

wdk POSITION

52. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Fälle, bei denen die Auslegung des Gesetzes nicht eindeutig ist oder die für Marktteilnehmer und Industrie unüberwindbare Probleme schaffen

1. Problemfall: Motorrad

Mit dem Inkrafttreten der 52. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften - kurz „Winterreifen-Verordnung“ - dürfen Motorräder nicht mehr mit M+S-markierten Reifen ausgerüstet werden, deren Speed-Index (SI) unter der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (V_{\max}) des Fahrzeugs liegen, sofern die Reifen einen Wochencode 0118 und jünger aufweisen. Allerdings steht dies im Widerspruch zur Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, die die Typp Genehmigung solcher Fahrzeuge und deren Bereifung regelt.

Aktion: Rechtliche Klarstellung für Industrie und Verbraucher

2. Problemfall: Reifen, die *technisch* keine 3PMSF-Markierung bekommen können

Fahrzeuge, die mit Reifen ausgestattet sind, die die 3PMSF-Markierung nicht tragen können, da die Schneeleistung dieser Reifen nicht überprüft werden kann (Beispiel: Mobilkrane mit Reifen für Erdbewegungsmaschinen).

Begründung: Diese speziellen Reifen können nach UN-Regelung Nr. 117 weder mit einem Standard N3-Fahrzeug noch im Vergleich zum aktuellen SRTT getestet werden.

In der aktuellen Verordnung dürfen Fahrzeuge wie Mobilkrane und andere Spezialfahrzeuge (z.B. Schneepflüge, die keine Kommunalfahrzeuge sind, Straßenbau-Fahrzeuge, etc.) bei winterlichen Bedingungen nicht gefahren werden, obwohl sie wesentlich zum Verkehrsfluss beitragen.

Aktion: Diese Fahrzeugkategorien ausnehmen

3. Problemfall Reifen, die *rechtlich* keine 3PMSF-Markierung bekommen können

Fahrzeuge mit C1-, C2- oder C3-Reifen, für die die Typp Genehmigung derzeit keine 3PMSF-Kennzeichnung zulässt (Beispiele: Unimogs, Baufahrzeuge, etc.), da die Reifen von der UN-Regelung Nr. 117 ausgenommen sind oder unter die Kategorie Spezialreifen fallen (gekennzeichnet mit „ET“, „MPT“ oder „ML“).

Hier müssen die UN-Regelungen angepasst werden, was mit einem größeren Zeitaufwand verbunden ist. Damit diese Fahrzeuge weiter betrieben werden dürfen, sollte die deutsche Verordnung eine Übergangszeit festlegen, bis die UN-Regelung angepasst ist.

Aktion: Übergangszeitraum festlegen, bis die UN-Regelungen angepasst sind.

Zu Fall 1)

Sachverhalt

Durch die zweiundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Mai 2017 entfällt die Nutzung von M+S Reifen, deren Geschwindigkeitsindex niedriger als die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ist. Somit gilt diese Sonderregelung nur noch für Geländereifen für den gewerblichen Einsatz mit der Kennzeichnung „POR“ und Winterreifen, die mit dem Alpine-Symbol gekennzeichnet sind. Der Wegfall dieser Regelung für Fahrzeuge der Klasse L3e war zwar nicht beabsichtigt, ist aber doch eingetreten, da es die zuletzt genannten Reifenarten für Motorräder gar nicht gibt.

Argumentation

Die in Europa anzuwendende ECE-R 75 für Motorräder umfasst neben dem Normalreifen nur noch M+S Reifen für den Geländeeinsatz. Diese M+S Reifen können aufgrund ihrer grobstolligen Bauart nicht die Geschwindigkeitsregionen moderner Motorräder erreichen. Für den temporären Fahrzeugeinsatz neben der asphaltierten Straße sind diese M+S Geländereifen aber aus sicherheitstechnischen Gründen dringend anzuraten.

Die Klarstellung ist daher dringend geboten, da die entsprechende Regelung in der EU-Verordnung Nr. 3/2014 zur Genehmigung von Krafträdern diese Art der Nutzung von M+S Reifen für den Geländeeinsatz nämlich ausdrücklich vorsieht. Diese Verordnung zur Fahrzeuggenehmigung ist in Deutschland bereits unmittelbar geltendes Recht. Nur Fahrzeuge mit einer alten nationalen Betriebserlaubnis ABE wären von der Streichung dieser Nutzungsart unmittelbar betroffen. Eine Überprüfung im Straßenverkehr wäre aufgrund der komplexen Rechtslage kaum möglich und für den Endverbraucher als Laien auch nicht zumutbar.

Deswegen sollte mit einer entsprechenden Anpassung der StVZO die Regelung für M+S Reifen an allen Fahrzeugen der Kategorie L3e (Kraftrad ohne Beiwagen) zur Klarstellung wieder in die StVZO aufgenommen werden.

Lösung

Vorschlag zur Klarstellung der StVZO:

§ 36 wird wie folgt geändert:

Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

(5a) Bei Verwendung solcher Luftreifen, die die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG, die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen) an Fahrzeugen der Klasse L3e, gilt Absatz 5 entsprechend.

Erfüllungsaufwand entsteht hierbei nicht. Die vorgeschlagene Regelung für die Nutzung von M+S Reifen, deren Geschwindigkeitskategorie niedriger ist als die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, an Fahrzeugen der Kategorie L3e, entspricht bereits unmittelbar geltendem EU-Recht ist und dient insofern der rechtlichen Klarstellung.

Zu Fall 2)

Sachverhalt

Eines der wichtigen technischen Bedenken, denen die Reifenindustrie bei der Anwendung der deutschen Winterreifenverordnung gegenübersteht, betrifft mit Reifen ausgerüstete Fahrzeuge, die die 3PMSF-Kennzeichnung nicht tragen können, da es technisch nicht möglich ist, die Schneeeigenschaften dieser Reifen zu überprüfen (Beispiel: Mobilkrane mit Reifen für Erdbewegungsmaschinen), aus folgenden Gründen:

- Diese speziellen Reifen können nicht mit einem N3-Fahrzeug (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen) getestet werden, da das Fahrzeug für diese Reifenabmessungen nicht vorgesehen ist.
- Reifen können nicht vergleichend zum aktuellen SRTT (Standard Reference Test Tyre - Referenzreifen für Typgenehmigungstests in UN-Regelungen) getestet werden, da für diese Fahrzeugkategorie kein passender SRTT existiert.

Argumentation

1. In der Folgenabschätzung zur Einführung der überarbeiteten deutschen Winterreifenverordnung wurde festgestellt, dass aufgrund der Regelung keine zusätzlichen Kosten für Fahrzeughalter anfallen. Bei näherer Betrachtung kann dieser Argumentation nicht gefolgt werden. In der derzeitigen Verordnung dürfen Fahrzeuge wie Mobilkrane und andere Spezialfahrzeuge (z.B. nicht von Kommunen betriebene Schneepflüge, Straßenbaumaschinen) nicht im Winter fahren, obwohl sie für den Verkehrsfluss unerlässlich sind bzw. sein könnten (z.B. Mobilkrane zur Beseitigung von Unfallstellen und Straßenarbeiten).

2. Es gibt keine Berichte über Mobilitätsprobleme im Zusammenhang mit Mobilkränen und anderen Spezialfahrzeugen, die Reifen ohne die 3PMSF-Markierung ausgerüstet sind.

Lösung

Fahrzeugkategorie von der Winterreifenpflicht ausnehmen.

Zu Fall 3)

Sachverhalt

Eine Doppelmarkierung von „Special Use“-Reifen (Reifen für gemischten Einsatz) mit der 3PMSF-Markierung ist aktuell regelungstechnisch nicht möglich. Hier müssen die entsprechenden UN-Regelungen erst überarbeitet und angepasst werden (UN-ECE R30, R54 und/oder R117).

Argumentation

Die Reifenindustrie sieht aktuell keine Möglichkeit, die genannten Reifen („Special Use“) in die Winterreifenregelung einzubeziehen. Dies bedeutet allerdings für die Betreiber der Fahrzeuge, die auch bei winterlichen Bedingungen auf diese Reifen angewiesen sind, einen wirtschaftlichen Schaden. Folglich sollten für diese solange Ausnahmen gelten, bis die entsprechenden Richtlinien (UN/ECE und EU) die Tests und Markierungen zulassen.

Lösung:

Übergangszeitraum festlegen, bis die UN-Regelungen angepasst sind.

Frankfurt am Main, Juni 2018