung:

- Effektive Kontrolle der bestehenden Regelungen, dass für den Fall, dass das Fahrzeug in Deutschland seinen Standort begründet, es in Deutschland unmittelbar zuzulassen ist und nicht erst nach einem Jahr.
- Zwar gilt diese Rechtslage bereits nach der aktuellen FZV (§ 20 Absatz 1, 6 (aF) bzw. § 46 Absatz 1, 7 (nF)), wird aber in der Praxis von gebietsfremden Unternehmen, die Fahrzeuge in Deutschland disponieren, nicht eingehalten und ist häufig bei diesen auch nicht bekannt.
- **Obwohl diese Fahrzeuge der gebietsfremden Unternehmen aufgrund ihrer Art der Nutzung eindeutig einen Standort im Inland haben, werden sie in der Regel nicht im Inland zugelassen und vielfach nicht darauf kontrolliert.**
- Im Falle der Anmietung der Fahrzeuge aus dem EU-Ausland ist zubeachten: Die Zulassungsfristen für Fahrzeuge müssen kongruent mit den noch in das nationale Recht umzusetzenden Vorschriften der kürzlich überarbeiteten EU-Richtlinie 2006/1/EG (über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr) sein.

Hintergrund

- Im europäischen Straßengüterverkehr ist es gelebte Praxis und grundsätzlich vom EU-Binnenmarkt gedeckt, dass Fahrzeuge mit ausländischer Zulassung (erworben durch Kauf, Miete, Leasing, etc.) in Deutschland zum gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden können. Der BGL weist in diesem Zusammenhang auf Missstände hin:

- **Beispiel:**

Transportunternehmen aus Osteuropa praktizieren vielfach, in Deutschland eine Niederlassung zu gründen und von dieser Niederlassung aus Lkws mit Zulassung im osteuropäischen Heimatstaat anzumieten. Eine Zulassung der Fahrzeuge in Deutschland erfolgt nicht. Folge einer solchen Praxis ist, dass eine teils dauerhafte Stationierung solche ausländischen Fahrzeuge in Deutschland zu beobachten ist. Diese Sachlage beschränkt sich nicht mehr nur auf Binnenhäfen und Kombi-Terminals.

- Die Folge ist eine zunehmende Verzerrung des Wettbewerbs im Güterkraftverkehr. Denn mit dieser Praxis einher geht, dass hierdurch teils niedrigere praktische Anforderungen durch die Fahrzeugzulassung in ausländischen Staaten genutzt werden.

Als Beispiele sind hier zu nennen:

a) Sicherheitsprüfung gemäß § 29 Abs. 2 StVZO: die Sicherheitsprüfung ist eine in Deutschland – zu der bereits über die Richtlinie 2014/45/EG vorgegebenen jährlichen technischen Überwachung (Hauptuntersuchung) – zusätzlich vorgeschriebene Überprüfung bestimmter Baugruppen, d.h. das in Deutschland zugelassene schwere Nutzfahrzeug muss alle 6 Monate zu einer technischen Überwachung;

b) Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln (Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)): Die BetrSichV ist eine reine nationale Verordnung, bei der die Tanks/Kessel der jeweiligen Tank- /Silofahrzeuge als überwachungsbedürftige Anlagen eingestuft sind und daher zusätzlichen regelmäßig wiederkehrenden Prüfung unterzogen werden müssen.

- Hinzu kommt, dass die dauerhafte Stationierung von Fahrzeugen außerhalb ihres Heimatstaates dem grassierenden Nomadentum der Fahrer und dem damit einhergehenden Sozialdumping, d.h. der formalen Beschäftigung in dem EU-Mitgliedsstaat mit den niedrigsten Lohn- und Sozialstandards Vorschub leistet. Des Weiteren ist die Nutzung der Fahrzeuge zu illegalen Kabotagetransporten zu nennen.
- Aus Sicht des BGL ist die geschilderte Praxis nicht im Einklang mit dem deutschen Fahrzeugzulassungsrecht. Nach § 46 Abs. 1 und Abs. 7 FZV (nF) dürfen Fahrzeuge mit ausländischer (EU-)Zulassung zwar vorübergehend am Verkehr im Inland teilnehmen, wenn sie in einem anderen Mitgliedsstaat nach dort gültigem Recht zugelassen sind. Unter „vorübergehend“ ist nach Abs. 7 ein Zeitraum von bis zu einem Jahr zu verstehen. Dies gilt nach § 46 Abs. 1 FZV (nF) jedoch nur, wenn das Fahrzeug im Inland **keinen** regelmäßigen Standort begründet.
- Begründet das Fahrzeug im Inland hingegen einen regelmäßigen Standort, so gilt die Pflicht zur Fahrzeugzulassung im Inland (§ 3 FZV) unmittelbar, also **nicht** erst nach einem Jahr. Der „regelmäßige Standort“ eines Fahrzeugs wird grundsätzlich durch seine tatsächliche Verwendung bestimmt. Es ist der Ort, von dem aus das Fahrzeug unmittelbar zum öffentlichen Straßenverkehr eingesetzt wird und an dem es nach Beendigung des Einsatzes ruht. Regelmäßiger Standort ist dabei derjenige des Schwerpunkts der Ruhevorgänge, wobei objektive Merkmale maßgeblich sind (BVerwG, DVBl 1984, 527 = BeckRS 1983, 30427889).
- Die Anmietung eines ausländischen Fahrzeugs aus einem EU-Staat zu dem Zweck, mit diesem Fahrzeug gewerblichen Güterkraftverkehr im Inland zu betreiben, führt zu einer unmittelbaren Standortbegründung des Fahrzeugs in Deutschland. Rechtsfolge: Unmittelbare Zulassungspflicht.
- Hinzu kommt Folgendes: Nach der Bestimmung des § 1 Abs. 1 Nr. 1 KraftStG unterliegen inländische Fahrzeuge der Kraftfahrzeugsteuer. Hingegen unterliegen nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 KraftStG Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen über 3,5 zGM, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und verwendet werden, in Deutschland nicht der Kraftfahrzeugsteuer, wenn sie in einem anderen EU-Mitgliedsstaat zugelassen sind.

- Auch aus diesem Grund ist es nach Auffassung des BGL wichtig, dass die gesetzlich vorgesehene Pflicht zu Fahrzeugzulassung umgesetzt und effektiv kontrolliert wird. Denn ausländische Fahrzeuge, die trotz Standortbegründung in Deutschland nicht zugelassen werden, nutzen dauerhaft die Infrastruktur in Deutschland, ohne über die Kraftfahrzeugsteuer zu deren Finanzierung beizutragen.

Beachtung der überarbeiteten Richtlinie 2006/1/EG

- Im Falle der Anmietung von Fahrzeugen aus dem EU-Ausland muss für die Überarbeitung der FZV beachtet werden: Die Zulassungsfristen für Fahrzeuge müssen kongruent mit den noch ins nationale Recht umzusetzenden Vorschriften der kürzlich überarbeiteten EU-Richtlinie 2006/1/EG (Über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr) sein.
- Im Wesentlichen besagt die Richtlinie (nF), dass Mitgliedstaaten es zulassen müssen, dass im EU-Ausland angemietete Fahrzeuge im Inland verwendet werden können, wenn sie in einem **beliebigen** Mitgliedstaat zugelassen sind (Art. 2 Absatz 1).
- Art. 3 erlaubt es den Mitgliedstaaten die Verwendung dieser im Ausland angemieteten Fahrzeuge einzuschränken (in zeitlicher Hinsicht und in Bezug auf die Größe der Fahrzeugflotte).
- Aus Sicht des BGL sollte Deutschland von der Möglichkeit des Art. 3 der Richtlinie (nF) Gebrauch machen und die Verwendungsdauer des Mietfahrzeugs auf einen Zeitraum von 2 Monaten beschränken (Art. 3 Absatz 2a). Damit wäre gewährleistet, dass die Vorgaben für die Fahrzeugzulassung kongruent sind zu den Bestimmungen nach Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die eine Rückkehrpflicht der Fahrzeuge spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in dem Heimatmitgliedstaat vorsehen.

Stellungnahme zu § 11 FZV (nF)

BGL-Forderung:

- Schwere Nutzfahrzeuge mit elektrischem Antrieb gewinnen sukzessive an Bedeutung und sollten auch die Möglichkeit erhalten, entsprechende Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge (E-Kennzeichen) zugeteilt zu bekommen.
 - In der Entwurfsfassung wird auf das Elektromobilitätsgesetz – „...Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes...“- verwiesen. § 2 Nummer 1 berücksichtigt allerdings bei den Nutzfahrzeugen nur die Klassen N1 und N2 (soweit es mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden darf). Schwere Nutzfahrzeuge mit entsprechendem elektrischen Antrieb sind hier nicht berücksichtigt, sollten aber auch die Möglichkeit haben, E-Kennzeichen zugeteilt zu bekommen.