

Rückmeldung der GTÜ – Gesellschaft für Technische Überwachung mbH zum Referentenentwurf zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Datenblattnummer 20/12007)

Teil 1: Inhaltliche Punkte

Zu Artikel 1, Nr. 3 (§ 5):

Wir schlagen für Abs. 1 folgende Anpassungen/Ergänzungen vor:

(1) Die Halter von zulassungspflichtigen Fahrzeugen im Sinne des § 3 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und kennzeichenpflichtigen Fahrzeugen nach § 4 Absatz 2 und 3 Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung haben die Flüssiggasanlagen ihrer Fahrzeuge mit einem Höchstverbrauch von 1,5 kg/h, die nicht zum Antrieb dieser Fahrzeuge dienen, **in regelmäßigen Zeitabständen⁽¹⁾** alle zwei Jahre auf ihre Kosten nach Maßgabe von DVGW-Arbeitsblatt G 607 „Flüssiggasanlagen mit einem Höchstverbrauch von 1,5 kg/h in Straßenfahrzeugen und in Wohneinheiten zur vorübergehenden Nutzung“

(ISSN 0176-3490, DVGW, Bonn, Juni 2014) des Vereins „Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.“ Josef-Wirmer-Straße 1-3, 53123 Bonn

in regelmäßigen Zeitabständen alle zwei Jahre⁽¹⁾ untersuchen zu lassen. **Dabei endet die Frist für die Überprüfung erst mit Ablauf des Monats, in dem vor zwei Jahren die letzte Überprüfung erfolgte.⁽²⁾**

Ausgenommen sind

1. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen nach den §§ 16 und 17 **sowie Kurzzeitkennzeichen nach § 16a⁽³⁾** der Fahrzeug-Zulassungsverordnung,
2. Fahrzeuge der Bundeswehr
3. Fahrzeuge nach § 52 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 4

Die Untersuchungspflicht ruht während der Zeit, in der Fahrzeuge durch einen entsprechenden Vermerk der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung Teil I und durch Entstempelung des Kennzeichens außer Betrieb gesetzt worden sind.⁽⁴⁾

Für Absatz 2 und 3 regen wir an:

Einfügen einer Ergänzung der einzuhaltenden Prüffristen entsprechend derer in Absatz 1.

Begründung der aufgeführten Anpassungen/Ergänzungen zum §5 StVZO

Zu Absatz 1:

- (1) Auflösen einer Doppelung
- (2) Mit der Änderung soll klargestellt werden, dass die Frist für die Überprüfung der „Campinggasanlage“ analog zur bewährten Regelung für die HU-Fristen als eine monatsgenaue Regelung angewendet werden soll.
- (3) Die Ergänzung der Kurzzeitkennzeichen erscheint u.E. sinnvoll und soll der Gleichstellung der Kennzeichen nach §§ 16 und 17 FZV dienen.
- (4) Das Ruhen der Untersuchungspflicht bei vorübergehend außer Betrieb gesetztem Fahrzeug soll analog der HU und SP angewendet werden, da die Fahrzeughalter während dieser Zeit keine Möglichkeit haben, das Fahrzeug zu einer entsprechenden Untersuchungsstelle oder Fachbetrieb zu verbringen.

Zu Absatz 2 und 3:

Mit der im Text gewählten Formulierung „*Abweichend von Abs. 1...*“ ist u.E. nicht klar erkennbar, welche Fristen nun für die Prüfungen der Fahrzeuge in den Absätzen 2 und 3 gelten sollen.

Allgemeiner Hinweis zum neuen §5 StVZO

Wir möchten zusätzlich darauf hinweisen, dass die neue Regelung einer verpflichtenden Gasprüfung für Flüssiggasanlagen (G607) im Rahmen der HU zu einer „Doppelprüfung“ führt. Diese entsteht durch die verpflichtende Prüfung der gasbetriebenen Heizanlage gem. Nr. 6.1.3 der HU-Richtlinie. Die Prüfung der gasbetriebenen Heizanlage umfasst einen Großteil der Prüfpunkte der Prüfung nach DVGW-Arbeitsblatt G607 und muss vom PI im Rahmen der HU immer selbst durchgeführt werden. Auch darf die Prüfung der gasbetriebenen Heizanlage im Rahmen der HU, aufgrund der nicht gesicherten Rückführbarkeit, nicht mit dem Messgerät zur Durchführung der Prüfung nach DVGW-Arbeitsblatt G607 erfolgen.

Zu Artikel 1, Nr. 5 (§ 12):

Wir schlagen für Abs. 2 folgende Fassung vor:

(2) Die Prüfungen sind mindestens einmal innerhalb von 24 Monaten seit der letzten Prüfung durchzuführen. *Dabei endet die Frist für die Überprüfung erst mit Ablauf des Monats, in dem vor zwei Jahren die letzte Überprüfung erfolgte*⁽¹⁾ Außerdem müssen die Prüfungen nach jedem Einbau, jeder Reparatur der Fahrtenschreiberanlage, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder Wegimpulszahl und nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeugs, die sich aus einer Änderung der Reifengröße ergibt, und wenn eine Plombierung gemäß Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt wird, durchgeführt werden.

Begründung

- 1 Die im Rahmen der 55. Änderungsverordnung zu Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (Bundesgesetzblatt Teil 1, 2021, S. 2204) entfallene Regelung, dass die Prüfung nicht Tag genau erfolgen muss, sollte wieder im Regelungswerk aufgenommen werden. Dies stünde im Einklang mit anderen periodischen Prüfungen nach StVZO.

Zu Artikel 1, Nr. 8 (§ 19 Abs. 1):

In Absatz 1 wäre folgender neue Satz 6 zu ergänzen:

„Bei Begutachtungen von Fahrzeugen zur Erlangung einer Einzelbetriebserlaubnis können vorgeschriebene Bauteil- oder Systemprüfungen mit zerstörender Wirkung auf das zu prüfende Einzelfahrzeug durch geeignete andere Nachweise erbracht werden“

Begründung

Die VO(EU) 2018/858 sieht in Artikel 44 und Artikel 45 jeweils im Absatz 3 den Verzicht von zerstörenden Prüfungen bei Einzelgenehmigungen vor.

Dies gilt jedoch nicht für die Fahrzeuge nach VO(EU) 167/2013 und VO(EU) 168/2013.

Die VO(EU) 167/2013 sieht in Artikel 37 und die VO(EU) 168/2013 in Artikel 42 lediglich die Möglichkeit für Mitgliedsstaaten vor, Vereinfachungen und alternative Anforderungen für eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung zu definieren.

Dies sollte durch die o.a. Ergänzung erreicht werden.

Die für Neufahrzeuge im Fall einer Einzelgenehmigung geltenden Erleichterungen sollten ebenfalls für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge gelten.

Zu Artikel 1, Nr. 8 (§ 19 Abs. 1):

Wir schlagen vor, folgenden Absatz als Absatz 1a zusätzlich zum §19 Abs. 1 aufzunehmen:

„Für technische Änderungen (im Sinne des Absatz 2) an bereits genehmigten Fahrzeugen, gelten abweichend von Absatz 1 die einschlägigen nationalen Vorschriften und Prüfgrundlagen, die im Rahmen der Erteilung einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile oder der nationalen Teiletzgenehmigung nach § 22 StVZO Anwendung finden.“

Begründung zur Ergänzung um den §19 Abs. 1a StVZO:

Bisher umfassen die europäischen Regelungen keine Vorschriften für die nachträglichen Änderungen von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen.

Deutschland hat hierzu bisweilen ein nationales System für technische Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen, mit dem die Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit gewährleistet wird. Dies

halten wir auch weiterhin für erforderlich. Begrüßen würden wir es daher, wenn das bestehende nationale System zur Gestaltung der erforderlichen Prüfumfänge bei nachträglichen technischen Änderungen auch nach dieser Verordnungsanpassung weiterhin möglich sein wird.

Beispiele zur Erläuterung:

Das EU-Recht umfasst keine Prüfgrundlagen oder Regelungen zum Thema „Festigkeit“, z.B. bei dem Thema Radfestigkeit oder bei Fahrwerksänderungen.

Nationale Ergänzungen zu den geltenden europäischen Regelungen würden den hohen Sicherheitsstand in diesem Bereich beibehalten. Es wäre so auch weiterhin möglich beispielsweise die in der „Richtlinie zur Prüfung von Sonderrädern für Kfz und ihre Anhänger“ genannten Prüfumfänge bezüglich der Festigkeit des Sonderrades zuzüglich einer Anbauprüfung und einer Überprüfung des Fahrverhaltens anzuwenden. Dabei wären aber bei vollständigem Nachweis der geltenden Einzelrechtsakte und Einzelregelungen nach EU bei einer Änderung der Rad-/Reifenkombination künftig ungleich mehr Prüfungen im Rahmen der Einzelbegutachtung zu erbringen, z.B. Abgasverhalten, Geräuschverhalten, Bremsverhalten, Lenkverhalten, Massen/Abmessungen. Dies wäre aus unserer Sicht ein unverhältnismäßiger Aufwand für die Begutachtung als auch für den Fahrzeughalter mit Blick auf die Kosten einer entsprechenden Einzelbegutachtung, sowie eine Minderung der bisherigen Sicherheits- und Umweltstandards.

Auch wäre nach EU-Recht beispielsweise kein Festigkeitsnachweis für einen Kraftradlenker zu erbringen. Auch dies stellt aus unserer Sicht eine Verschlechterung des aktuellen Sicherheitsniveaus dar.

Die „grüne Liste“ des KBA wäre mit der bisher geplanten Verordnung nach unserem Verständnis zum Großteil hinfällig, da dort oftmals bei den Prüfgrundlagen auf die einschlägigen VdTÜV-Merkblätter verwiesen wird.

Ohne diesen neuen Absatz 1a wird nach unserem Verständnis mit den geplanten Änderungen ein erheblicher Umfang des nachträglichen Umbau- und Tuningmarktes sowie der Importmarkt aus nicht EU-Staaten in allen Fahrzeugklassen erheblich eingeschränkt. Dies wirkt sich im Besonderen auf kleine Firmen und Hersteller aus (z.B. Hersteller von Sonderrädern, Hersteller von LoF-Fahrzeugen, kleine Hersteller).

Zu Artikel 1, Nr. 8 (§ 19 Abs. 2):

Wir schlagen folgende Ergänzung vor:

Sie erlischt, wenn technische 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.

Sie erlischt auch ohne technische Änderung, wenn die Änderung Auswirkungen auf die in den Zulassungsdokumenten festgelegte Fahrzeugklasse hat.

Begründung

In der Praxis werden auch Ablastungen von Fahrzeugen ohne technische Änderungen durchgeführt. Ohne diese Ergänzung wäre es möglich, dass eine Änderung über eine Fahrzeugklasse hinweg beschrieben wird, ohne dass geprüft wird, dass die geltenden Vorschriften der Fahrzeugklasse eingehalten werden (z.B. N2 wird zu N1 abgelastet).

Zu Artikel 1, Nr. 8 (§ 19 Abs. 2c):

Wir schlagen für Abs. 2c folgende Ergänzung vor:

(2c) Besteht Anlass zur Annahme, dass die Betriebserlaubnis erloschen ist, kann die Verwaltungsbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung

1. die Beibringung eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Prüfsachverständigen darüber, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, oder
2. die Vorführung des Fahrzeugs anordnen und wenn nötig mehrere solcher Anordnungen treffen; auch darf eine Prüfplakette nach Anlage IX nicht zugeteilt werden.

Die örtlich zuständigen Zulassungsbehörden erteilen auch bei Fehlen einer gültigen Hauptuntersuchung und Vorliegen eines entsprechenden Gutachtens durch Ausstellen einer Zulassungsbescheinigung Teil I die Betriebserlaubnis; danach ist das Fahrzeug bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Prüfsachverständigen vorzuführen, um dort eine Hauptuntersuchung oder eine Nachprüfung durchzuführen.

Begründung

Wir begrüßen, dass mit dem letzten Teilsatz klargestellt wird, dass keine Prüfplakette nach Anlage IX zugeteilt werden darf. Die aktuell bestehende Regelung gemäß 0.2 c) der HU-Richtlinie, dass eine erloschene Betriebserlaubnis auch mit vorliegendem positivem Gutachten als erheblicher Mangel einzustufen ist, ist mit dieser neuen Regelung stimmig.

Im Alltag zeigt sich jedoch folgendes Problem:

Wird bei einem nicht zugelassenen Fahrzeug die Hauptuntersuchung durchgeführt und der Mangel „Betriebserlaubnis erloschen (§ 19 Abs. 2 StVZO), positives Gutachten liegt vor“ gemäß 0.2 c) der HU-Rili dokumentiert, wird von den zuständigen Straßenverkehrsämtern aufgrund der mit EM abgeschlossenen HU oftmals keine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt – und damit auch keine Betriebserlaubnis erteilt.

Wir bitten daher den Verordnungsgeber, mit dieser Änderungsverordnung eine entsprechende Lösung für diese Problemstellung zu schaffen.

**Zu Artikel 1, Nr. 8 (§ 19 Abs. 3 Nr. 1a und Nr. 3, Abs. 4),
Nr. 9 (§22) und Nr. 17 (§72):**

Hinweis zur geplanten Änderung:

Eine Regelung bzw. Definition zur nationalen Teiletzgenehmigung ist in diesem Verordnungsentwurf nicht enthalten. Ohne eine entsprechende Beschreibung der nationalen Teiletzgenehmigung sowie einer Abgrenzung zur Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile gem. § 22 StVZO ist dieses neue Instrument unseres Erachtens nicht anwendbar und muss aus diesem Grunde genauer definiert werden. Eine vergleichbare Beschreibung wie beispielsweise Anlage XIX StVZO (Teilegutachten) in der aktuell geltenden Fassung wäre notwendig.

Mit der Einführung der Teiletzgenehmigung und dem Entfall des Teilegutachtens muss u.E. auch der im Verkehrsblatt 1999, S. 451, veröffentlichte Beispielkatalog entsprechend angepasst und geändert werden. Diese Veröffentlichung sollte zeitgleich mit den Inhalten dieser Änderungsverordnung erfolgen.

Zu Artikel 1, Nr. 17 Aufzählungspunkt b (§ 72):

Wir schlagen für den neuen Absatz 2 [zu § 5] folgende Anpassung vor:

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) § 5 gilt ~~für erstmals in Verkehr kommende Fahrzeuge ab dem~~ [einsetzen: 6 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] ~~und für alle anderen Fahrzeuge ab~~ ⁽¹⁾ [einsetzen: 12 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung]

Wir schlagen die Streichung des Absatz (4) vor.

~~(4) Bestehende Teilegutachten gemäß § 19 Absatz 3 Nr. 4 in der vor dem Datum des [einsetzen: Datum des Tages des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden Fassung können bis [einsetzen: Datum des Tages [48] Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] verwendet werden.~~ ⁽²⁾

Begründung

- (1) Mit dieser Regelung wird ein ausreichender Zeitraum für alle Beteiligten geschaffen. Eine Unterscheidung zwischen Fahrzeug mit „EZ ab dem In Kraft treten der Änderungsverordnung“ und den anderen Fahrzeugen ist u.E. nicht erforderlich und stellt einen Unterscheidungsaufwand dar, der dem Gedanken der Verkehrssicherheit nicht dienlich ist.

- (2) Diese Vorgabe würde alle bestehenden Teilegutachten ab einem festgelegten Termin für ungültig erklären. Eine über die in Absatz 3 beschriebene Regelung für die Teilegutachten halten wir für nicht zielführend, da so auch alle Bestandsfahrzeuge betroffen wären. Ein bisher über §19(3) StVZO beschriebener Änderungsumfang, der u.U. keiner zulassungsrechtlichen Befassung bedurfte, müsste nun bei einem bereits älteren Fahrzeug ab Einsetzen der geplanten Frist mittels Einzelbegutachtung nach §19(2) StVZO begutachtet und zulassungsrechtlich dokumentiert werden.

Zu Artikel 1, Nr. 17 Aufzählungspunkt n (§ 72):

Wir unterstützen den Wunsch nach mehr Verkehrssicherheit – insbesondere bei Krädern, welche leicht am Tage zu übersehen sind. Wir haben jedoch Zweifel an dem hier gemachten Vorschlag mit abnehmbarem LED-Fahrradscheinwerfern. Durch die Möglichkeit des Abnehmens sowie der wahlweisen Ausrüstung kann nicht sichergestellt werden, dass die LED-Fahrradscheinwerfer immer in der korrekten Position angebracht werden, im Rahmen der HU überprüft werden und richtig eingestellt sind. Ein zu hoch eingestellter LED-Fahrradscheinwerfer kann den Gegenverkehr erheblich blenden. Durch die vorgeschlagene wahlweise Ausrüstung dieser Fahrzeuge mit zusätzlichen LED-Scheinwerfern oder LED-Rückleuchten weicht das Erscheinungsbild dieser Fahrzeuge erheblich von üblichen Krafträdern ab und kann die anderen Verkehrsteilnehmer irritieren. Aus diesem Grund schlagen wir eine Streichung der „Abnehmbarkeit“ und der „Wahlweisen“ Ausrüstung vor. Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass bei der Ausrüstung dieser Fahrzeuge mit LED-Beleuchtung eine Oldtimereinstufung nach der aktuell gültigen Oldtimer-Richtlinie (Verkehrsblatt 2011, S. 257) gemäß Punkt 3.2.7.1 nicht möglich wäre.

Zu Artikel 8 Inkrafttreten:

Der aktuelle Entwurf enthält hier keine detaillierte Regelung. Aus diesem Grund schlagen wir folgende Fassung vor:

1. Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft
2. Artikel 1 Nr. 8 und Artikel 2 treten am ersten Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.
3. Artikel 7 tritt am 27.09.2022 in Kraft

Begründung

Die Änderungen zu § 19 StVZO sind sehr umfangreich und bedürfen entsprechender Schulungen. Die Produktionsanwendungen der Überwachungsorganisationen, Technischen Prüfstellen und Technischen Dienste müssen entsprechend angepasst werden. Die Hersteller von entsprechenden Zubehörangeboten benötigen eine Vorlaufzeit, um sich auf die geänderte rechtliche Situation einzustellen.

Teil 2: Redaktionelle Punkte

Zu Artikel 1, Nr. 17 Aufzählungspunkt q (§ 72):

Wir schlagen für den neuen Absatz 19 [zu Anlage VII] folgende Anpassung vor:

„Anlage VIII (Untersuchung der Fahrzeuge) ist ab dem 1. Juli 2012 anzuwenden. Abweichend von Satz 1 können Untersuchungen durch Kraftfahrzeugwerkstätten *Eigenüberwacher*⁽¹⁾, die bis zum 1. Juni 1998 nach den Vorschriften von Nummer 4.3 in Verbindung mit Nummer 6 der Anlage VIII in der vor diesem Zeitpunkt geltenden Fassung anerkannt waren, auch weiterhin entsprechend diesen Vorschriften durchgeführt werden. Nummer 2.12 1.4⁽²⁾ der geltenden Fassung der Anlage VIIIc findet keine Anwendung. Für das Anerkennungsverfahren und die Aufsicht gilt Nummer 6 der Anlage VIII in der vor dem 1. Juni 1998 geltenden Fassung

Begründung

- (1) Klarstellung zur dazugehörigen Begründung, dass es hier gemäß BLFA-TK Beschluss um die Durchführung der Prüfungen durch Eigenüberwacher geht.
- (2) Anpassung der Nummerierung anhand der geplanten Änderung der Anlage VIIIc StVZO in dieser Änderungsverordnung.