

Verteiler:

Fachausschuss Straßengüterverkehr
AML Arbeitskreis Technik
Landesverbände

Rundschreiben

Nummer	166/2021/c
Bezug	DSLVL-RS 267/2018/a vom 20. Dezember 2018
Autor	Ingo Hodea
Telefon-Durchwahl	+49 30 4050228-62
Telefax-Durchwahl	+49 30 4050228-88
E-Mail	IHodea@dslv.spediteure.de
Anlagen	1
Datum	10. September 2021

Geänderte Maß- und Gewichtsvorschriften aufgrund der 55. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Mit Inkrafttreten der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden einzelne Vorschriften über Maße und Gewichte in der StVZO neu formuliert und teilweise ergänzt. Dies betrifft die bereits geltende Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts bei Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben, die Zulassung längerer Sattelzüge beim Transport von 45-Fuß-Containern sowie die Entfernungsregeln bei Vor- und Nachlauftransporten im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene und Straße/Wasserstraße. Im nationalen Kombinierten Verkehr gilt nach wie vor die 53. Ausnahmereverordnung zur StVZO.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist am 2. Juli 2021 im Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr. 38 veröffentlicht worden und einen Tag später in Kraft getreten. Sie beinhaltet unter anderem eine Änderung und teilweise Neufassung der in der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) enthaltenen Vorschriften über Fahrzeugmaße und -gewichte. Ein Teil der neugefassten Vorschriften war schon Bestandteil der 55. Ausnahmereverordnung zur StVZO aus dem Jahr 2018 (siehe RS 267/2018/a vom 20.12.2018), die mit der vorliegenden Verordnung wieder aufgehoben wird.

Längere Fahrzeuge bei Transport von 45-Fuß Containern

Dies betrifft insbesondere die Zulassung einer höheren Teillänge und Gesamtlänge bei Sattelzugkombinationen, die einen Container oder Wechselbehälter mit 45-Fuß Länge transportieren.

Danach erlaubt der neu eingefügte § 32 Absatz 4c in diesen Fällen eine Überschreitung der höchstzulässigen Teillänge und Länge von Sattelkraftfahrzeugen um 15 cm. Darüber hinaus listet der neu gefasste § 32, Absatz 6 eine Reihe technischer Einrichtungen und Anbauteile auf, die bei der Messung der Fahrzeuglängen nicht zu berücksichtigen sind. Dazu gehören etwa aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen mit einer Typgenehmigung gemäß EU-Verordnung 1230/2012, Stangenstromabnehmer von Elektrofahrzeugen oder Hubladebühnen und Ladebrücken, die im eingeklappten Zustand höchstens 300 mm hervorragen.

Höhere Gewichtsgrenzen bei alternativen Antrieben

Durch eine Änderung in § 34 der StVZO dürfen die höchstzulässigen Gewichtsgrenzen bei Fahrzeugkombinationen mit einem Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb (Strom, Wasserstoff, LNG/CNG, Flüssiggas LPG) um eine Tonne überschritten werden. Sofern es sich um einen emissionsfreien Antrieb im Sinne der Artikel 1 und 2 der EU-Richtlinie 96/53/EG handelt, darf das zulässige Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination unter Beachtung der Achslasten sogar um bis zwei Tonnen überschritten werden. Voraussetzung dazu ist, dass das Mehrgewicht der Fahrzeugkombinationen auch durch die alternative bzw. emissionsfreie Antriebstechnologie begründet ist (§34, Abs. 6a StVZO).

Als emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug definiert Artikel 3 Nr. 11 der EU-Verordnung 2019/1242 ein schweres Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen bzw. nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihren Durchführungsmaßnahmen bestimmte Emissionen weniger als 1 g CO₂/kWh bzw. weniger als 1 g CO₂/km betragen.

Neufassung Vor- und Nachlaufregelung im Kombinierten Verkehr

Eine Neufassung haben auch die Bestimmungen zum Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr erfahren. Der neu gefasste § 34, Abs. 6, Nr. 6 erlaubt hier die höheren Gewichtsgrenzen von 42 t für Sattelkraftfahrzeuge bestehend aus einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger sowie von 44 t für Sattelkraftfahrzeuge bestehend aus einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem zwei- oder dreiachsigen Sattelanhänger, die einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördern. Voraussetzung dazu ist, dass es sich um intermodale Beförderungsvorgänge im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG handelt.

Dieser nimmt Bezug auf Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG, die Kombinierten Verkehr als Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten definiert, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselaufbau oder der 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, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt. Der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt dabei entweder für die Zulaufstrecke zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden und dem nächstgelegenen

geeigneten Umschlagbahnhof oder für die Ablaufstrecke zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden.

National gilt nach wie vor ein 150-km-Radius bei Umschlagterminals der Bahn

Im Zuge der Umsetzung der geänderten EU-Richtlinie 96/53/EG in der StVZO wird dort eine maximale Entfernung von 150 km nur bei den Zu- und Ablaufverkehren um See- und Binnenhafenterminals vorgeschrieben, nicht in den Vor- und Nachläufen zu den Bahnterminals. Im nationalen Kombinierten Verkehr gelten jedoch zusätzlich die Vorschriften der 53. Ausnahmereordnung zur StVZO, die auch für die Zu- und Ablaufverkehre auf der Straße zu den Umschlagsanlagen der Bahn eine maximale Entfernung von 150 km Luftlinie vorschreibt.

Die Ausnahmereordnung erlaubt darüber hinaus ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen abweichend von § 34 Abs. 6 Nr. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) mit mehr als vier Achsen unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten. Eine Differenzierung in 42 und 44 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht in Abhängigkeit von der Achszahl einer Sattelzugkombination findet hier nicht statt. Diese ist jedoch beim grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Ingo Hodea

Leiter Stückgut- und Systemlogistik | Straßenverkehrsrecht

Fünfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom 25. Juni 2021

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a bis n und p bis x, Nummer 3 Buchstabe g, Nummer 7 und 17, auch in Verbindung mit Absatz 3 sowie des § 6 Absatz 3a und 4, des § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3, des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 9, des § 26a Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 2 und des § 47 Nummer 1 Buchstabe a, Nummer 1a und 4 des Straßenverkehrsgesetzes, von denen § 6 Absatz 1 im Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe p und r durch Artikel 137 Nummer 4 Buchstabe b des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden sind, § 6 Absatz 3a durch Artikel 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2965) eingefügt worden ist, § 6 Absatz 4, § 6a Absatz 2, § 26a Absatz 1 und § 47 im Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6a Absatz 3 zuletzt durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 9 durch Artikel 137 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden sind, und § 47 Nummer 1a durch Artikel 1 Nummer 22 des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 32d wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 32e Schutzstrukturen an land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen“.

b) Die Angabe zu § 35d wird wie folgt gefasst:

„§ 35d Einrichtungen zum Auf- und Absteigen an Fahrzeugen und Betätigungsraum“.

c) Die Angabe zu § 57b wird wie folgt gefasst:

„§ 57b Prüfung der Fahrtenschreiber und Kontrollgeräte“.

d) Die Angabe zu § 63a wird wie folgt gefasst:

„§ 63a Fahrräder und Fahrradanhänger“.

2. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „(EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 1266/2009 (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 3) geändert worden ist“ durch die Wörter „(EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1; L 93 vom 9.4.2015, S. 103; L 246 vom 23.9.2015, S. 11), die durch die Verordnung (EU) 2020/1054 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1) geändert worden ist“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Einzelrichtlinien“ durch die Wör-

- ter „Einzelrechtsakte und Einzelregelungen“ ersetzt.
- bbb) In Nummer 1 werden die Wörter „Verordnung (EU) Nr. 371/2010 (ABl. L 110 vom 1.5.2010, S. 1) geändert worden ist“ durch die Wörter „Verordnung (EU) Nr. 2019/543 (ABl. L 95 vom 4.4.2019, S. 1) geändert worden ist, in der bis zum Ablauf des 31. August 2020 geltenden Fassung“ ersetzt.
- ccc) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:
- „2. in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), oder“.
- ddd) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die Nummern 3 und 4 und wie folgt gefasst:
- „3. in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist, oder
4. in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; L 77 vom 23.3.2016, S. 65; L 64 vom 10.3.2017, S. 116), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist,“.
- eee) Im Satzteil nach Nummer 4 wird das Wort „seiner“ durch das Wort „ihrer“ ersetzt.
- cc) Die Sätze 3 und 4 werden durch den folgenden Satz 3 ersetzt:
- „Die in Satz 2 genannten Einzelrechtsakte und Einzelregelungen sind jeweils ab dem Zeitpunkt anzuwenden, zu dem sie in Kraft treten.“
- b) In Absatz 2 werden nach Satz 2 folgende Sätze eingefügt:
- „Fahrzeughersteller, Importeure oder Gewerbetreibende dürfen keine Änderungen vornehmen oder vornehmen lassen, die nach Satz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Satz 3 gilt nicht, wenn unverzüglich eine Betriebserlaubnis nach § 21 für das Gesamtfahrzeug eingeholt wird.“
3. § 22a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Nummern 11, 11a und 12 wie folgt gefasst:
- „11. Warnleuchten für blaues Blinklicht (§ 52 Absatz 3);
- 11a. nach vorn wirkende Warnleuchten für rotes Blinklicht mit nur einer Hauptausstrahlrichtung (Anhaltesignal) (§ 52 Absatz 3a);
12. Warnleuchten für gelbes Blinklicht (§ 52 Absatz 4);“.
- b) In Absatz 3 Nummer 3 werden die Wörter „in ihrer jeweils geltenden Fassung oder einer Einzelrichtlinie erfüllt.“ durch die Wörter „oder der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2018/858 in ihrer jeweils geltenden Fassung oder eines Einzelrechtsaktes oder einer Einzelregelung erfüllt.“ ersetzt.
4. § 29 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 10 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Der Halter oder sein Beauftragter hat den Untersuchungsbericht, bei Fahrzeugen, bei denen nach Nummer 2.1 Anlage VIII eine Sicherheitsprüfung durchzuführen ist, zusammen mit dem Prüfprotokoll, zuständigen Personen und der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf deren Anforderung hin, auszuhändigen.“
- b) Die Absätze 11 bis 13 werden aufgehoben.
5. § 30 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Einzelrichtlinien“ durch die Wörter „Einzelrechtsakte und Einzelregelungen“ ersetzt.
- bb) Die Nummern 1 bis 3 werden wie folgt gefasst:
- „1. in Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG oder in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 oder
2. in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder
3. in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013“.
- cc) Im Satzteil nach Nummer 3 wird das Wort „seiner“ durch das Wort „ihrer“ ersetzt.

- b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
 „Die in Satz 1 genannten Einzelrechtsakte und Einzelregelungen sind jeweils ab dem Zeitpunkt anzuwenden, zu dem sie in Kraft treten.“
- c) Die Sätze 3 und 4 werden aufgehoben.
6. § 32 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. bei land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräten, bei selbstfahrenden land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen und bei Zugmaschinen und Sonderfahrzeugen mit austauschbaren land- oder forstwirtschaftlichen Anbaugeräten, wenn sie für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke gemäß § 6 Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung eingesetzt werden 3,00 m,“.
- bbb) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- ccc) Folgende Nummer 6 wird angefügt:
- „6. bei Fahrzeugen mit angebauten Geräten für die Straßenunterhaltung 3,00 m.“
- bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:
 „Abweichend von dieser Norm sind bei der Messung der Fahrzeugbreite die folgenden Einrichtungen nicht zu berücksichtigen:
1. Einrichtungen für indirekte Sicht,
 2. der am Aufstandspunkt auf der Fahrbahnoberfläche liegende Teil der Ausbauchung der Reifenwände,
 3. Reifenschadensanzeiger,
 4. Reifendruckanzeiger,
 5. lichttechnische Einrichtungen,
 6. von Fahrzeugen beförderte klimatisierte Container oder Wechselaufbauten in einem Bereich von bis zu 5 cm über der nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 allgemein zulässigen Breite von 2,55 m,
 7. Ladebrücken, Hubladebühnen und vergleichbare Einrichtungen in nicht betriebsbereitem Zustand, die höchstens 10 mm seitlich des Fahrzeugs hervorragen und deren nach vorne oder nach hinten liegende Ecken mit einem Radius von mindestens 5 mm und deren Kanten mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abgerundet sind,
 8. einziehbare Spurführungseinrichtungen, die für die Verwendung in Spurbus-

- systemen gedacht sind, in nicht eingezogener Stellung,
9. einziehbare Stufen, sofern betriebsbereit und bei Fahrzeugstillstand,
 10. Sichthilfen und Ortungseinrichtungen einschließlich Radargeräten,
 11. aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen, die gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 353 vom 21.12.2012, S. 31; L 130 vom 15.5.2013, S. 60; L 28 vom 4.2.2016, S. 18), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1892 vom 31. Oktober 2019 (ABl. L 291 vom 12.11.2019, S. 17) geändert worden ist, typgenehmigt sind, sofern die Fahrzeugbreite inklusive eines klimatisierten Aufbaus mit isolierten Wänden einschließlich der gemessenen vorstehenden Teile höchstens 2 600 mm beträgt, wobei die Einrichtungen und Ausrüstungen sowohl in der eingezogenen beziehungsweise eingeklappten Stellung als auch in der Gebrauchsstellung arretiert sein müssen,
 12. Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
 13. Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hierfür, die bei einer Höhe von höchstens 2,0 m über dem Boden höchstens 20 mm und bei einer Höhe von mehr als 2,0 m über dem Boden höchstens 50 mm hervorragen dürfen und deren Kanten mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abgerundet sind,
 14. vorstehende flexible Teile eines Spritzschutzsystems gemäß Verordnung (EU) Nr. 109/2011 der Kommission vom 27. Januar 2011 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger hinsichtlich der Spritzschutzsysteme (ABl. L 34 vom 9.2.2011, S. 2; L 234 vom 10.9.2012, S. 48), die durch die Verordnung (EU) Nr. 519/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 74) geändert worden ist,
 15. flexible Radabdeckungen, die nicht unter Nummer 14 fallen,
 16. Schneeketten,

17. Sicherheitsgeländer auf Fahrzeugtransportern, die für den Transport von mindestens zwei Fahrzeugen ausgelegt und gebaut sind und deren Sicherheitsgeländer sich mindestens 2,0 m und höchstens 3,70 m über dem Boden befinden und höchstens 50 mm vom äußersten Punkt der Fahrzeugseite hinausragen und wenn die Fahrzeugbreite höchstens 2 650 mm beträgt,
18. Antennen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen und
19. Schläuche der Reifendrucküberwachungssysteme, sofern sie an den beiden Seiten des Fahrzeugs höchstens 70 mm über die größte Breite des Fahrzeugs hinausragen.“
- b) Absatz 2 Satz 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
- „1. Antennen für Rundfunk, Navigation, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen und“.
- c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
- „Abweichend von Satz 1 Nummer 1 darf die höchstzulässige Länge von 12,00 m überschritten werden, wenn die Überschreitung ausschließlich durch das verlängerte Führerhaus gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 erfolgt.“
- d) Nach Absatz 4a werden die folgenden Absätze 4b und 4c eingefügt:
- „(4b) Abweichend von Absatz 4 darf die höchstzulässige Länge von Fahrzeugkombinationen überschritten werden, wenn die Überschreitung ausschließlich durch das verlängerte Führerhaus bei Kraftfahrzeugen nach Absatz 3 Satz 2 erfolgt.
- (4c) Bei Sattelkraftfahrzeugen nach § 34 Absatz 6 Nummer 6 mit einer höchstzulässigen Teillänge nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b darf die höchstzulässige Länge der Fahrzeugkombination und die höchstzulässige Teillänge nach Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe a beim Transport eines Containers oder Wechselaufbaus von 45 Fuß Länge um 15 cm überschritten werden.“
- e) Absatz 6 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Abweichend von dieser Norm sind bei der Messung der Länge oder Teillänge die folgenden Einrichtungen nicht zu berücksichtigen:
1. Einrichtungen für indirekte Sicht,
 2. Wischer- und Wascheinrichtungen,
 3. äußere Sonnenblenden,
 4. Frontschutzsysteme, die gemäß Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG (ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1), die durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1) geändert worden ist, typgenehmigt sind,
 5. Trittstufen und Handgriffe,
 6. mechanische Verbindungseinrichtungen an Kraftfahrzeugen,
 7. zusätzliche abnehmbare Verbindungseinrichtung an der Hinterseite eines Anhängers,
 8. abnehmbare oder einklappbare Fahrradträger,
 9. Hubladebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in nicht betriebsbereitem Zustand, die höchstens 300 mm hervorragen und die Ladekapazität des Fahrzeugs nicht erhöhen,
 10. Sichthilfen und Ortungseinrichtungen einschließlich Radargeräten,
 11. elastische Stoßdämpfer und vergleichbare Einrichtungen,
 12. Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
 13. Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hierfür,
 14. Längsanschläge für Wechselaufbauten,
 15. Stangenstromabnehmer von Elektrofahrzeugen,
 16. vordere oder hintere Kennzeichenschilder,
 17. zulässige Leuchten gemäß der Begriffsbestimmung von Nummer 2 der Regelung Nr. 48 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (ABl. L 135 vom 23.5.2008, S. 1),
 18. aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen, die gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 typgenehmigt sind,
 19. Antennen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen beziehungsweise zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen,
 20. Luftansaugleitungen,
 21. Stoßfängergummis und ähnliche Vorrichtungen und
 22. bei anderen Fahrzeugen als Sattelkraftfahrzeugen Kühl- und andere Nebenaggregate, die sich vor der Ladefläche befinden.“
7. Dem § 32a wird folgender Satz angefügt:
- „Hinter selbstfahrenden Arbeitsmaschinen dürfen keine Anhänger zum Zwecke der Güter- oder Personenbeförderung mitgeführt werden, mit Ausnahme von Beförderungen, die ausschließlich der Zweckbestimmung der selbstfahrenden Arbeitsmaschine dienen.“

8. Nach § 32d wird folgender § 32e eingefügt:

„§ 32e

Schutzstrukturen an
land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen

(1) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen müssen mit Überrollschutzstrukturen ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen, wenn sie hinsichtlich ihrer Merkmale den Fahrzeugen folgender Klassen gemäß Anlage XXIX entsprechen

1. T1, T4.2,
2. T2, T3 mit einer Leermasse größer als 400 kg,
3. T4.3 mit einer Leermasse größer als 400 kg,
4. C1, C2, C3, C4.1, C4.2 und C4.3 mit einer Leermasse größer als 600 kg.

(2) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die hinsichtlich ihrer Merkmale den Fahrzeugen der Klassen T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3, C1, C2, C3, C4.1, C4.2 und C4.3 gemäß Anlage XXIX entsprechen, können mit Schutzaufbauten gegen herabfallende Gegenstände ausgerüstet sein, die den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(3) Zum Nachweis der Erfüllung der in Absatz 1 und 2 genannten Anforderungen werden Prüfberichte nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/504 der Kommission vom 11. März 2015 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 85 vom 28.3.2015, S. 1; L 300 vom 8.11.2016, S. 26), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/986 (ABl. L 182 vom 18.7.2018, S. 16) geändert worden ist, anerkannt. Alternativ werden auch Prüfberichte nach Maßgabe von Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 der Kommission vom 19. September 2014 zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 364 vom 18.12.2014, S. 1; L 300 vom 8.11.2016, S. 29; L 209 vom 12.8.2017, S. 59; L 13 vom 18.1.2018, S. 27), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/830 (ABl. L 140 vom 6.6.2018, S. 15) geändert worden ist, anerkannt.“

9. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d werden jeweils nach dem Wort „Doppelbereifung“ die Wörter „und Luftfederung“ eingefügt.

b) Nach Absatz 5a wird folgender Absatz 5b eingefügt:

„(5b) Abweichend von Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d darf das zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten um bis zu 1,00 t überschritten werden,

wenn es sich um ein Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1242 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202) geändert worden ist, handelt und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist. Abweichend von Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a sowie Nummer 2 Buchstabe a, b und d darf das zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Achslasten um bis zu 2,00 t überschritten werden, wenn es sich um ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne der Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/53/EG handelt und wenn das Mehrgewicht durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.“

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 5 und 6 werden wie folgt gefasst:

„5. Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen oder mit Gleiskettenfahrzeugen 40,00 t;

6. Sattelkraftfahrzeug im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG, bestehend aus

a) zweiachsigem Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger, das einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert 42,00 t,

b) dreiachsigem Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das einen oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert 44,00 t.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei intermodalen Beförderungsvorgängen mit Nutzung des Schiffsverkehrs gilt Satz 1 Nummer 6 nur, sofern die Streckenlänge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Europäischen Union überschreitet.“

d) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 6a eingefügt:

„(6a) Abweichend von Absatz 6 darf das zulässige Gesamtgewicht der jeweiligen Fahrzeugkombinationen unter Beachtung der Achslasten um bis zu 1,00 t überschritten werden, wenn die Fahrzeugkombination ein Kraftfahr-

zeug gemäß Absatz 5b Satz 1 umfasst und wenn das Mehrgewicht durch den alternativen Antrieb begründet ist. Abweichend von Absatz 6 darf das zulässige Gesamtgewicht der jeweiligen Fahrzeugkombinationen unter Beachtung der Achslasten um bis zu 2,00 t überschritten werden, wenn die Fahrzeugkombination ein Kraftfahrzeug gemäß Absatz 5b Satz 2 umfasst und wenn das Mehrgewicht durch die emissionsfreie Technologie begründet ist.“

10. § 35a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „für Kraftfahrzeuge“ ein Komma und die Wörter „ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,“ eingefügt.
- b) In Absatz 10 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ die Wörter „ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,“ eingefügt.
- c) Die folgenden Absätze 14 bis 16 werden angefügt:

„(14) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die gemäß § 32e Absatz 1 mit Überrollschutzstrukturen ausgerüstet sind, müssen entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen mit Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten und Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

(15) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen müssen mit einem Fahrersitz entsprechend den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen ausgerüstet sein. Sind ein oder mehrere Beifahrersitze vorhanden, so müssen diese den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(16) Zum Nachweis der Erfüllung der in Absatz 1 genannten Anforderungen werden Prüfberichte nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/504 anerkannt. Alternativ werden auch Prüfberichte nach Maßgabe von Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 anerkannt.“

11. § 35d wird wie folgt gefasst:

„§ 35d

Einrichtungen
zum Auf- und Absteigen
an Fahrzeugen und Betätigungsraum

(1) Die Beschaffenheit der Fahrzeuge muss sicheres Auf- und Absteigen ermöglichen.

(2) Der Betätigungsraum und der Zugang zum Fahrerplatz bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen muss den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.“

12. § 36 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 4a wird aufgehoben.
- b) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

„(11) Absatz 5 gilt entsprechend für solche Luftreifen, die die in Nummer 2.29 der Regelung Nummer 75 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmi-

gung der Luftreifen für Krafträder und Mopeds (ABI. L 84 vom 30.3.2011, S. 46) beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen), sofern diese Luftreifen an Fahrzeugen der Klasse L verwendet werden.“

13. In § 41a Absatz 1 Nummer 2, Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 Nummer 2 wird jeweils am Ende das Wort „oder“ eingefügt und werden jeweils folgende Nummern 3 und 4 eingefügt:

„3. Flüssigerdgas (LNG) oder

4. Wasserstoff“.

14. In § 47 werden die Absätze 4 und 5 aufgehoben.

15. § 49a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Als lichttechnische Einrichtungen gelten auch Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel sowie außenwirksame Anlagen zur variablen oder dynamischen optischen Anzeige, wenn diese selbst leuchten oder von hinten beleuchtet sind.“

b) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern im Anwendungsbereich der Regelung Nummer 48 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) (ABI. L 14 vom 16.1.2019, S. 42) müssen hinsichtlich des Anbaus und der Genehmigung lichttechnischer Einrichtungen der Regelung in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.“

16. In § 51a Absatz 6 Satz 2 wird das Wort „mehrspurige“ gestrichen.

17. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Mit einer oder, wenn die horizontale und vertikale Sichtbarkeit (geometrische Sichtbarkeit) es für die Rundumwirkung erfordert, mehreren Warnleuchten für blaues Blinklicht dürfen ausgerüstet sein:

1. Kraftfahrzeuge sowie Anhänger, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, der Bundespolizei, des Zolldienstes, des Bundesamtes für Güterverkehr oder der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,
2. Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge sowie Anhänger der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Zivil- und Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes, falls sie als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind,
3. Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsomnibussen, anerkannt sind, falls sie als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind,
4. Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeug-

schein als Krankenkraftwagen anerkannt sind, falls sie als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind.

Je ein Paar Warnleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne oder nach hinten sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Fahrzeugen nur in Verbindung mit Warnleuchten für blaues Blinklicht.“

b) In Absatz 3a Satz 1 und 3 wird jeweils das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird der Klammerzusatz „(geometrische Sichtbarkeit)“ gestrichen.

bb) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

cc) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. Fahrzeuge der Bodendienste von Flugplätzen oder der behördlichen Luftaufsicht.“

18. In § 52 Absatz 4 Satzteil vor Nummer 1, Nummer 3 und 4, Absatz 11 Satz 1 und 2, § 53 Absatz 10 Satz 1 Nummer 4 und § 55 Absatz 3 Satz 1 wird jeweils das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.

19. § 53b Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „200 cd“ durch die Angabe „500 cd“ ersetzt.

b) In Satz 3 werden nach dem Wort „Winkelbereichen“ die Wörter „nach oben, hinten und zur Seite“ eingefügt.

20. § 55 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3a wird folgender Absatz 3b eingefügt:

„(3b) Kraftfahrzeuge im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131; L 360, S. 111), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2019/839 (ABl. L 138 vom 24.5.2019, S. 70) geändert worden ist, die über ein akustisches Fahrzeug-Warnsystem (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) verfügen dürfen, das den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht, gelten auch im Falle einer Nachrüstung als übereinstimmend mit diesem Paragraphen.“

b) In Absatz 4 Satz 1 wird die erste Angabe „3a“ durch die Angabe „3b“ ersetzt.

21. § 57a Absatz 1 wird aufgehoben.

22. § 57b wird wie folgt gefasst:

„§ 57b

Prüfung der
Fahrtenschreiber und Kontrollgeräte

(1) Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgerüstet sein müssen, haben auf ihre Kosten die Fahrtenschreiber nach Maßgabe des Absatzes 2 und der Anlagen XVIII und XVIIIa darauf prüfen zu lassen, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Bestehen keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit, so 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 Fahrzeugen ohne B-Säule ist, sofern möglich, das Einbauschild am Türrahmen der Fahrerseite des Fahrzeugs gut sichtbar und dauerhaft anzubringen und muss in jedem Fall deutlich sichtbar sein. Das Einbauschild muss plombiert sein, es sei denn, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt. Der Halter hat dafür zu sorgen, dass das Einbauschild die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist.

(2) Die Prüfungen sind mindestens einmal innerhalb von 24 Monaten seit der letzten Prüfung durchzuführen. 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.

Bei Fahrtenschreibern nach den Anhängen I B der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und I C der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1; L 146 vom 3.6.2016, S. 31; L 27 vom 1.2.2017, S. 169), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/158 (ABl. L 34 vom 6.2.2020, S. 20) geändert worden ist, ist die Prüfung auch dann durchzuführen, wenn die koordinierte Weltzeit (Coordinated Universal Time – UTC) von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht und wenn sich das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs geändert hat.

(3) Die Prüfungen dürfen nur durchgeführt werden durch

1. einen nach Maßgabe der Anlage XVIIIc hierfür amtlich anerkannten Fahrtenschreiberhersteller,
2. von diesen nach Maßgabe der Anlage XVIIId beauftragten Kraftfahrzeugwerkstätten oder

3. die in den gemäß Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 von der Kommission veröffentlichten Verzeichnissen aufgeführten zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten.
- (4) Wird der Fahrtschreiber vom Fahrzeughersteller eingebaut, so kann dieser, sofern er hierfür nach Anlage XVIIIc amtlich anerkannt ist, die Einbauprüfung nach Maßgabe der Anlage XVIIIa durchführen und das Gerät kalibrieren. Die Einbauprüfung und Kalibrierung kann abweichend von Satz 1 auch durch einen hierfür anerkannten Fahrzeugimporteur durchgeführt werden. Die Einbauprüfung darf nur an einer Prüfstelle durchgeführt werden, die den in Anlage XVIIIb festgelegten Anforderungen entspricht.“
23. § 63a wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- „§ 63a
Fahrräder und Fahrradanhänger“.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
- „(3) Fahrräder und Fahrradanhänger dürfen nur dann im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb genommen werden, wenn sie den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung amtlich veröffentlichten Bekanntmachungen sowie dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Herstellung entsprechen.“
24. § 69a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:
- „1a. entgegen § 19 Absatz 2 Satz 3 eine Änderung vornimmt oder vornehmen lässt,“.
- bb) Die bisherige Nummer 1a wird Nummer 1b.
- cc) Nummer 17 wird aufgehoben.
- b) In Absatz 3 Nummer 8 wird nach den Wörtern „oder Absatz 6“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.
25. § 70 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Vor der Genehmigung einer Ausnahme von den §§ 32, 32d, 33, 34, 34b und 36 und einer allgemeinen Ausnahme von § 65 sind die obersten Straßenbaubehörden der Länder und, wo noch nötig, die Träger der Straßenbaulast zu hören.“
- b) In Absatz 4 Satz 2 wird das Wort „Kennleuchten“ durch das Wort „Warnleuchten“ ersetzt.
26. § 72 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Angabe „5. Mai 2012“ durch die Angabe „3. Juli 2021“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 10 ersetzt:
- „(2) § 32, Anlage VIII und Anlage VIIIc in der bis zum Ablauf des 2. Juli 2021 geltenden Fassung können bis zum Ablauf des 2. Juli 2022 alternativ angewendet werden.
- (3) Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. November 2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 32e in der vor dem 3. Juli 2021 geltenden Fassung weiter anzuwenden.
- (4) Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. November 2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35a in der vor dem 3. Juli 2021 geltenden Fassung weiter anzuwenden.
- (5) § 35d Absatz 2 ist für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 3. Juli 2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, wahlweise anwendbar.
- (6) § 47 Absatz 1a ist hinsichtlich der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung ab dem 1. Juni 2012, entsprechend der in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Anhang I, Anlage 6, Tabelle 1, Spalte 7 unter „Einführungszeitpunkt Neufahrzeuge“ genannten Termine anzuwenden.
- (7) § 47 Absatz 6b ist hinsichtlich der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung ab dem 1. Dezember 2017 anzuwenden und es gelten für diese Fahrzeuge hinsichtlich der Überwachungsanforderungen für Reagensqualität und -verbrauch sowie der Schwellenwerte für die Eigensystemüberwachung (OBD) für NO_x und Partikel die in der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Anhang I, Anlage 9, Tabelle 1 unter „Letztes Zulassungsdatum“ genannten Termine.
- (8) § 47 Absatz 8c ist für Fahrzeuge, die mit einer Einzelgenehmigung erstmals in den Verkehr kommen, wie folgt anzuwenden:
1. spätestens ab den in Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen; derweil wird bei Fahrzeugen, die mit Motoren ausgerüstet sind, deren Herstellungsdatum vor den in Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2000/25/EG genannten Terminen liegt, für jede Kategorie der Zeitpunkt für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge um zwei Jahre verlängert;
 2. spätestens ab dem 1. Juni 2012 entsprechend der Termine, die in Artikel 4 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 2000/25/EG in der bis zum 1. Januar 2007 geltenden durch die Richtlinie 2005/13/EG geänderten Fassung genannt sind, vorbehaltlich einer Verlängerung um zwei Jahre nach Artikel 4 Absatz 5 und 6 der Richtlinie 2000/25/EG in der bis zum 1. Januar 2007 geltenden durch die Richtlinie 2005/13/EG geänderten Fassung; für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor den genannten Terminen

erstmalig in den Verkehr kamen, bleibt § 47 Absatz 8c in der vor dem 1. Juni 2012 geltenden Fassung anwendbar.

(9) § 47e ist wie folgt anzuwenden:

- a) in Fahrzeuge, für die eine Typgenehmigung ab dem 1. Januar 2011 erteilt wurde, darf ab dem 1. Juni 2012 eine Klimaanlage, die darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem global warming potential-Wert (GWP-Wert) über 150 zu enthalten, nicht mehr nachträglich eingebaut werden;
- b) Klimaanlagen, die in Fahrzeuge eingebaut sind, für die ab dem 1. Januar 2011 eine Typgenehmigung erteilt wurde, dürfen nicht mit fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert von über 150 befüllt werden und mit Wirkung vom 1. Januar 2017 dürfen Klimaanlagen in sämtlichen Fahrzeugen nicht mehr mit fluorierten Treibhausgasen mit einem GWP-Wert über 150 befüllt werden; hiervon ausgenommen ist das Nachfüllen von diese Gase enthaltenden Klimaanlagen, die vor diesem Zeitpunkt in Fahrzeuge eingebaut worden sind;
- c) Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung, die ab dem 1. Januar 2017 erstmalig in den Verkehr gebracht werden sollen, ist die Zulassung zu verweigern, wenn deren Klimaanlagen mit einem fluorierten Treibhausgas mit einem GWP-Wert über 150 befüllt sind.

(10) Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor dem 1. November 2021 erstmalig in den Verkehr gekommen sind, kann die im Anhang zu § 56 Absatz 2 Nummer 4 genannte Vorschrift in der vor dem 3. Juli 2021 geltenden Fassung weiter angewendet werden.“

27. Anlage VIII wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 3.1.1.1 und 3.1.1.2 werden wie folgt gefasst:

„3.1.1.1 Abweichend von Nummer 3.1.1 darf die Untersuchung des Motormanagements-/Abgasreinigungssystems (Inspektion im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012) der Kraftfahrzeuge nach Nummer 1.2.1.1 in Verbindung mit Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung vom amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer, von einer akkreditierten Inspektionsstelle gemäß DIN EN ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb oder vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden. Diese Untersuchung darf frühestens einen Monat vor der Durchführung der Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Der BIV darf die Bescheinigung nur ausstellen, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, dass er alle Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 erfüllt. Die Anerkennung nach Landes-

recht bleibt unberührt. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Nummer 1 der Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen. Dieses Befugnis schließt die gesetzliche Erlaubnis gemäß DIN EN ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b ein, dass verantwortliche Personen der nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Inspektoren im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012) an Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Errichtung, Kundendienst oder Instandhaltung desselben Inspektionsgegenstandes beteiligt sein können, sofern dadurch die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Der Nachweis, dass die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden, ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen für das Vorhandensein von Objektivität durch die akkreditierte Inspektionsstelle zu erbringen. Eine Unterbrechung der Inspektion zum Zwecke der Beseitigung von festgestellten Mängeln ist unzulässig. Die Ausführung von Tätigkeiten am Fahrzeug, wie zum Beispiel Reparatur, Instandsetzung und Wartung, nach Beginn der Inspektion führt zur Wiederholungspflicht der Inspektion. Die Durchführung ist gemäß Nummer 7.1.6 DIN EN ISO/IEC 17020:2012 auf einem mit fälschungserschwerenden Merkmalen zu versehenen Nachweis, der dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gemachten Muster entspricht, zu bescheinigen. Der Nachweis ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 3 genannten Kraftfahrzeugwerkstatt sowie gegebenenfalls die Mängelnummer nach Nummer 3.1.4.6 in den Untersuchungsbericht überträgt und die von ihr im Nachweis aufgeführten Mängel bei der Hauptuntersuchung berücksichtigt.

3.1.1.2 Abweichend von Nummer 3.1.1 darf die Untersuchung der Gasanlagen für Antriebssysteme von Kraftfahrzeugen (Inspektion im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012) nach Nummer 1.2.1 in Verbindung mit Anlage VIIIa Nummer 6.8.5 als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung vom amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer, von einer akkreditierten Inspektionsstelle gemäß DIN EN ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb oder vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) bescheinigt werden. Diese Untersuchung darf

frühestens einen Monat vor der Durchführung der Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Wurde innerhalb dieses Zeitraums eine Gassystemeinbauprüfung nach § 41a Absatz 5 oder eine Gasanlagenprüfung nach § 41a Absatz 6 durchgeführt, tritt diese an die Stelle der Untersuchung nach Satz 1. Der BIV darf die Bescheinigung nur ausstellen, wenn dieser gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen hat, dass er alle Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 erfüllt. Die Anerkennung nach Landesrecht bleibt unberührt. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen (wiederkehrende Gasanlagenprüfung). Diese Befugnis schließt die gesetzliche Erlaubnis gemäß DIN EN ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b ein, dass verantwortliche Personen der nach Anlage XVIIa anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Inspektoren im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012) an Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Errichtung, Kundendienst oder Instandhaltung desselben Inspektionsgegenstandes beteiligt sein können, sofern dadurch die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Der Nachweis, dass die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden, ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen für das Vorhandensein von Objektivität durch die akkreditierte Inspektionsstelle zu erbringen. Die Durchführung der Untersuchung ist auf einem Nachweis nach Nummer 2.4 der Anlage XVII zu bescheinigen. Eine Unterbrechung der Inspektion zum Zwecke der Beseitigung von festgestellten Mängeln ist unzulässig. Die Ausführung von Tätigkeiten am Fahrzeug, wie zum Beispiel Reparatur, Instandsetzung und Wartung, nach Beginn der Inspektion führt zur Wiederholungspflicht der Inspektion. Der Nachweis über die durchgeführte Untersuchung oder Prüfung ist dem aaSoP oder PI auszuhändigen, der die Kontrollnummer der in Satz 3 genannten Kraftfahrzeugwerkstatt in den Untersuchungsbericht überträgt und die von ihr im Nachweis aufgeführten Mängel bei der Hauptuntersuchung berücksichtigt.“

b) Nummer 3.1.4 wird wie folgt gefasst:

„3.1.4 Stellt der aaSoP oder PI bei der Hauptuntersuchung oder bei einer Nachprüfung nach Nummer 3.1.4.3

Satz 2, 3.1.4.4 Satz 5 oder 3.1.4.5 Satz 6“.

c) Nummer 3.1.4.4 wird wie folgt gefasst:

„3.1.4.4 gefährliche Mängel fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Gefährliche Mängel sind solche nach Nummer 3.1.4.3, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, ohne eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu rechtfertigen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen. Der Halter ist zusätzlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Der Halter hat alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung oder erneuten Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichts spätestens bis zum Ablauf eines Monats ab dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen.“

d) Nach Nummer 3.1.4.4 wird folgende Nummer 3.1.4.5 eingefügt:

„3.1.4.5 Mängel, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Das Fahrzeug wird verkehrsunsicher durch gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen rechtfertigen. Die vorhandene Prüfplakette ist zu entfernen und es hat die unverzügliche Benachrichtigung der nach § 46 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zuständigen Zulassungsbehörde zu erfolgen. Der Fahrzeugführer ist darauf hinzuweisen, dass er das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb setzen darf. Der Halter ist im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Eine Nachprüfung ist erforderlich. Es erfolgt keine Zuteilung einer Prüfplakette.“

e) Die bisherigen Nummern 3.1.4.5 und 3.1.4.6 werden die Nummern 3.1.4.6 und 3.1.4.7.

f) Nach Nummer 3.1.4.7 wird folgende Nummer 3.1.4.8 eingefügt:

„3.1.4.8 bei der Eintragung der Laufleistung des Fahrzeugs nach dem Stand des Wegstreckenzählers in den Untersuchungsbericht durch Vergleich mit der in dem Untersuchungsbericht der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung dokumentierten oder nach § 39 Absatz 5b der Fahrzeug-Zulassungsverordnung übermittelten Laufleistung des Fahrzeugs fest, dass der

durch den Wegstreckenzähler angezeigte Stand niedriger ist als der auf dem Untersuchungsbericht oder Prüfprotokoll dokumentierte Stand, der bei der zuletzt durchgeführten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung festgestellt wurde, und der Einbau eines anderen Wegstreckenzählers in das Kraftfahrzeug nicht nachgewiesen werden kann, so ist der Stand des Wegstreckenzählers nicht plausibel und hat er das Ergebnis der Prüfung des Wegstreckenzählers unverzüglich den zuständigen Zulassungsbehörden auf elektronischem Weg über das Kraftfahrt-Bundesamt unter Benennung der fahrzeugidentifizierenden Merkmale mitzuteilen und die fehlende Plausibilität auf dem Untersuchungsbericht oder Prüfprotokoll zu vermerken.“

g) Nummer 3.2.1 wird wie folgt gefasst:

„3.2.1 Die Durchführung der Sicherheitsprüfung (Inspektion im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012) kann von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer, einer akkreditierten Inspektionsstelle gemäß DIN EN ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb oder vom BIV bescheinigt werden. Der BIV darf die Bescheinigung nur ausstellen, wenn gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachgewiesen wurde, dass er alle Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 erfüllt. Die Anerkennung nach Landesrecht bleibt unberührt. Der BIV ist befugt, für diese Prüfungen Personal und Ausrüstung der nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einzusetzen. Diese Befugnis schließt die gesetzliche Erlaubnis gemäß DIN EN ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b ein, dass verantwortliche Personen der nach Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Inspektoren im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012) an Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Errichtung, Kundendienst oder Instandhaltung desselben Inspektionsgegenstandes beteiligt sein können, sofern dadurch die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden. Der Nachweis, dass die Inspektionsergebnisse nicht beeinträchtigt werden, ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen für das Vorhandensein von Objektivität durch die akkreditierte Inspektionsstelle zu erbringen. Eine Unterbrechung der Inspektion zum Zwecke der Beseitigung von festgestellten Mängeln ist unzulässig. Die Ausführung von Tätigkeiten am Fahrzeug, wie zum Beispiel Reparatur, Instandsetzung und War-

tung, nach Beginn der Inspektion führt zur Wiederholungspflicht der Inspektion.“

28. Anlage VIIIb wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2.1b wird wie folgt gefasst:

„2.1b sie für die gesamte Überwachungsorganisation ein Qualitätsmanagementsystem unterhält, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 entspricht, deren Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist (Inspektionsstelle Typ A); die Anerkennungsbehörde kann bis zum 30. Juni 2022 von den Nummern 6.2.6, 6.2.7, 6.3 und 7.1.6 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 abweichende Anforderungen zulassen, die zu den Nummern 6.2.6 und 6.2.7 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bestimmt und im Verkehrsblatt öffentlich bekannt gemacht werden, die zu den Nummern 6.3 und 7.1.6 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 durch die Vorschriften dieser Verordnung in der vor dem 3. Juli 2021 geltenden Fassung hierzu ersetzt werden; soweit eine Überwachungsorganisation von den abweichenden Anforderungen zu den Nummern 6.2.6 und 6.2.7 der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 Gebrauch macht, weist sie die Einhaltung dieser abweichenden Anforderungen sowie der sonstigen sich aus DIN EN ISO/IEC 17020:2012 ergebenden Anforderungen gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nach; die Deutsche Akkreditierungsstelle bestätigt der Überwachungsorganisation die Erfüllung der Anforderungen durch eine Bescheinigung,“.

b) Nummer 6.7 wird wie folgt gefasst:

„6.7 Die von der Überwachungsorganisation zur Durchführung von HU, SP oder Abnahmen erhobenen personenbezogenen Daten dürfen von ihr zum Zwecke des Nachweises einer ordnungsgemäßen Untersuchung und Prüfung im Sinne von Nummer 2.4 erhoben, gespeichert und verwendet werden.“

29. Anlage VIIIc wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2.8 wird wie folgt gefasst:

„2.8 der Antragsteller nachweist, dass für die von ihm benannte Betriebsstätte eine laufend fortzusetzende Dokumentation der Betriebsorganisation erstellt ist, die interne

Regeln enthält, nach der eine ordnungsgemäße Durchführung und Nachweisführung über die Ergebnisse jeder durchgeführten SP und/oder der AU und/oder der AUK und die vorgeschriebenen Kalibrierungen der Mess- und Prüfgeräte in dieser Betriebsstätte sichergestellt sind, die Teil des Qualitätsmanagementsystems nach Nummer 2.11 ist und mindestens den Anforderungen der nach Nummer 1.2 bekannt gemachten Richtlinie entsprechen muss,“.

bb) In Nummer 2.9 werden nach dem Wort „wird“ ein Semikolon und die Wörter „ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Anforderung“ eingefügt.

cc) In Nummer 2.10 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon und die Wörter „ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Anforderung,“ ersetzt.

dd) Folgende Nummern 2.11 bis 2.12 werden angefügt:

„2.11 der Antragsteller nachweist, dass

2.11.1 die von ihm benannte Betriebsstätte in ein unabhängiges Qualitätsmanagementsystem seines Unternehmens eingegliedert ist, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 entspricht, dessen Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist, oder

2.11.2 die von ihm benannte Betriebsstätte die Anforderungen des BIV erfüllt. Der BIV muss ein Qualitätsmanagementsystem unterhalten, das mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 entspricht, dessen Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist; ist der Antragsteller eine Einrichtung des Bundes, entfällt diese Anforderung.

2.12 Zur Vermeidung von Interessenkollisionen dürfen der BIV oder die anerkannte Werkstatt, ihre Inhaber, ihre Gesellschafter und ihre nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der anerkannten Werkstatt verantwortlichen Personen sowie ihre Mitarbeiter nicht mit der Durchführung von hoheitlichen Untersuchungen im Sinne dieser Verordnung, insbesondere mit der Hauptuntersuchung zur Beurteilung des Fahrzeugzustandes, befasst sein. Die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems und die Prüfung der Gasanlagen für Antriebssysteme von Kraftfahrzeugen sind hiervon ausgenommen, ebenso die Sicherheits-

prüfung sowie die Untersuchungen nach §§ 57b und 57d. Darüber hinausgehende Untersuchungen sind nicht zulässig.“

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6 Aufsicht über anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten

6.1 Die Anerkennungsstellen nach Nummer 1.1 üben die Aufsicht über die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten aus. Die Anerkennungsstellen können selbst prüfen oder prüfen lassen, ob die SP und/oder die AU und/oder die AUK ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen sind sowie die sich sonst aus der Anerkennung ergebenden Pflichten von den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten erfüllt werden.

6.2 Die Anerkennungsstellen unterhalten ein Qualitätsmanagementsystem im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012, bei dem die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten nach Nummer 1.1 ein Teil des Qualitätsmanagementsystems nach Nummer 2.11 ist. In dem System müssen zusätzlich die folgenden Prozesse und Zuständigkeiten dokumentiert sein:

6.2.1 System zur Erhebung und Speicherung von Daten

Zu jeder anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt sind von der zuständigen Anerkennungsstelle Name, Anschrift, Datum der Anerkennung und Anerkennungsnummer zu erheben und zu speichern. Darüber hinaus sind für einen Zeitraum von längstens sechs Jahren ab dem jeweiligen Datum der Anerkennung folgende Daten zu erheben und unter Beachtung der einschlägigen Datenschutzvorschriften zu speichern:

6.2.1.1 Datum und Ergebnis mindestens der letzten zwei Überprüfungen,

6.2.1.2 Name, Funktion, Qualifikation und Datum der bei der jeweiligen Überprüfung aktuellen Erst- oder Wiederholungsschulung aller verantwortlichen Personen und Fachkräfte,

6.2.1.3 zu allen für die jeweilige Anerkennung vorgeschriebenen Prüfmitteln:

– Hersteller, Typ und gegebenenfalls Inventarnummer,

– bei genehmigungspflichtigen Prüfmitteln, Datum und Nummer der Genehmigung,

– Datum und Ergebnis der letzten zwei vorgeschriebenen Eichungen, Stückprüfungen oder Kalibrierungen.

- Nachweise/Kalibrierscheine der letzten zwei durchgeführten Eichungen, Stückprüfungen oder Kalibrierungen.
- 6.2.2 System zur Auskunftserteilung und Übermittlung der Daten nach Nummer 6.2.1.
- 6.2.2.1 Alle Daten nach Nummer 6.2.1 sind der nach Landesrecht zuständigen Stelle von der Anerkennungsstelle durch
 - a) Erteilung einer Auskunft oder
 - b) Übermittlung
 kostenfrei zugänglich zu machen, soweit dies zu ihrer Überwachung anerkannter Kraftfahrzeugwerkstätten jeweils erforderlich ist.
- 6.2.2.2 Jede Anerkennung, jede Rücknahme, jeder Widerruf und jede Einschränkung der Anerkennung sowie die Daten nach Nummer 6.2.1 sind der zuständigen obersten Landesbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle und dem Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks unmittelbar zu melden, soweit dies für die Überprüfung der Rechtmäßigkeit einer Prüfbescheinigung jeweils erforderlich ist.
- 6.2.2.3 Alle Daten nach Nummer 6.2.1.3 sind den Prüffingenieuren der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen oder den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr von der Anerkennungsstelle durch
 - a) Erteilung einer Auskunft oder
 - b) Übermittlung
 kostenfrei zugänglich zu machen, soweit dies zur Durchführung der HU und/oder der SP und/oder der AU und/oder der AUK im Einzelfall oder für das Qualitätsmanagementsystem der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen oder der Technischen Prüfstellen im Einzelfall jeweils erforderlich ist.
- 6.3 Die in 6.2.1 Satz 1 und 6.2.1.1 bis 6.2.1.3 genannten Daten sind von der Anerkennungsstelle nach dem Ablauf, der Rücknahme, dem Widerruf oder der sonstigen Beendigung der Gültigkeit der Anerkennung, längstens aber nach sechs Jahren ab dem jeweiligen Datum der Anerkennung unverzüglich zu löschen.
- 6.4 Nummer 8.1.1 findet Anwendung.“

30. In Anlage VIII d wird Nummer 3.2 wie folgt gefasst:

- „3.2 Die Einhaltung der für die eingesetzten Mess-/Prüfgeräte geltenden gesetzlichen Vorschriften und Herstellervorgaben für die Kalibrierung sind sicherzustellen. Werden die Vorschriften nicht eingehalten, ist die Durchführung von HU, SP, AU, AUK und GWP bis

zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Untersuchungsstelle unzulässig. Die in Anhang III einschließlich Tabelle 1 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51; L 334 vom 22.12.2015, S. 66) genannten Mindestanforderungen an die Einrichtungen und Geräte für die Technische Überwachung sind ab dem 20. Mai 2023 einzuhalten. Der Kalibrierstatus der eingesetzten Mess-/Prüfgeräte ist anhand eines Kalibrierscheins, der dem amtlichen Muster der Deutschen Akkreditierungsstelle entspricht, zu beurteilen. Die Inspektionsstelle oder das akkreditierte Kalibrierlaboratorium ist verpflichtet, für den Ergebnisbericht das amtliche Muster bei Kalibrierungen im Anwendungsbereich dieser Verordnung zu nutzen. Das amtliche Muster des Kalibrierscheins wird auf der Website der Deutschen Akkreditierungsstelle zum Download bereitgestellt.“

31. In Anlage VIII e wird Nummer 8.4 aufgehoben.

32. Anlage XIV wird wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt 3.1.1 werden jeweils in den Nummern 7 und 9 die Wörter „Abschnitt 4.2.1“ durch die Wörter „Abschnitt 4.1.2.1“ ersetzt.
- b) In Abschnitt 3.1.2 werden jeweils in den Nummern 8 und 12 die Wörter „Abschnitt 4.2.3“ durch die Wörter „Abschnitt 4.1.2.3“ ersetzt.
- c) Abschnitt 3.1.3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - bb) Folgende Nummern 12 bis 14 werden angefügt:
 - „12. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.4 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder
 - 13. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Regelung Nummer 96 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Motoren mit Selbstzündung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor (ABl. L 107 vom 17.4.2019, S. 1) entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1 genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche H, I, J und K nicht überschreiten, oder

14. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission vom 1. Oktober 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 16 vom 23.1.2015, S. 1) in der bis zum Ablauf des 20. Juli 2018 geltenden Fassung entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.4 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“
- d) Abschnitt 3.1.4 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 7 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
- bb) Folgende Nummern 8 bis 10 werden angefügt:
- „8. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.5 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder
9. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Regelung Nummer 96 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1 genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche L, M, N und P nicht überschreiten, oder
10. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.5 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“
- e) Abschnitt 3.1.5 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
- bb) Folgende Nummern 5 bis 7 werden angefügt:
- „5. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Richtlinie 97/68/EG entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.6 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder
6. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Regelung Nummer 96 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle in Abschnitt 5.2.1 genannten Grenzwerte der Leistungsbereiche Q und R nicht überschreiten, oder
7. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 entsprechen und deren Emissionen die in der Tabelle im Abschnitt 4.1.2.6 des Anhangs I der Richtlinie 97/68/EG genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“
- f) Abschnitt 3.1.6 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
- bb) Folgende Nummern 3 und 4 werden angefügt:
- „3. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53; L 231 vom 6.9.2019, S. 29), die durch die Verordnung (EU) 2020/1040 (ABl. L 231 vom 17.7.2020, S. 1) geändert wurde, entsprechen und deren Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in den Tabellen II-1 und II-4 des Anhangs II der Verordnung (EU) 2016/1628 genannten Grenzwerte nicht überschreiten, oder
4. mit Motoren ausgerüstet sind, die der Delegierten Verordnung (EU) 2018/985 der Kommission vom 12. Februar 2018 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge und ihrer Motoren und zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission (ABl. L 182 vom 18.7.2018, S. 1; L 325 vom 20.12.2018, S. 53), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/1564 (ABl. L 358 vom 28.10.2020, S. 1) geändert worden ist, entsprechen und deren Emissionen die in den Tabellen II-1 und II-4 des Anhangs II der Verordnung (EU) 2016/1628 genannten Grenzwerte nicht überschreiten.“

33. Anlage XXIX wird wie folgt geändert:

a) Die Abschnitte 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„Abschnitt 2

Zwei-, drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge²⁾

Klassen	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 cm ³ , 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
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 $\leq 1\,000$ 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 Kleinkraftrad	(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 Kleinkraftrad	(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 cm ³ , falls ein PI-Motor mit Innenverbrennung oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm ³ , falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ≤ 45 km/h und (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 4\,000$ W und (8) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 270 kg und (9) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L2e-P	Dreirädriges Kleinkraft- rad für Personen- beförderung	(10) ein L2e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L2e-U-Fahrzeug übereinstimmen
L2e-U	Dreirädriges Kleinkraft- rad 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) Länge Ladefläche x Breite Ladefläche $\geq 0,3 \times$ Länge Fahrzeug x größte Breite Fahrzeug 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
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
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 von 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- Unterklassen	Bezeichnung der Unter-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 (x = 1, 2 oder 3)	Enduro-Kraftrad	a) Sitzhöhe $\geq 900 \text{ mm}$ und b) Bodenfreiheit $\geq 310 \text{ mm}$ und c) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) $\geq 6,0$ und

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
		<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> (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 (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	<ul style="list-style-type: none"> (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 $\leq 1\ 000$ 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	<ul style="list-style-type: none"> (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	<ul style="list-style-type: none"> (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: <ul style="list-style-type: none"> a) Länge Ladefläche x Breite Ladefläche $\geq 0,3$ x Länge Fahrzeug x Breite Fahrzeug oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
		<p>c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und</p> <p>d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht</p>

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L6e	Leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug	<p>(4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Antriebsformen und</p> <p>(5) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und</p> <p>(6) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 425 kg und</p> <p>(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</p> <p>(8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und</p>
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L6e-A	Leichtes Straßen-Quad	<p>(9) Fahrzeug der Klasse L6e, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein Fahrzeug der Unterklasse L6e-B übereinstimmt, und</p> <p>(10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 4\ 000$ W</p>
L6e-B	Leichtes Vierradmobil	<p>(9) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und</p> <p>(10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung $\leq 6\ 000$ W und</p>
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung eines L6e-B-Fahrzeugs
L6e-BP	Leichtes Vierradmobil für Personenbeförderung	<p>(11) hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes L6e-B-Fahrzeug und</p> <p>(12) L6e-B-Fahrzeug, das nicht dem spezifischen Einstufungskriterium für ein L6e-BU-Fahrzeug entspricht</p>
L6e-BU	Leichtes Vierradmobil für Güterbeförderung	<p>(11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt:</p> <p>a) Länge Ladefläche x Breite Ladefläche $> 0,3$ x Länge Fahrzeug x Breite Fahrzeug oder</p> <p>b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und</p> <p>c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und</p> <p>d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht</p>

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 L7e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt und (8) ausschließlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug und (9) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 15 kW und
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	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
L7e-A2	A2 schweres Straßen-Quad	(10) L7e-A-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-A1-Fahrzeug übereinstimmt, und (11) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-B	Schweres Gelände-Quad	(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt, und (8) Bodenfreiheit ≥ 180 mm und
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	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

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
Unterklasse	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-C	Schweres Vierradmobil	(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien 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-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Unterklasse L7e-C schwere Vierradmobile
L7e-CP	Schweres Vierradmobil für Personenbeförderung	(11) L7e-C-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-CU-Fahrzeug übereinstimmt, und (12) höchstens vier nicht sattelförmige Sitze, 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) Länge Ladefläche x Breite Ladefläche $> 0,3 \times$ Länge Fahrzeug x Breite Fahrzeug 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, und (12) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitze, einschließlich des Fahrersitzes

Diese Einteilung gilt nicht für die nachstehenden Fahrzeuge:

- a) Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h;
- b) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch körperbehinderte Personen bestimmt sind;
- c) ausschließlich fußgängergeführte Fahrzeuge;
- d) Fahrzeuge, die ausschließlich für die Benutzung im sportlichen Wettbewerb bestimmt sind;
- e) Fahrzeuge, die zur Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste ausgelegt und gebaut sind;
- f) land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Maschinen gemäß der Richtlinie 97/68/EG und der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24; L 76 vom 16.3.2007, S. 35), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist, sowie Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 2007/46/EG;
- g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen ausgelegt sind;
- h) Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht;
- i) selbstbalancierende Fahrzeuge;

- j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben;
- k) Fahrzeuge, bei denen sich der R-Punkt in einer Sitzposition des Fahrers bei den Klassen L1e, L3e und L4e in einer Höhe von ≤ 540 mm oder bei den Klassen L2e, L5e, L6e und L7e in einer Höhe von ≤ 400 mm befindet.

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, Anhänger und gezogene auswechselbare Geräte³⁾

- 1 Klasse T: alle Zugmaschinen auf Rädern; jeder Klasse von Zugmaschinen auf Rädern wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:
 - 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.
- Klasse T1: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1 150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1 000 mm.
- Klasse T2: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Mindestspurweite von weniger als 1 150 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 über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90 beträgt, ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.
- Klasse T3: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg.
- Klasse T4: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung.
- Klasse T4.1: (Stelzradzugmaschinen):
Zugmaschinen, die für den Einsatz in hohen Reihenkulturen, zum Beispiel 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 Beförderung oder zum Antrieb von Geräten konzipiert, die vorn, zwischen 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.
- Klasse T4.2: (überbreite Zugmaschinen):
Zugmaschinen, die durch ihre großen Abmessungen gekennzeichnet und speziell zur Bearbeitung großer landwirtschaftlicher Flächen bestimmt sind.
- 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 wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index „a“ oder „b“ hinzugefügt:
 - 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.

- Klasse R1: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1 500 kg beträgt.
- 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.
- 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.
- 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.
- Klasse S1: gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3 500 kg beträgt.
- Klasse S2: gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse über 3 500 kg beträgt.
- Die Einteilung gilt nicht für speziell zum Einsatz in der Forstwirtschaft bestimmte Maschinen wie Seilschlepper (Skidder) und Rückezüge (Forwarder) nach ISO-Norm 6814:2000, für Forstmaschinen auf Fahrgestell für Erdbaumaschinen nach ISO-Norm 6165:2001 und für auswechselbare Maschinen, die im öffentlichen Straßenverkehr von einem anderen Fahrzeug in vollständig angehobener Stellung mitgeführt werden.“

b) Die Fußnote wird wie folgt gefasst:

- „1) Klasseneinteilung gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG.
 2) Klasseneinteilung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.
 3) Klasseneinteilung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013.“

34. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Nach der Zeile zu § 32c Absatz 4 werden die folgenden Zeilen eingefügt:

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 32e Absatz 1 Nummer 1	Anhang VI und VIII der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.
§ 32e Absatz 1 Nummer 2	Anhang IX und X der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.
§ 32e Absatz 1 Nummer 3	Anhang VI und VIII bis X der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.
§ 32e Absatz 1 Nummer 4	Anhang VII und VIII der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.
§ 32e Absatz 2	Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.“

b) Nach der Zeile zu § 35a Absatz 13 werden die folgenden Zeilen eingefügt:

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 35a Absatz 14	Anhang XVIII und XIX der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.
§ 35a Absatz 15	Anhang XII und XIV der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.“

c) Nach der Zeile zu § 35c Absatz 2 wird folgende Zeile eingefügt:

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 35d Absatz 2	Anhang XV der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014.“

d) Die Zeilen zu § 41a Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 4 Satz 1 bis § 41a Absatz 8 werden durch die folgenden Zeilen zu § 41a Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 4 Satz 1 bis § 41a Absatz 8 ersetzt:

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:	
„§ 41a Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 4 Satz 1	Teil II	<p>der Regelung Nr. 67 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die</p> <p>I. Genehmigung der speziellen Ausrüstung von Fahrzeugen der Klassen M und N, in deren Antriebssystem verflüssigte Gase verwendet werden,</p> <p>II. Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N, die mit der speziellen Ausrüstung für die Verwendung von verflüssigten Gasen in ihrem Antriebssystem ausgestattet sind, in Bezug auf den Einbau dieser Ausrüstung (ABl. L 285 vom 20.10.2016, S. 1).</p>
§ 41a Absatz 1 Nummer 2 und 3 und Absatz 4 Satz 1	Teil II	<p>der Regelung Nr. 110 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung:</p> <p>I. der speziellen Bauteile von Kraftfahrzeugen, in deren Antriebssystem komprimiertes Erdgas (CNG) und/oder Flüssigerdgas (LNG) verwendet wird,</p> <p>II. von Fahrzeugen hinsichtlich des Einbaus spezieller Bauteile eines genehmigten Typs für die Verwendung von komprimiertem Erdgas (CNG) und/oder Flüssigerdgas (LNG) in ihrem Antriebssystem (ABl. L 166 vom 30.6.2015, S. 1).</p>
§ 41a Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 4 Satz 1		Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typp Genehmigung von wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 32; L 348 vom 4.12.2014, S. 31), die durch die Verordnung (EU) 2019/1243 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) geändert worden ist.
§ 41a Absatz 2 Nummer 1 und 2 und Absatz 4 Satz 1		Regelung Nr. 115 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE).
§ 41a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 4 Satz 1	Teil I	der Regelung Nr. 67 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE).
§ 41a Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 und Absatz 4 Satz 1	Teil I	der Regelung Nr. 110 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE).
§ 41a Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 und Absatz 4 Satz 1		Verordnung (EG) Nr. 79/2009.
§ 41a Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 Satz 1		Regelung Nr. 115 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE).
§ 41a Absatz 8		Richtlinie 87/404/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für einfache Druckbehälter (ABl. L 220 vom 8.8.1987, S. 48; L 31 vom 2.2.1990, S. 46), die zuletzt durch die Richtlinie 93/68/EWG (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 1) geändert worden ist, in der bis zum Ablauf des 27. Oktober 2009 geltenden Fassung.“

e) Nach der Zeile zu § 55 Absatz 2a wird folgende Zeile eingefügt:

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 55 Absatz 3b	Artikel 8 Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.“

f) Die Zeile zu § 56 Absatz 2 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:
„§ 56 Absatz 2 Nummer 4	Anhang IX der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission vom 8. Dezember 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 42 vom 17.2.2015, S. 1; L 278 vom 14.10.2016, S. 52), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/540 (ABl. L 121 vom 20.4.2020, S. 1) geändert worden ist.“

Artikel 2

Änderung der

35. Ausnahmereverordnung zur StVZO

In § 1 Absatz 1 der 35. Ausnahmereverordnung zur StVZO vom 22. April 1988 (BGBl. I S. 562), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 26. Juli 2013 (BGBl. I S. 2803) geändert worden ist, werden im Satzteil vor Nummer 1 nach dem Wort „wenn“ die Wörter „die Fahrten ausschließlich dem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck gemäß § 6 Absatz 5 Fahrerlaubnis-Verordnung dienen und“ eingefügt.

Artikel 3

Aufhebung der

55. Ausnahmereverordnung zur StVZO

Die 55. Ausnahmereverordnung zur StVZO vom 13. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2479) wird aufgehoben.

Artikel 4

Änderung der

Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2905; 2021 I S. 71) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Gebühren-Nummer 241.5 wird folgende Gebühren-Nummer 241a eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„241a	Erhebung und Speicherung der Daten nach Nummer 6.2.1 der Anlage VIIIc der StVZO und Auskunft zu diesen Daten oder Übermittlung dieser Daten nach den Nummern 6.2.2.1 und 6.2.2.3 der Anlage VIIIc der StVZO je Kraftfahrzeugwerkstatt für einen Zweijahreszeitraum	25,00“.

2. In Gebühren-Nummer 413.1 werden die Wörter „vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge“ durch die Wörter „leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der

Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu Anlage 12 wie folgt gefasst:

„Anlage 12 Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge“.

2. § 2 Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge: leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe f in Verbindung mit dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in der jeweils geltenden Fassung;“.

3. § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge;“.

4. In § 7 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Neufassung) (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2012, S. 51; L 334 vom 22.12.2015, S. 66; L 219 vom 22.8.2019, S. 25)“ ersetzt.

5. § 16 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Rote Kennzeichen und besondere Fahrzeugscheinhefte für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach Anlage 9 können durch die örtlich zuständige Zulassungsbehörde auch Technischen Prüfstellen, nach § 30 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Diensten sowie anerkannten Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Durchführung von Prüfungsfahrten im Rahmen von Untersuchungen, Prüfungen und Begutachtungen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung oder nach § 5 widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung an unterschiedlichen Fahrzeugen zugeteilt werden.“

b) Folgender Satz 3 wird angefügt:

„Absatz 2 Satz 3 bis 7 gilt entsprechend.“

6. § 34 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 15 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) der Hauptuntersuchung mit der Angabe „ohne festgestellte Mängel“, „geringe Mängel“, „erhebliche Mängel“, „gefährliche Mängel“ oder „verkehrsunsicher“ oder“.

bb) In Nummer 15 Buchstabe b wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

cc) Folgende Nummer 16 wird angefügt:

„16. Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen und, soweit vorhanden, bei Anhängern.“

b) Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. fehlende Plausibilität des Standes des Wegstreckenzählers, sofern festgestellt;“.

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Folgende weitere Daten mit Bezug auf eine Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung sind im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern:

1. Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung durch die Zulassungsbehörde,

2. Zeitpunkt der Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln,

3. Ergebnis nach Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln.

§ 33 Absatz 1 gilt entsprechend.“

7. In § 39 wird nach Absatz 5a folgender Absatz 5b eingefügt:

„(5b) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2f des Straßenverkehrsgesetzes dürfen die in § 34 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7, 9 bis 12, 15 und 16, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7, 12 und 18 bis 20 sowie Absatz 3 genannten Daten der jeweils letzten gespeicherten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung für Anfragen unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und, sofern zugeteilt, des Kennzeichens bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten werden bereitgehalten für die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und für die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, auch über ihre jeweiligen Kopfstellen, sowie über Kopf-

stellen für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen. Die Verwendung der Daten durch die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, durch die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und durch die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten ist auf die Zwecke der Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung beschränkt; nach deren Durchführung sind die Daten unverzüglich zu löschen. Die Daten dürfen weder an Dritte weiterübermittelt noch offengelegt werden.“

8. Dem § 45a wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Die von einem Hersteller übermittelten und gespeicherten Daten dürfen diesem zur Beseitigung von Fehlern und zur Vervollständigung der Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt und zu diesen Zwecken verwendet werden. Soweit dies für die Zwecke nach Absatz 1 erforderlich ist, darf das Kraftfahrt-Bundesamt dem Hersteller von zugelassenen Fahrzeugen, für die er noch keine Daten im Sinne des Absatzes 4 oder 5 übermittelt hat, deren Fahrzeug-Identifizierungsnummern zum Zweck der Ergänzung der fehlenden Daten übermitteln.“

9. § 50 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Krafträdern, die vor dem 1. Januar 1959 erstmals in den Verkehr gekommen sind und deren Hubraum 50 cm³ übersteigt, sind verkleinerte zweizeilige Kennzeichen nach Nummer 1 Satz 1 Buchstabe d der Anlage 4 zuzuteilen, es sei denn, der Halter stellt einen abweichenden Antrag.“

b) Die Absätze 8 und 9 werden wie folgt gefasst:

„(8) Fahrzeuge, die nach der bis zum 2. Juli 2021 gültigen Fassung dieser Verordnung als zulassungspflichtig zugelassen worden sind und die die Voraussetzungen nach § 2 Nummer 12 erfüllen, gelten ab dem 3. Juli 2021 als nach § 3 Absatz 3 zugelassen.“

(9) Technische Prüfstellen sowie anerkannte Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, denen bis zum 2. Juli 2021 ein rotes Kennzeichen zugeteilt worden ist, haben bei der Zulassungsbehörde bis zum 31. Dezember 2021 die Ausgabe eines Fahrzeugscheinheftes für das ihnen zugeteilte rote Kennzeichen zu beantragen. Ab Erhalt des Fahrzeugscheinheftes gilt für sie § 16 Absatz 3 Satz 3.“

10. Anlage 4 Abschnitt 1 Nummer 4 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 6 werden nach den Wörtern „eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr“ die Wörter „oder eines nach § 30 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes“ eingefügt.

b) In Satz 7 werden die Wörter „Stellt ein amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr fest“ durch die Wörter „Wird in einem solchen Gutachten festgestellt“ ersetzt.

11. In der Überschrift der Anlage 12 werden die Wörter „vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge“ durch die Wörter „leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge“ ersetzt.

Artikel 6 Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 189a wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)“ die Angabe „Nummer 1a“ durch die Angabe „Nummer 1b“ ersetzt.
2. In Nummer 214a wird in der Spalte „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)“ die Angabe „Nummer 1a“ durch die Angabe „Nummer 1b“ ersetzt.
3. Nach Nummer 253 wird nach der Überschrift „d) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ folgender Abschnitt eingefügt:

Lfd.Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
	„Erlöschen der Betriebserlaubnis		
253a	Änderungen am Fahrzeug vorgenommen oder vornehmen lassen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen	§ 19 Absatz 2 Satz 3 § 69a Absatz 2 Nummer 1a	
253a.1	– als Hersteller oder Importeur		800 €
253a.2	– als Gewerbetreibender		400 €“.

Artikel 7
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 5 Nummer 6 Buchstabe c und Nummer 7 tritt am 1. Juli 2022 in Kraft. Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a tritt am 1. Oktober 2024 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 25. Juni 2021

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Andreas Scheuer