

**Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung**



# **Verkehrsblatt**

**Amtsblatt des Bundesministeriums für  
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland**

**20**  

---

**2012**

## AMTLICHER TEIL

### Landverkehr

#### Nr. 176 Richtlinie für die Erteilung von Ausnahmen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen der Klasse M1, die für registrierte und genehmigte Motorsportveranstaltungen (z. B. Rallyesportveranstaltungen) bestimmt sind

Bonn, den 08. Oktober 2012  
LA 20/7341.1/40-00

#### (1) Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Erteilung von Ausnahmen für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 nach der Richtlinie 2007/46/EG Anh. II Teil A (Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz), für die

1. eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG oder der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) oder
2. eine Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG oder der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) erteilt wurde oder
3. für bereits zum Straßenverkehr zugelassene Kraftfahrzeuge der Klasse M1, an denen Änderungen im Sinne dieser Richtlinie vorgenommen wurden, die zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis führen.

#### (2) Begriffsbestimmungen

##### 1. Motorsportveranstaltungen

Motorsportveranstaltungen, im Sinne dieser Richtlinie, sind vom Deutschen Motorsport Bund (DMSB) oder seinen Mitgliedern (z. B. ADAC, AvD, DMV) genehmigte und registrierte Veranstaltungen (z. B. Rallyesportveranstaltungen gemäß DMSB-Rallye-Reglement), bei denen registrierte Teilnehmer straßenzugelassene Kraftfahrzeuge führen.

Die Teilnehmer müssen in der Regel über eine gültige Fahrerlizenz verfügen. Näheres hierzu regelt die Veranstalterausschreibung. Ausnahmen hiervon sind für genehmigte lizenzfreie Veranstaltungen, die ohne Wertung erfolgen, möglich (z. B. sog. Demonstrationsfahrten historischer Rallyefahrzeuge).

Das jeweilige Kraftfahrzeug muss im vollen Umfang einer FIA- oder DMSB-Kraftfahrzeuggruppe entsprechen.

##### 2. FIA

Die Fédération Internationale de l'Automobile (Abkürzung: FIA) ist der internationale Dachverband des Automobils bzw. der Autofahrer mit Sitz in Paris. Der Verband wurde am 20. Juni 1904 als Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR) gegründet. Das Ziel der Vereinigung von Automobilclubs ist die Förderung

des Automobilsports und des internationalen Kraftverkehrs.

##### 3. DMSB

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V. (ehemals Oberste Nationale Sportkommission für Deutschland – ONS) wurde vom ADAC, AvD, DMV und fünf Landesmotorsportverbänden 1997 als Dachverband für den Automobil- und Motorradsport in Deutschland gegründet.

Als Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport vertritt der DMSB den deutschen Motorsport als Mitglied in den internationalen Verbänden FIA – Fédération Internationale de l'Automobile, FIM – Fédération Internationale de Motocyclisme und UEM – Union Européenne de Motocyclisme.

Der DMSB überwacht die Durchführung des Motorsports in Deutschland nach einheitlichen Regeln und wahrt die Interessen seiner Mitglieder und Motorsportler in Staat und Gesellschaft. Er vertritt die Belange des Motorsports im DOSB – Deutscher Olympischer Sportbund e.V. sowie anderen nationalen Sportorganisationen.

##### 4. Gruppeneinteilung

Kraftfahrzeuggruppen werden in nationale und internationale Kraftfahrzeuggruppen unterschieden. Diese Daten werden einmal jährlich aktualisiert und veröffentlicht (Stand Handbuch des DMSB sowie Anhänge J und K zum Internationalen Sportgesetz (ISG) in der aktuellen Fassung). Die erlaubten technischen Änderungen und zugelassenen Ausnahmen von den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, sowie zu beachtenden Auflagen werden im **Anhang 1** (Kraftfahrzeuggruppen: A; N; R; R – GT; WRC Super 1600; Super 2000 Rallye; F; H, GT2; GT3; CTC; CGT; Anhang K) und **Anhang 2** (Kraftfahrzeuggruppe G) beschrieben.

##### Internationale FIA-Kraftfahrzeuggruppen:

###### Gruppe A<sup>(1)</sup>:

- Tourenwagen von Großserienherstellern

###### Gruppe N<sup>(1)</sup>:

- Produktionswagen von Großserienherstellern

###### Gruppe R/R – GT/WRC (Rallye)<sup>(1)</sup>:

- Tourenwagen/GT – Kraftfahrzeuge von Großserienherstellern

###### Super 1600/Super 2000 Rallye<sup>(1)</sup>:

- Tourenwagen von Großserienherstellern

###### Anhang K<sup>(1)</sup>:

- Historische Kraftfahrzeuge die den FIA-Vorschriften (Anhang K) entsprechen. Startberechtigt sind nur straßenzugelassene Kraftfahrzeuge. Für die Identifikation dieser Fahrzeuge können vom Fahrzeughalter folgende Dokumente vorgelegt werden:

- Historic Technical Passport (HTP) der FIA

<sup>(1)</sup> Siehe Anhang 1 dieser Richtlinie

- Historic Regularity Car Pass (HRCP) der FIA (gilt nur für Gleichmässigkeitsprüfungen)
- FIA-Anhang J (periodenspezifisches technisches Reglement)
- Homologationsblatt

#### Nationale DMSB-Kraftfahrzeuggruppen:

##### Gruppe G<sup>(2)</sup>:

- Serienkraftfahrzeuge
- Mind. 200 Serienkraftfahrzeuge mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE) und/oder EG-Typgenehmigung (EG-TG)
- Typschlüsselnummer (TSN), Herstellerschlüsselnummer (HSN), ABE und/oder EG-Typgenehmigungsnummer erforderlich
- Eintrag in die G-Fahrzeugliste des DMSB

##### Gruppe F<sup>(1)</sup>:

- Kraftfahrzeuge von denen mind. 200 Stück in 12 aufeinander folgenden Monaten hergestellt wurden und für jedermann über den normalen Vertriebsweg frei erhältlich sind und EG-Betriebserlaubnis, ABE oder Einzelbetriebserlaubnis (EBE) besitzen
- ABE/EG-TG/EBE

##### Gruppe H<sup>(1)</sup>:

- PKW Bj. ab 1966 bis 31.12.2008
- Homologierte Bauteile zulässig
- sonst wie Gruppe F

##### Gruppe GT2 und GT3 (Rallye)<sup>(1)</sup>:

- Die Kraftfahrzeuge müssen eine FIA-Homologation in Gruppe GT2 oder GT3 haben. Für jedes Kraftfahrzeug ist ein individuelles DMSB-Rallye-Datenblatt vorgeschrieben.

##### Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und CGT (Classic Grand-Tourismo-Wagen)<sup>(1)</sup>:

- Tourenwagen und GT-Kraftfahrzeuge, die ab 1966 von der FIA international homologiert oder vom DMSB homologiert waren

### (3) Verfahrensweise

Die Regelungen betreffend „Straßenfahrzeuge“ in Art. 2 Abs. 4 der Richtlinie 2007/46/EG lassen sich nur auf erstmals in den Verkehr kommende oder typgenehmigte und vor ihrer ersten Zulassung geänderte Kraftfahrzeuge anwenden.

Dies gilt auch für typgenehmigte und bereits zugelassene Kraftfahrzeuge, die den FIA- bzw. DMSB-Bestimmungen im vollen Umfang entsprechen.

Andere bereits im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge müssen nach § 19 i.V.m. § 21 StVZO ggf. mit entsprechenden Ausnahmegenehmigungen zugelassen werden.

Folglich ist die Aufstellung möglicher, genehmigungsfähiger Abweichungen von den Vorschriften der StVZO oder des Anhangs IV der Richtlinie 2007/46/EG in einer Richtlinie erforderlich, die von den zuständigen Genehmigungsbehörden der Länder als Grundlage zur Entscheidung über die Erteilung einer Ausnahme nach § 70 StVZO dient.

Die Begutachtung zur Erteilung der möglichen Ausnahmen nach § 70 StVZO darf nur von amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) für den Kraftfahrzeugverkehr vorgenommen werden. Grundlage hierfür bildet der von einem DMSB-Sachverständigen erstellte DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung. Die vom DMSB anerkannten Sachverständigen sind in der Richtlinie des DMSB für die Anerkennung und Tätigkeit der DMSB-Sachverständigen benannt (in der jeweils aktuellen Fassung).

#### Die Gültigkeit der Ausnahmegenehmigung ist an folgende Bedingungen gebunden:

1. Die Inbetriebnahme der Kraftfahrzeuge darf nur erfolgen, wenn der Träger der gesetzlichen Haftpflichtversicherung dem Kraftfahrzeughalter vor Antritt der Fahrt schriftlich bestätigt hat, dass Versicherungsschutz unbeschadet der durch diese Genehmigung zugelassenen Abweichungen von den Vorschriften der StVZO gewährt wird.
2. Der Kraftfahrzeughalter stellt die Länder und deren Bedienstete von allen Schadenersatzansprüchen frei, die durch den Gebrauch der Ausnahmegenehmigung verursacht werden.
3. Die Inbetriebnahme der Kraftfahrzeuge nach Anhang 1 auf öffentlichen Straßen darf nur zur Teilnahme an genehmigten und registrierten Motorsport-Veranstaltungen einschließlich deren An- und Abfahrten zu und von solchen Veranstaltungen erfolgen (ein Nachweis – z. B. Nennungsbestätigung oder Ausschreibung mit Genehmigungsnummer – ist vom Fahrer mitzuführen). Dies gilt auch für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten sowie für Fahrten zum Zwecke der Reparatur oder Wartung des betreffenden Kraftfahrzeuges.  
§ 31 Abs. 2 StVZO bleibt unberührt.
4. Eine Ausnahmegenehmigung nach dieser Richtlinie gilt für den Genehmigungsinhaber zum Betrieb des Fahrzeugs im gesamten Bundesgebiet. Sie ist bei Veräußerung nicht auf einen anderen Kraftfahrzeughalter übertragbar und erlischt mit Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer.
5. Die Gültigkeitsdauer ist in der Ausnahmegenehmigung zu dokumentieren und sollte sich an der Gültigkeitsdauer des DMSB-Kraftfahrzeugpasses für Fahrzeuge mit Straßenzulassung orientieren. Eine unbefristet erteilte Ausnahmegenehmigung ist nur solange gültig, solange auch ein gültiger DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung vorliegt. Die Gültigkeit des DMSB-Kraftfahrzeugpasses für Fahrzeuge mit Straßenzulassung ist durch den Eintrag der Wiederholungsabnahme eines DMSB-Sachverständigen alle 24 Monate nachzuweisen.  
Sofern die Gültigkeit der Ausnahmegenehmigung erloschen ist, kann unter Vorlage eines gültigen DMSB-Kraftfahrzeugpasses für Fahrzeuge mit Straßenzulassung in Verbindung mit einem neuen Gutachten eines aaS nach § 70 StVZO eine erneute Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Gleiches gilt für die Erneuerung einer zeitlich befristeten Ausnahmegenehmigung. Der DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung ist bei allen Fahrten mitzuführen.
6. Für die Beantragung einer Erteilung oder Erneuerung einer Ausnahmegenehmigung hat der Antragsteller

<sup>(1)</sup> Siehe Anhang 1 dieser Richtlinie

<sup>(2)</sup> Siehe Anhang 2 dieser Richtlinie

- ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr entsprechend dieser Richtlinie bei der zuständigen Genehmigungsbehörde vorzulegen. In diesem Gutachten ist die Nummer des DMSB-Kraftfahrzeugpasses für Fahrzeuge mit Straßenzulassung mitaufzuführen.
7. Da in dieser Richtlinie nicht alle baulichen Ausführungen oder Abweichungen berücksichtigt werden können, kann der amtlich anerkannte Sachverständige erforderlichenfalls weitergehende Abweichungen von den Vorschriften der StVZO formulieren. Er muss das Erfordernis von Ausnahmegenehmigungen begründen.
  8. Die Kraftfahrzeug-Gruppeneinteilung, am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und zu beachtenden Auflagen sowie die Registrierungsnummer des DMSB-Kraftfahrzeugpasses für Fahrzeuge mit Straßenzulassung sind durch die Zulassungsbehörde in die Fahrzeugdokumente einzutragen (Hinweis: Die Gruppeneinteilung kann dem DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung entnommen werden).
  9. Mit Zuteilung des Kennzeichens hat die Zulassungsbehörde auf der Plakette (Anlage 1 bzw. 2) mit dokumentenechtem Stift das Kennzeichen des jeweiligen

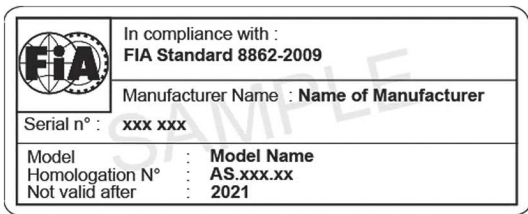
Fahrzeuges einzutragen. Diese Plakette erhält der Kraftfahrzeughalter mit der Ausstellung des DMSB-Kraftfahrzeugpasses für Fahrzeuge mit Straßenzulassung.


Zur Kennzeichnung des jeweiligen Kraftfahrzeuges ist die ausgehändigte Plakette nach der Vervollständigung durch die Zulassungsbehörde deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen. Die Plakette muss so beschaffen und angebracht sein, dass sie sich beim Ablösen von der Windschutzscheibe selbst zerstört.


10. Im Rahmen von registrierten und genehmigten Motorsportveranstaltungen können bei Fahrzeugen nach Anhang 1 Wiederholungskennzeichen verwendet werden. Die zuteilten und amtlichen Kennzeichen sind im Fahrzeug mitzuführen. Die Ausgestaltung der Wiederholungskennzeichen ist entsprechend Anl. 4 FZV auszuführen; abweichend von den Vorgaben von Anl. 4 FZV sind (geklebte) Folienkennzeichen zulässig. Falls vom aml. anerkannten Sachverständigen die technische Erfordernis festgestellt wird, dürfen die Formate auch maßstabsgetreu verkleinert werden, ausreichende Erkennbarkeit ist jedoch sicher zu stellen.

**Anhang 1 (alle FIA- und DMSB-Gruppen – außer G)**

**zur Richtlinie für die Erteilung von Ausnahmen für Kraftfahrzeuge, die für registrierte und genehmigte Motorsportveranstaltungen bestimmt sind**

	<b>Abweichung von den Vorschriften der StVZO</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Auflagen, technische Bedingungen und Hinweise für den aaS</b>
<b>1</b>	<b>von § 35a Abs. 2 i.V.m. § 22a StVZO:</b>		
	Sitze und ihre Verankerungen entsprechen nicht Richtlinie 74/408/EWG	b) + c)	<p>Es sind auch Sitze gestattet, die nach der FIA-Norm 8862 – 2009 (Stand Dezember 2011) oder 8855 – 1999 (Stand Dezember 2011) hergestellt und geprüft wurden.</p>  <p><b>Beispiel Kennzeichnung am Sitz</b></p> <p>Die Sitzbefestigungen müssen den FIA-Bestimmungen Anhang J Artikel 253 bzw. den DMSB-Vorgaben der einzelnen Fahrzeuggruppen entsprechen. Die Übereinstimmung dieser Festlegungen wird im DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung dokumentiert.</p>
	Sicherheitsgurte und andere Rückhaltesysteme entsprechen nicht Richtlinie 77/541/EWG	c)	Der Ausbau von Airbags muss in der Kraftfahrzeugbeschreibung aufgeführt sein.

	<b>Abweichung von den Vorschriften der StVZO</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Auflagen, technische Bedingungen und Hinweise für den aaS</b>
	Sicherheitsgurte ohne Bauartgenehmigung gemäß § 22a StVZO	c)	<p>Es sind auch Sicherheitsgurte gestattet, die nach der FIA-Norm 8853/98 (Stand Januar 2007) oder 8854/98 (Stand Juni 2002) hergestellt und geprüft wurden.</p>  <p><b>Beispiel Kennzeichnung am Sicherheitsgurt</b></p> <p>Die Gurtbefestigungen müssen den FIA-Bestimmungen Anhang J Artikel 253.6 bzw. den DMSB-Vorgaben der einzelnen Fahrzeuggruppen entsprechen. Die Übereinstimmung dieser Festlegungen wird im DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung dokumentiert.</p>
<b>2</b>	<b>von § 36 Abs. 1a i.V.m. § 22a StVZO:</b>		
	Bereifung und Laufflächen	a) + c)	<p>Prüfung nach 92/23/EWG nicht nachgewiesen – keine E-Kennzeichnung (Sportreifen).                  Reifen müssen der FIA-Homologationsliste oder den DMSB-Reifenvorschriften entsprechen.                  Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr nur auf Verbindungsetappen im Wettbewerb unter Beachtung der jeweiligen Witterungsverhältnisse zulässig.</p>
<b>3</b>	<b>von § 40 i.V.m. § 22a StVZO:</b>		
	Polycarbonatscheiben (z. B. Makrolon)	a)	<p>Zulassung von Polycarbonatscheiben an Seitenscheiben vorn und hinten sowie Heckscheibe mit entsprechenden Prüfzeichen möglich.                  (vgl. § 22a StVZO; 92/22/EWG; ECE-R 43; 2001/92/EG)</p>
<b>4</b>	<b>von § 49a Abs.1, § 50 Abs. 2 i.V.m. § 22a StVZO:</b>		
	Mehr als 2 Scheinwerfer für Abblendlicht ohne Bauartgenehmigung gem. § 22a Mehr als 4 Scheinwerfer für Fernlicht	a)	<p>Der Betrieb der zusätzlichen Scheinwerfer ist nur im Rennsinsatz während der Motorsportveranstaltung zulässig. Die bauartgenehmigten Scheinwerfer müssen weiterhin vorhanden, sichtbar und unabhängig von den zusätzlichen Scheinwerfern betriebsfähig sein.                  Länge und Anbringungspunkte (Höhe) neu definieren mit und ohne Scheinwerfer.</p>

	<b>Abweichung von den Vorschriften der StVZO</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Auflagen, technische Bedingungen und Hinweise für den aaS</b>
<b>5</b>	<b>von § 30 StVZO:</b>		
	Einbau von Überrollkäfigen/ Überrollvorrichtungen	b) + c)	Die verbauten Überrollkäfige/Überrollvorrichtungen sind im DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung definiert und entsprechen im vollen Umfang den DMSB-Bestimmungen bzw. den im Internationalen Sportgesetz (ISG) Anhang J Artikel 253.8 bzw. Anhang K (in der jeweils aktuellen Fassung) beschriebenen Anforderungen.
<b>6</b>	<b>von § 38 StVZO:</b>		
	Lenkeinrichtung: Einbau Sonderlenkrad ggf. mit Nabe	c)	Nachweis der Kurvenlaufeigenschaften nach § 32d StVZO erforderlich.
<b>7</b>	<b>von § 38a StVZO:</b>		
	Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen	a) + c)	74/61/EWG: Diebstahlsicherung, wenn das Lenkschloss ausgebaut wird.
<b>8</b>	<b>von § 41 Abs. 18 StVZO:</b>		
	Hydraulische Übertragungseinrichtung der Feststellbremsanlage	a)	Beim Abstellen des Kraftfahrzeuges ist zusätzlich zum Betätigen der Feststellbremsanlage der erste Vorwärts- oder der Rückwärtsgang einzulegen und – sofern verboten – das Kraftfahrzeug durch Unterlegkeile zu sichern.
	Mit einstellbarer Bremskraftverteilung	a) + c)	Ist eine Feststellbremse ohne Arretierung (Fly-Off-Handbremse) installiert, darf diese die Funktion der Betriebs- und der mechanischen Feststellbremsanlage – sofern vorhanden – nicht beeinträchtigen.
	ABS/ESP	a)	Deaktivierung von ABS, ESP und vergleichbarer Systeme sind zu prüfen.
<b>9</b>	<b>von § 45 StVZO:</b>		
	Kraftstoffbehälter	b) + c)	Es sind auch Kraftstoffbehälter gestattet, die nach den FIA-Normen FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 (Stand März 2003) hergestellt und geprüft wurden.   <p>FIA Standard FT3-1999  Homologation No: ysomus-74800  Manufacturer: Tank Company  Serial number: 11265-12-569  Not valid after: June 2005</p> <p><b>Beispiel Kennzeichnung am Tank</b></p>
<b>10</b>	<b>von § 47 Abs. 1 StVZO:</b>		
	Kraftfahrzeug entspricht nicht den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen	c)	Es ist ein Gutachten eines Technischen Dienstes über das Abgasverhalten beizubringen oder der Nachweis zu erbringen, dass die DMSB-Abgasbestimmungen (in Anlehnung an ECE-R 15) eingehalten werden.


	Abweichung von den Vorschriften der StVZO	Hinweis	Auflagen, technische Bedingungen und Hinweise für den aaS
		c)	Abgasminderungssystem beschreiben (Art, Kennzeichnung).
<b>11</b>	<b>von § 49 Abs. 2 StVZO:</b>		
	Fahrgeräusch überschreitet Grenzwert gem. Richtlinie 70/157/EWG oder ECE-R 51.02	b)	Der geltende Grenzwert darf um 20 % überschritten werden, jedoch nicht höher als 90 dB/A sein. Wenn die Fahrgeräuschgrenzwerte gemäß DMSB-Geräuschvorschriften geringere Grenzwerte festlegen, sind diese anzuwenden (siehe DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung).
		a)	Zur Vermeidung von unnötigem Lärm (erhöhte Fahrgeräusch-Kulisse) ist die Fahrweise bei genehmigten Fahrten – ausgenommen Wettbewerbsfahrten – entsprechend anzupassen.


Erläuterung zu den verwendeten Buchstaben in der Hinweisspalte:

- a) Auflagen
- b) technische Bedingungen
- c) Hinweise für den aaS

**Anhang 2 (DMSB-Gruppe G)**

**zur Richtlinie für die Erteilung von Ausnahmen für Kraftfahrzeuge, die für registrierte und genehmigte Motorsportveranstaltungen bestimmt sind**

	Abweichung von den Vorschriften der StVZO	Hinweis	Auflagen, technische Bedingungen und Hinweise für den aaS
<b>1</b>	<b>von § 35a Abs. 2 i.V.m. § 22a StVZO:</b>		
	Sitze und ihre Verankerungen entsprechen nicht Richtlinie 74/408/EWG	b) + c)	<p>Es sind auch Sitze gestattet, die nach der FIA Norm 8862/2009 (Stand Dezember 2011) oder 8855/1999 (Stand Dezember 2011) hergestellt und geprüft wurden.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;">  <p>In compliance with : <b>FIA Standard 8862-2009</b></p> <p>Manufacturer Name : <b>Name of Manufacturer</b></p> <p>Serial n° : <b>xxx xxx</b></p> <hr/> <p>Model : <b>Model Name</b>                      Homologation N° : <b>AS.xxx.xx</b>                      Not valid after : <b>2021</b></p> </div> <p><b>Beispiel Kennzeichnung am Sitz</b></p> <p>Die Sitzbefestigungen müssen den FIA-Bestimmungen Anhang J Artikel 253 bzw. den DMSB-Vorgaben der einzelnen Fahrzeuggruppen entsprechen. Die Übereinstimmung dieser Festlegungen wird im DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung dokumentiert.</p>
	Sicherheitsgurte und andere Rückhaltesysteme entsprechen nicht Richtlinie 77/541/EWG	c)	Der Ausbau von Airbags muss in der Kraftfahrzeugbeschreibung aufgeführt sein.

	<b>Abweichung von den Vorschriften der StVZO</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Auflagen, technische Bedingungen und Hinweise für den aaS</b>
	Sicherheitsgurte ohne Bauartgenehmigung gemäß § 22a StVZO	c)	Es sind auch Sicherheitsgurte gestattet, die nach der FIA-Norm 8853/98 (Stand Januar 2007) oder 8854/98 (Stand Juni 2002) hergestellt und geprüft wurden.   <p><b>Beispiel Kennzeichnung am Sicherheitsgurt</b> Die Gurtbefestigungen müssen den FIA- Bestimmungen Anhang J Artikel 253.6 bzw. den DMSB-Vorgaben der einzelnen Fahrzeuggruppen entsprechen. Die Übereinstimmung dieser Festlegungen wird im DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung dokumentiert</p>
<b>2</b>	<b>von § 30 StVZO:</b>  Einbau von Überrollkäfigen/Überrollvorrichtungen	b) + c)	Die verbauten Überrollkäfige/Überrollvorrichtungen sind im DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung definiert und entsprechen im vollen Umfang den DMSB-Bestimmungen bzw. den im Internationalen Sportgesetz (ISG) Anhang J Artikel 253.8 (in der jeweils aktuellen Fassung) beschriebenen Anforderungen.
<b>3</b>	<b>von § 36 Abs. 1a i.V.m. § 22a StVZO:</b>  Bereifung und Laufflächen	a) + c)	Prüfung nach 92/23/EWG nicht nachgewiesen – keine E-Kennzeichnung (Sportreifen). Reifen müssen der FIA-Homologationsliste oder den DMSB-Reifenvorschriften entsprechen. Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr nur auf Verbindungsetappen im Wettbewerb unter Beachtung der jeweiligen Witterungsverhältnisse zulässig.
<b>4</b>	<b>von § 38 StVZO:</b>  Lenkeinrichtung: Einbau Sonderlenkrad ggf. mit Nabe	a)	Nachweis der Kurvenlaufeigenschaften nach § 32d StVZO erforderlich.

Erläuterung zu den verwendeten Buchstaben in der Hinweisspalte:

- a) Auflagen
- b) technische Bedingungen
- c) Hinweise für den aaS



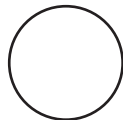
Anlage 1

Kennzeichnung der im Anhang 1 beschriebenen Kraftfahrzeuge

Plakette	
<p>Plaketten-Durchmesser: 80 mm; Schwarz umrandet, Strichdicke der Umrandung 1,5 mm</p> <p>DMSB-Logo: Höhe 20 mm;</p> <p>Schriftfeld: 60 x 20 mm;</p> <p>Schrift: Schwarz RAL 9005; mit dokumentenechtem Stift zu beschriften; selbstzerstörend beim Ablösen von der Windschutzscheibe</p>	 <p>Muster</p>
Plakettenfarbe:	<p>Blau RAL 5026 Lichtecht</p>
Schriftfeld:	<p>Reinweiß RAL 9010 Schwarz umrandet</p>


**Ausfüllhinweise Plakette:**

1. GG – KR 243 Kennzeichen (Eintragung erfolgt durch die Zulassungsbehörde)
2. KFP 1/12 Registrierungsnummer für den DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung (Eintragung erfolgt durch den DMSB)
3. Siegelfeld Stempelung erfolgt durch den DMSB



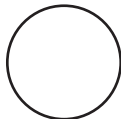
## Anlage 2

## Kennzeichnung der im Anhang 2 beschriebenen Kraftfahrzeuge

Plakette	
<p>Plaketten-Durchmesser: 80 mm; Schwarz umrandet, Strichdicke der Umrandung 1,5 mm</p> <p>DMSB-Logo: Höhe 20 mm;</p> <p>Gruppe G: Höhe 10 mm;</p> <p>Schriftfeld: 60 x 20 mm;</p> <p>Schrift: Schwarz RAL 9005; mit dokumentenechtem Stift zu beschriften; selbsterstörend beim Ablösen von der Windschutzscheibe</p>	 <p style="text-align: right;">Muster</p>
Plakettenfarbe:	Verkehrsorange RAL 2000 Lichtecht
Schriftfeld:	Reinweiß RAL 9010 Schwarz umrandet

**Ausfüllhinweise Plakette:**

1. GG – KR 243 Kennzeichen (Eintragung erfolgt durch die Zulassungsbehörde)
2. KFP 1/12 Registrierungsnummer für den DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung (Eintragung erfolgt durch den DMSB)
3. Siegfeld Stempelung erfolgt durch den DMSB



Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Friewald

(VkB1. 2012, S. 778)

**Nr. 177 Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

Berlin, den 27. September 2012  
LA23/7365.1/1-1788701

Nachstehend gebe ich die Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 31. August 2012 einschließlich ihrer Begründung bekannt. Die Verordnung wurde im Bundesgesetzblatt Teil I S. 1889, verkündet und ist am 18. September 2012 in Kraft getreten.

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Dr. Frank Albrecht

**Erste Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

**vom 31. August 2012**

Auf Grund des § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 und 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen Absatz 2 durch Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**Artikel 1  
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 3 der Verordnung vom 13. Januar 2012 (BGBl. I S. 103) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Gebührennummer 111.1 werden in der zweiten Spalte nach dem Wort „EG-Typgenehmigung“ die Wörter „(Mehrphasen-Typgenehmigung nach §§ 3, 11, 15, 20 EG-FGV)“ eingefügt.
2. In der Gebührennummer 111.1.1 werden in der zweiten Spalte nach dem Wort „EG-Typgenehmigung“ die Wörter „(Einphasen-Typgenehmigung und gemischte Typgenehmigung nach §§ 3, 11, 15, 20 EG-FGV)“ eingefügt und die Angabe „2 812,00 bis 4 857,00“ wird durch die Angabe „785,00 bis 4 853,00“ ersetzt.
3. Die Gebührennummer 111.2 wird in der zweiten Spalte wie folgt gefasst:  
„einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) oder amtlichen Bauartgenehmigung (ABG) für Fahrzeugteiletypen sowie einer Erlaubnis oder Genehmigung für selbstständige technische Einheiten, Autorisierung sowie nach Anlagen zur StVZO; je Erlaubnis- oder Genehmigungssachverhalt“.
4. In der Gebührennummer 112.1.3 werden in der zweiten Spalte nach dem Wort „EG-Typgenehmigung“ die Wörter „(Einphasen-Typgenehmigung und gemischte Typgenehmigung nach §§ 3, 11, 15, 20 EG-FGV)“ eingefügt.
5. Die Gebührennummer 112.2 wird in der zweiten Spalte wie folgt gefasst:  
„zu einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) oder amtlichen Bauartgenehmigung (ABG) für Fahrzeugteiletypen sowie zu einer Erlaubnis oder Genehmigung für selbstständige technische Einheiten, Autorisierung sowie nach Anlagen zur StVZO; je Erlaubnis- oder Genehmigungssachverhalt“.
6. Im 1. Abschnitt wird im Teil A die Überschrift des Unterteils 1a wie folgt gefasst:  
„1a. Anerkennung von Stellen zur Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, Anerkennung von Stellen zur Kontrolle des Qualitätsmanagements bei der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, behördliche Bewertung von Maßnahmen zum Qualitäts- und Sicherheitsmanagement bei der Produktion von Fahrerkarte, Führerschein und Zulassungsbescheinigung, Anfangsbewertung und Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion“.
7. Die Gebührennummer 116 wird in der zweiten Spalte wie folgt gefasst:  
„Anerkennung von Stellen als Technischer Dienst im Genehmigungsverfahren nach EG-FGV“.
8. In den Gebührennummern 116.1, 116.2, 116.5, 117, 117.1, 117.2 und 117.5 wird jeweils in der zweiten Spalte das Wort „Akkreditierung“ durch das Wort „Anerkennung“ ersetzt.
9. Die Gebührennummer 119 wird in der zweiten Spalte wie folgt gefasst:  
„Bewertung der qualitätssichernden Maßnahmen bei Herstellern im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens (Anfangsbewertung und laufende Konformitätsprüfungen)“.
10. In den Gebührennummern 119.1 und 119.2 wird jeweils in der zweiten Spalte das Wort „Herstellerbericht“ durch das Wort „Konformitätsbericht“ ersetzt.
11. In der Gebührennummer 119.3 werden in der zweiten Spalte die Wörter „Erstmalige Verifizierung (ohne Audit und Reisezeit)“ durch die Wörter „Vorprüfung gemäß Recyclingrichtlinie“ ersetzt.
12. In der Gebührennummer 119.4 werden in der zweiten Spalte die Wörter „Verifizierung im Wiederholungsfall/Überwachung (ohne Audit und Reisezeit)“ durch die Wörter „Verlängerung der Vorprüfungsbescheinigung“ ersetzt.
13. In den Gebührennummern 119.5, 119.6, 119.7 und 119.8 werden jeweils in der zweiten Spalte die Wörter „(ohne Audit und Reisezeit)“ gestrichen.
14. Die Gebührennummer 119.9 wird aufgehoben.

15. Die Gebührennummer 120 wird wie folgt neu gefasst:
- „120 Zulassung zur Selbstprüfung für Hersteller von Kleinserienfahrzeugen
  - 120.1 Feststellen der Eignung und Zulassung zur Selbstprüfung (ohne Begutachtung von Prüfverfahren) 3 120,00
  - 120.2 Überwachung (ohne Begutachtung von Prüfverfahren) 1 270,00
  - 120.3 Begutachtung je Prüfverfahren 195,00
  - 120.4 Stundensatz für Nachträge, Erweiterungen oder Änderungen der Urkunde in Sprache oder Format. 97,10“.
16. In der Gebührennummer 124 werden in der zweiten Spalte nach den Wörtern „der roten Kennzeichen“ die Wörter „oder der Kurzzeitkennzeichen“ eingefügt.
17. Der Unterabschnitt 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. Auskünfte
  - 141 Auskunft über ein Kraftfahrzeug oder einen Anhänger
  - 141.1 - im automatisierten Verfahren 0,10
  - 141.2 - im teilautomatisierten Verfahren (digitalisierte, formatgerechte Anfragen) 4,00
  - 141.3 - im schriftlichen Verfahren 5,10
  - 142 Sammelauskünfte im Rahmen von Rückrufaktionen
  - 142.1 - bei erstmaliger Durchführung 1 500,00 bis 5 000,00
  - 142.2 - im Wiederholungsfall 1 000,00 bis 4 000,00
  - 144 Schriftliche Auskunft über den Verbleib eines Fahrzeugs 6,10
  - 145 Auskunft aus dem Verkehrszentralregister an eine Behörde in Fahrerlaubnisangelegenheiten und sonstigen in § 30 Absatz 1 Nummer 3, Absatz 2, 4 und 4a StVG aufgeführten Verwaltungsmaßnahmen, sofern sie durch einen Antragsteller veranlasst werden 3,30“.
18. In der Gebührennummer 182.1 wird in der dritten Spalte die Angabe „1,30“ durch die Angabe „1,20“ ersetzt.
19. In der Gebührennummer 182.2 wird in der dritten Spalte die Angabe „0,80“ durch die Angabe „0,65“ ersetzt.

**Begründung:**

**A. Allgemeines**

Es erfolgt eine Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr durch Anpassung der Gebühren des Bundes zur Erteilung von Zertifikaten und Verschlüsselungsleistungen für Kontrollgerätehersteller sowie für Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister an den tatsächlichen Aufwand des Kraftfahrt-Bundesamtes, und die Ergänzung einer Gebühr für die neu im Zentralen Fahrzeugregister zu speichernden Kurzzeitkennzeichen und für die aufgrund von § 9 der EG-FGV neu wahrzunehmende Aufgabe der Feststellung der Eignung zur Selbstprüfung für Hersteller von Kleinserienfahrzeugen.

**B. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge**

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand  
Bund

Für den Bundeshaushalt ergeben sich durch die Gebühr für die Speicherung von Kurzzeitkennzeichen Mehreinnahmen von ca. 5,2 Mio. Euro. Hierbei handelt es sich jährlich um ca. 2 Mio. Kurzzeitkennzeichen bei einer Gebühr von 2,60 Euro pro Fall. Diese Gebühr entspricht der vorhandenen Gebühr für die Speicherung von roten Kennzeichen, da der Erfassungsaufwand in beiden Fällen identisch ist. Die an den tatsächlichen Aufwand angepassten Gebühren für die Zertifikate und Verschlüsselungsleistungen für Kontrollgerätehersteller führen zu Mindereinnahmen von 110.000 Euro und die Anpassung der Gebührenhöhe für Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) (Geb.-Nr. 141) zur Senkung um einen geschätzten Betrag von ca. 700.000 Euro. Andererseits entstehen durch die Gebühren für die Sammelauskünfte im Rahmen von Rückrufaktionen (neue Geb.-Nr. 142 und Erweiterung Nr. 144) zusätzliche Gebühreneinnahmen in etwa gleicher Höhe, die jedoch fiskalisch zukünftig entfallen. Sie sind aber weiterhin kostendeckend. Aufgrund des Wegfalls der Akkreditierung entfallen Einnahmen in Höhe von rund 90.000 Euro jährlich. Demgegenüber stehen jährliche Mehreinnahmen in Höhe von voraussichtlich rund 20.000 Euro aus Verfahren zur Feststellung der Eignung zur Selbstprüfung, die überwiegend zu Lasten großer Fahrzeughersteller gehen. Diese Fahrzeughersteller werden in der Folge durch diese Erlaubnis zur Selbstprüfung von den Kosten entlastet, die sich sonst aus der Prüfung durch einen Technischen Dienst ergeben hätten, so dass für die betreffenden Hersteller insgesamt eine Kosteneinsparung entsteht.

Einnahmen des Bundes aus Gebühren pro Jahr:					
Änderung	Tatbestand	Fallzahl	Minder-einnahmen EURO	Mehr-einnahmen EURO	Veränderung EURO
Artikel 1 Nr. 2	Einphasen- u. gemischte Typgenehmigungen	21	80524,50	59188,92	-21336
Artikel 1 Nr. 7 u. 8	Wegfall Akkreditierung	18	90000,00		-90000
Artikel 1 Nr. 9 u. 10	Konformitätsüberprüfung	90		59820,00	59820
Artikel 1 Nr. 11	Wegfall Verifizierung		13300,00		-13300

**Artikel 2  
Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 18. September 2012 in Kraft.  
Berlin, den 31. August 2012

Der Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Dr. Peter Ramsauer

Artikel 1 Nr. 15	Feststellen der Eignung zur Selbstprüfung	10		20000,00	20000
	Summen	<b>121</b>	<b>183824,50</b>	<b>139008,50</b>	<b>-44816</b>
	Veränderung pro Fall:				<b>-370,38</b>

## 2. Erfüllungsaufwand

Mit dem Verordnungsentwurf werden keine neuen Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger sowie für den Bereich der Wirtschaft und der Verwaltung eingeführt. Es entsteht kein Erfüllungsaufwand.

## 3. Weitere Kosten

Durch die Gebühr für die Speicherung von Kurzzeitkennzeichen im Zentralen Fahrzeugregister entstehen dem Bürger und der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, zusätzliche Kosten i.H.v. ca. 5,2 Mio. Euro jährlich (2,60 Euro pro Fall bei 2 Mio. Fällen pro Jahr). Auswirkungen auf weitere Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## C. Sonstige Auswirkungen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## D. Nachhaltigkeit

Die Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft, sie sind nicht betroffen.

## E. Einzelbestimmungen

### Zu Artikel 1

#### Zu Nummer 1, 2 und 4

Redaktionelle Anpassung an die Begrifflichkeiten der Richtlinien 2007/46/EG, 2002/24/EG und 2003/37/EG.

#### Zu Nummer 2

Die Absenkung des Rahmens ist erforderlich, weil seit dem 29. April 2009 gem. Richtlinie 2007/46/EG neben Einphasen- und Mehrphasentypgenehmigungen auch gemischte Typgenehmigungen zu erteilen sind. Gleichzeitig wurde das Verfahren auf die Fahrzeugklassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N und O erweitert. Bei der Beantragung dieser EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge unter Vorlage bereits erteilter Genehmigungen für Systeme und Teile, die in dem zur Genehmigung anstehenden Fahrzeugtypen verbaut werden, soll in Einzelfällen eine Reduzierung der bisher in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr unter dieser Gebührennummer vorgesehenen Mindestgebühr von 2812,00 Euro auf 785,00 Euro erfolgen. Die Höchstgebühr reduziert sich von 4857,00 Euro auf 4853,00 Euro. Dabei ist die Höhe der abzudeckenden Kosten einerseits von der Komplexität des Genehmigungsobjektes nach Fahrzeugklasse sowie der Schwierigkeit der dabei zu bearbeitenden technischen Sachverhalte und andererseits von der je nach Einzelfall differierenden Anzahl der zur Bewertung vorgelegten Prüfberichte abhängig.

Der Gebührenrahmen ergibt sich durch folgende beispielhaft aufgeführten Genehmigungsfälle:

Genehmigungsverfahren	Grundaufwand		Prüfberichte, Zusatzaufwand			Abzudeckende Kosten pro Verfahren in Euro
	Stunden	Kosten in Euro	Anzahl	Stunden	Kosten in Euro	
Beispiel						
Fahrzeugklasse O	5,2	665,29	1	0,93	118,98	<b>784,27</b>
Fahrzeugklasse L	5,2	665,29	2	1,57	200,87	<b>866,15</b>
Fahrzeugklasse M	5,7	729,26	12	10,37	1.326,74	<b>2.056,00</b>
Fahrzeugklasse N	5,7	729,26	41	32,23	4.123,51	<b>4.852,76</b>

Gemittelter Stundensatz zu diesen Kostenträgern gem. KLR-Berichten: 127,94 Euro.

Einzelkosten für Material- und Hilfsstoffe	0,34 Euro
Einzelkosten für bezogene Leistungen	0,08 Euro
Einzelkosten für Wartung und Pflege von Anlagen	1,52 Euro
Personaleinzelkosten	30,55 Euro
Verrechnung Leitung- und Managementbereich	0,67 Euro
Verrechnung Personalführung und -verwaltung	1,12 Euro
Verrechnung Allgemeiner Servicebereich	9,28 Euro
Verrechnung Betriebsw. finanzielle Steuerung	0,57 Euro
Verrechnung Organisation	0,98 Euro
Verrechnung DV und IT	0,86 Euro
Umlage aus Projekt Digitalisierung	6,66 Euro
Umlage aus Vorkostenstellen	25,88 Euro
Umlage produktnahe Vorleistungen	1,84 Euro
Umlage Referatsleitung	8,56 Euro
Umlage Grundsatzfragen	38,92 Euro
Umlage Sonstige	0,11 Euro
<b>Stundensatz</b>	<b>127,94 Euro</b>

#### Zu Nummern 3 und 5

Redaktionelle Änderungen.

#### Zu Nummer 6

Folgeänderung zum KBA-Gesetz.

#### Zu Nummer 7

Nach dem AkkStelleG ist die formelle Akkreditierung der nationalen Akkreditierungsstelle vorbehalten. Unbenommen davon verbleibt die Aufgabe der Anerkennung der Technischen Dienste nach § 30 Absatz 2 EG-FGV auf der Grundlage der dort festgelegten Normen beim KBA.

Klarstellung der Aufgabe des KBA im Zusammenhang mit der Überprüfung des Qualitäts- und Sicherheitsmanagements.

Das KBA gibt seine Zertifizierungsstelle als Maßnahme zur Deregulierung auf, da diese Aufgabe von privaten Stellen (Technischen Diensten) übernommen wird.

#### Zu Nummer 8

Änderungen aufgrund des Wegfalls der Zuständigkeit für Akkreditierungen. Da das KBA künftig nur noch „aner-

kennt“, wird der Ausdruck „Akkreditierung“ durch „Anerkennung“ ersetzt.

#### Zu Nummer 9

Die EG-Rahmenrichtlinien 2007/46, 2003/37 und 2003/24 sowie das Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung verlangen neben einer Anfangsbewertung des Antragstellers/der Antragstellerin bezüglich seiner qualitätssichernden Maßnahmen eine fortlaufende Konformitätsüberprüfung des Genehmigungsinhabers mit derselben Zielrichtung (CoP-Q, Überprüfung der Hersteller). Im Gegensatz zur Konformitätsüberprüfung des Produktes (CoP-P, Überprüfung der Hersteller) soll jede Überprüfungsmaßnahme des KBA gebührenpflichtig sein.

#### Zu Nummer 10

Redaktionelle Änderungen.

#### Zu Nummern 11 und 12

Die Zertifizierung der Qualitätssicherung und damit auch die Verifizierung wird durch privatwirtschaftliche Stellen wahrgenommen. Das KBA nimmt jedoch weiterhin die Vorprüfung nach der Recyclingrichtlinie sowie die wiederholenden Überprüfungen zu deren Verlängerung vor, die bislang nach den Gebührennummern 119.3 und 119.4 abgerechnet wurde.

#### Zu Nummern 13 und 14

Audit und Reisezeit sollen künftig nicht mehr gesondert in Rechnung gestellt werden.

#### Zu Nummer 15

In § 9 der EG-FGV wird das Typgenehmigungsverfahren für Kleinserien geregelt. In der Anlage zu Anhang IV, Teil I, Fußnoten B und C der Richtlinie des Europäischen Parlaments Nr. 2007/46/EG vom 05. September 2007 ist festgelegt, dass der Hersteller zwar die Prüfungen für den jeweiligen Genehmigungsgegenstand selbst durchführen kann, dazu aber der Zustimmung (Feststellen der Eignung zur Selbstprüfung) durch die Genehmigungsbehörde bedarf.

Voraussetzung für die Zulassung ist im Wesentlichen, dass der Hersteller nachweist, dass er die Prüfungen vollständig und entsprechend den wesentlichen Bestimmungen des jeweiligen Rechtsakts durchführt. Zu diesem Zweck soll im Rahmen einer Dokumentenprüfung und Vor-Ort-Begehung die Kompetenz des Herstellers für diese Aufgabe bewertet werden. Die Kompetenzfeststellung soll unmittelbar mit der Prüfung im Zusammenhang stehen und Forderungen der DIN EN ISO/IEC 17025:05 und des jeweiligen Regelwerks an Prüfprozess, Personal und Ausrüstung umfassen. Hersteller, die Fußnote B bzw. C in Anspruch nehmen, sollen nach einem gleichartigen Verfahren bewertet werden. Die Zulassung soll unbefristet erfolgen, aber an den fristgerechten und positiven Abschluss von Überwachungsmaßnahmen vor Ort gebunden sein (ca. alle 30 Monate bzw. anlassbezogen).

Grundannahmen:

- Es ist nach einer Interessenabfrage von ca. 10 Antragstellern auszugehen.
- Da die Aufgabe mit der im Benennungs-/Anerkennungsverfahren vergleichbar ist, kommt der Stunden-

satz gemäß Gebühren-Nr. 118 GebOSt (97,10 Euro) zur Anwendung.

Die Gebühr setzt sich zusammen aus

- Grundgebühr (verfahrensbezogen; aufzuteilen auf 10 Antragsteller)
- Verfahrensgebühr (je Antragsteller).

#### A. Grundgebühr

Verfahrensunabhängig entsteht folgender Aufwand:

	Aufwand in 3 Jahren (Std)
Haus-/Sachmittelverwaltung	10
Personal, Schulung	30
Internes Qualitätsmanagementsystem	20
Pflege Datenbank	15
Bereitstellung von Information	15
Kundengespräche	15
Erfahrungsaustausch	15
Lenkungsausschuss	10
<b>Summe</b>	<b>130</b>

Dies ergibt eine Grundgebühr von  $130 \times 97,10 = 12623,00$  Euro  
 Grundaufwand für die Tätigkeit des KBA (Umlage) 3934,00 Euro  
 Grundgebühr, gesamt 16557,00 Euro

**Anteilige Grundgebühr bei 10 Antragstellern: 1655,70 Euro; gerundet 1660,00 Euro**

#### B. Verfahrensgebühr

Für die eigentliche Begutachtung entsteht folgender Aufwand:

	Aufwand (Std)
Grundaufwand für die Begutachtung	12
Prüfung der Dokumentation	
Planung	
Reisevorbereitung	
Dokumentation/Aufzeichnungen vorbereiten	
Bericht; Kostenbescheid	
Nachverfolgung (Auflagen, Zahlung usw.)	
Begutachtung des Qualitätssicherungssystems (allg.)	2
Begutachtung von typgenehmigungsrelevanten Fragen	1
Begutachtung von Verfahren (Witness) nach festgelegter Stichprobe (Mittelwert)	2 je Verfahren

Dies ergibt eine Verfahrensgebühr (ohne Witness) von  $15 \times 97,10 = 1456,50$  Euro; gerundet 1460,00 Euro

**Witness-Gebühr je Prüfverfahren**  
 von  $2 \times 97,10 = 194,20$  Euro, gerundet 195,00 Euro

Die Gesamtgebühr für das Erstverfahren berechnet sich aus  
 Grundgebühr 1660,00 Euro  
 Verfahrensgebühr (ohne Witness) 1460,00 Euro  
**Gesamt (Erstverfahren, ohne Witness) 3120,00 Euro**

Der allgemeinen Praxis folgend, wird diese Gebühr für Grundaufwand und Systembegutachtung bei Überwachungsmaßnahmen nur noch anteilig berechnet (bekanntes Labor):

0,5 × Grundgebühr (Erstverfahren) = 830,00 Euro

0,3 × Verfahrensgebühr (Erstverfahren, ohne Witness) = 436,50 Euro, gerundet 440,00 Euro

**Gesamt (Überwachung, ohne Witness) 1270,00 Euro**

Die Witnessgebühr für Prüfverfahren kann nicht reduziert werden.

#### Zu Nummer 16

Nach § 30 Abs. 2 und § 32 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe d) in Verbindung mit § 50 Absatz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung sind nunmehr bei der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen die dort genannten Fahrzeug- und Halterdaten im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern. Der Aufwand für die Speicherung der Kurzzeitkennzeichen entspricht dem der Erfassung der roten Kennzeichen. Der Tatbestand der Gebührennummer 124 wird deshalb entsprechend ergänzt. Die Gebühr beträgt 2,60 Euro.

#### Zu Nummer 17

Die geänderten Geschäftsvorgänge infolge der Umsetzung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung nach der Wirksamkeitsaufnahme zum Ende 2009, insbesondere bei der Bearbeitung der gebührenpflichtigen Auskünfte gemäß § 39 Straßenverkehrsgesetz (StVG), haben im Laufe der letzten beiden Jahre zu einem reduzierten Aufwand geführt. Dies gilt zum einen für die ausschließlich in manueller Form zu bearbeitenden Anfragen, aber auch für die Fälle, in denen dem KBA digitale, formatgerechte Anfragen zugesandt werden. Bei dieser teilautomatisierten Bearbeitung konnte der Aufwand erheblich reduziert werden.

Darüber hinaus soll, soweit möglich, ein Gleichklang mit den Gebühren der Länder geschaffen werden, die für eine Auskunft aus den örtlichen Registern lediglich 5,10 Euro erheben. Die Gebühr für die Auskunft aus dem ZFZR beträgt zurzeit 10,20 Euro.

Für automatisierte Auskünfte entspricht die Gebühr (neue Gebührennummer 141.1) der bisherigen Gebührennummer 143. Sie wird auf alle automatisierten Auskünfte angewandt.

Die 4,00 Euro der Geb.-Nr. 141.2 liegen im Rahmen des kalkulierten Aufwands gemäß Kostenleistungsrechnung (KLR). Hiermit werden zum einen evtl. Kostensteigerungen berücksichtigt und zum anderen ein Ausgleich zu der leicht abgesenkten Gebühr der Nr. 141.3 geschaffen. Gemäß interner Kalkulation müsste die Gebühr 141.3 tatsächlich 6,00 Euro betragen. Um einen Gleichklang mit der Gebühr der Länder zu erreichen wird aber die gleiche Gebühr wie im Landesbereich vorgesehen (5,10 Euro nach Gebührennummer 226.3).

Eine rechtliche Prüfung zur Durchführung von Rückrufaktionen hat ergeben, dass entgegen der bisherigen Verwaltungspraxis bei der Bereitstellung von Halterdaten nicht mehr fiskalisch abzurechnen ist, sondern dieses durch Erhebung einer Gebühr zu erfolgen hat.

Bei Rückrufaktionen besteht generell eine relativ hohe Diskrepanz zwischen Anfrage- und Auskunftssätzen. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist die Ermittlung möglichst aller betroffenen Fahrzeuge anzustreben. Die Kalkulation der neuen Gebühr bewegt sich im Spannungsfeld zwischen einer aufwandsgerechten KBA-Gebühr einerseits und der zur Wahrung der gebotenen Sicherheit für Verkehrsteilnehmer notwendigen Forderung nach einer 100%igen Erfüllungsquote andererseits. Eine Gebührenkalkulation aufgrund von Einzelauskünften (hier wären Positiv- und Negativauskünfte zu berechnen) könnte zu einer Reduzierung der Aktionen durch die Hersteller führen. Auch damit würde den Interessen der Verkehrssicherheit nicht entsprochen. Für den neuen Gebührentatbestand 142 wird deshalb eine Rahmengebühr für die Erteilung von Sammelauskünften bei einer Rückrufaktion, unterschieden nach Erst- und Wiederholungsaktion, ausgewiesen. Im Zusammenhang mit der Durchführung von Rückrufaktionen werden bisher außerdem Kostensätze für die Markierung von Außerbetriebsetzungen im Zentralen Fahrzeugregister inklusive Herstellerinformation bei Wiederinbetriebnahme kalkuliert und fiskalisch abgerechnet. Diese Fälle sind zukünftig gemäß Gebührentatbestand 144 (schriftliche Auskunft über den Verbleib eines Fahrzeugs) mit zz. 6,10 Euro pro Fall abzurechnen.

Eine Rahmengebühr von 1.500 bis 5.000 Euro der Geb.-Nr. 142.1 stellt einerseits sicher, dass bei einer Mindestgebühr von 1.500 Euro der Grundaufwand für die Erhebung der Daten auch bei Kleinstaufträgen gedeckt wird und andererseits bei Großaufträgen die Kosten für die Hersteller bei 5.000 Euro gedeckelt werden.

Bei der Geb.-Nr. 145 wird der Absatz 4a des § 30 StVG ergänzt. Im Übrigen redaktionelle Änderungen.

#### Zu Nummern 18 und 19

Aufgrund der Erfahrungen in der Anwendung der zum 02. Juli 2005 neu eingeführten Gebührennummern 181 bis 182.2 für digitale Zertifikate und Verschlüsselungsdienstleistungen für Komponenten des digitalen Kontrollgeräts hat das KBA eine neue Kalkulation erstellt. Danach können die Gebühren nach den Gebührennummern 182.1 und 182.2 bei Beibehaltung der Kostendeckung gesenkt werden (ca. 110.000 Euro/Jahr).

#### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

(VkBl. 2012, S. 787)