

Wann ist die Betriebserlaubnis erloschen?

Ist die Betriebserlaubnis tatsächlich erloschen, wenn nachweislich „nur“ bestimmte Formvorschriften nicht beachtet wurden?

Hinweis: Die folgenden Ausführungen sind keinesfalls rechtsverbindlich und spiegeln ausschließlich die Rechtsauffassung des Autors wider.

Im Zusammenhang mit der polizeilichen Verkehrsüberwachung werden regelmäßig Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen des Erlöschens der Betriebserlaubnis (im Weiteren „BE“ genannt) eingeleitet. Einschlägige Rechtsgrundlage ist der § 19 StVZO. Eine grundlegende Änderung des Regelungsgehalts des § 19 erfolgte 1993 mit der 16. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (16. VO-StVR)¹. Obwohl diese Novellierung nun bereits über 20 Jahre zurückliegt, hat sich in der polizeilichen Praxis keine einheitliche Anwendung der Vorschrift durchgesetzt. Aufgrund der missverständlichen Formulierung des einleitenden Satzes im Abs. 3, haben sich unterschiedliche Rechtsmeinungen entwickelt, wie der § 19 Abs. 3 StVZO rechtlich einzuordnen ist. Je nach Herangehensweise wird der Abs. 3 als eine eigenständige Tatalternative² gesehen oder als eine ergänzende Vorschrift des Abs. 2³. Dies hat zur Folge, dass gleichgelagerte Sachverhalte unterschiedlich gehandhabt werden, was für den Betroffenen mit unterschiedlichen Rechtsfolgen verbunden ist.

Die folgenden Ausführungen greifen das Thema erneut auf. Anhand des Verordnungstextes, der amtlichen Begründung⁴ und des Beispielkataloges⁵ soll hinterfragt werden, ob der § 19 Abs. 3 StVZO tatsächlich als eigenständige Tatalternative anzusehen ist oder sich auf die Tatalternativen des Abs. 2 bezieht.

1. § 19 Abs. 2 Satz 2

Nach § 19 Abs. 2 Satz 2 ist das Erlöschen der BE an eine bestimmte Tathandlung, nämlich das „Ändern“ gebunden (objektiver Tatbestand). Eine Änderung liegt vor bei einem

- Ändern im engeren Sinne, d. h. Teile werden anders gestaltet;
- Austausch von Teilen, d. h. Teile werden gegen für das betreffende Fahrzeug in seiner BE nicht genehmigte Teile ausgewechselt;
- Hinzufügen von Teilen, d. h. Teile werden am Fahrzeug neu an- oder eingebaut;
- Entfernen von Teilen, d. h. Teile werden vom Fahrzeug abgebaut oder aus dem Fahrzeug ausgebaut.

Die Änderung setzt voraus, dass diese willentlich und damit vorsätzlich herbeigeführt wird (subjektiver Tatbestand). Die Änderung des Fahrzeugzustandes durch Verschleiß und dessen Reparatur ist keine Änderung i. S. d. § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVZO.⁶

Die Betriebserlaubnis erlischt jedoch nur dann, wenn durch die Änderungen

¹ 16. VO-StVR, Art. 1 Abs. 2 (BGBl I, vom 16.12.1993, S. 2106)

² Vgl. *Kullig* VD **03** 147

³ Vgl. *Hentschel/König/Dauer* Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage, Verlag C.H.Beck München 2015, Rz 10 zu § 19, S. 1467

⁴ VkBli. **94** 149

⁵ Beispielkatalog für Änderungen an Fahrzeugen und ihre Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen (StV 13/36.05.05-24 vom 9.6.1999, VkBli S 451)

⁶ Vgl. Nr. 2 Beispielkatalog

1. die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird (Typvariante),
2. eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist (Gefährdungsvariante) oder
3. das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird (Umweltvariante).

Eine Kombination der einzelnen Punkte ist durchaus möglich.

Gefährdungsvariante

Hinweis: Um die Rechtsproblematik darzustellen, wird ausschließlich auf die Gefährdungsvariante eingegangen.

Die tatbestandliche Voraussetzung des § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVZO bedarf unzweifelhaft einiger Erläuterungen. In erster Linie muss hinterfragt werden, was der Ordnungsgeber eigentlich regeln wollte. Um dies zu analysieren, ist ein Rückblick auf die historische Entwicklung des § 19 StVZO erforderlich, der bereits in der 1. Fassung der StVZO vom 13.11.1937 Bestand hatte. Darin hieß es:

„§ 19 Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis

(1) Die Betriebserlaubnis ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung und den zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen des Reichsverkehrsministers nach dem Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen entspricht.

(2) Die Betriebserlaubnis bleibt, wenn sie nicht ausdrücklich entzogen wird, bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs wirksam, solange nicht Teile des Fahrzeugs verändert werden, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist, oder deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann. Nach solchen Änderungen hat der Eigentümer des Fahrzeugs eine erneute Betriebserlaubnis unter Beifügung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen über den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs zu beantragen, wenn nicht für die an- oder eingebauten Teile einzeln eine besondere Betriebserlaubnis erteilt ist, deren Wirksamkeit nicht von einer Abnahme (§ 22) abhängt.“^{7, 8}

Inhaltlich galt die Bestimmung des Absatzes 2 bis zum 31.12.1993, auch wenn der § 19 StVZO mehrfach geändert wurde. Diese Formulierung bedeutet, dass zwei Tatalternativen möglich waren.

1. die Veränderung eines Fahrzeugteils, dessen Beschaffenheit vorgeschrieben war (siehe §§ 22 und 22 a StVZO) und
2. die Veränderung eines Fahrzeugteils, dessen Beschaffenheit zwar nicht vorgeschrieben, aber durch dessen Veränderung eine Gefährdung zu erwarten war.

Eine Veränderung i. S. d. Nr. 1 hatte also zur Folge, dass die BE erlöschen konnte, ohne dass eine abstrakte Gefährdung begründet werden musste.

Diese Regelung wurde durch die Rechtsprechung als überzogen angesehen und führte zu diversen Abänderungen von Bußgelbescheiden bzw. zu Verfahrenseinstellungen. Der Ordnungsgeber hat daraufhin mit der 16. Verordnung zur Änderung

⁷ Reichsgesetzbl. I S. 1215

⁸ Dass sich diese Vorschrift auf die Erteilung einer nationalen BE bezog und seit 1996 sukzessive die EG-Typgenehmigung obligatorisch zu erteilen war, ist nicht Gegenstand dieser rechtlichen Betrachtung.

straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften den § 19 Abs. 2 StVZO, in der heute bekannten Formulierung neu gefasst.

Warum die Änderungen vorgenommen wurden, ist der amtlichen Begründung zur Änderungsverordnung vom 16.12.1993 zu entnehmen (Auszug):

*„Zu Abs. 2: ...Die Betriebserlaubnis soll weiterhin erlöschen, wenn eine Gefährdung nach solchen Änderungen zu erwarten ist. Bislang war Ursache für das Erlöschen der Betriebserlaubnis nach § 19 Abs. 2 (alt) entweder die Veränderung von Teilen, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist, oder die Veränderung von Teilen, deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann. Es scheint bedenklich – auch unter den rechtlichen Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit der Mittel –, eine so einschneidende Rechtsfolge wie das Erlöschen der Betriebserlaubnis für das Fahrzeug schon dann eintreten zu lassen, wenn durch eine Änderung lediglich Beschaffenheitsvorschriften der StVZO berührt werden, ohne daß gleichzeitig auch eine Gefährdung anderer (also eine Gefährdung der Verkehrssicherheit) zu erwarten ist. Die bloße Möglichkeit der Gefährdung ist zu weitgehend, die Gefährdung muß schon etwas konkreter **zu erwarten** sein.*

[...]

*Im Sinne einer größeren Konkretisierung wurde auf die Gefährdung von **Verkehrsteilnehmern** hingewiesen (Fahrzeugführer, Fahrzeuginsassen, andere Verkehrsteilnehmer), da sich sowohl die EU als auch z. B. § 30 (Beschaffenheit der Fahrzeuge) in erster Linie auf den Schutz von Personen orientieren.*

Es wird darauf verwiesen, daß eine Gefährdung sowohl durch den unsachgemäßen Anbau eines unbedenklichen Teils als auch durch den sachgerechten Anbau eines unsachgemäß gestalteten Teils eintreten kann.

Eine technische Änderung am Fahrzeug, die lediglich eine Beschaffenheitsvorschrift berührt, ohne daß eine Verkehrsgefährdung zu erwarten ist, wird künftig nicht mehr zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs führen. Keinesfalls sollen damit jedoch solche Veränderungen verharmlost werden. Nach wie vor besteht jedoch die Pflicht des Halters, dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug jederzeit in einem vorschriftsmäßigen Zustand ist (vgl. § 31 Abs. 2).

Wird durch eine technische Änderung die vorgeschriebene Beschaffenheit des Fahrzeugs bzw. des betreffenden Fahrzeugteils berührt, ist der Halter nach § 31 Abs. 2 zur Wiederherstellung des vorschriftsmäßigen Zustands verpflichtet. Nach dieser Vorschrift ist er im übrigen ebenso verpflichtet, den vorschriftsmäßigen Zustand für das Fahrzeug wiederherzustellen, wenn dieses durch Verschleiß oder durch Unfallfolgen nicht mehr die vorschriftsmäßige Beschaffenheit hat. Ob das Fahrzeug vorschriftsmäßig ist, wird außerdem im Rahmen der technischen Überwachung nach § 29 geprüft. Dies reicht aus. Auf die weitere – sehr einschneidende – Folge des Erlöschens der Betriebserlaubnis kann deshalb verzichtet werden.“⁹

Bereits daraus ergibt sich nunmehr, dass die BE nach § 19 Abs. 2 StVZO nur dann erlöschen kann, **wenn tatsächliche Anhaltspunkte auf die Möglichkeit einer Gefährdung hinweisen**. Auf diesem Umstand wird durch die obergerichtliche Rechtsprechung immer wieder hingewiesen.¹⁰

⁹ Unterstreichung durch den Autor

¹⁰ Vgl.: - VG Stuttgart, Urteil vom 1.7.2009, Az.: 8 K 1815/08

2. Der Beispielkatalog als Orientierungshilfe

Um eine möglichst einheitliche Bewertungsgrundlage zu schaffen, hat der Verordnungsgeber einen Beispielkatalog für Änderungen an Fahrzeugen und ihre Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen bekannt gegeben. Dieser bietet dem Rechtsanwender eine Orientierung bei welchen Änderungen eine Gefährdung zu erwarten ist. Entscheidend dabei ist, dass der Beispielkatalog als Verlautbarung keine Rechtsbindung entfaltet.

Im Teil A, Nr. 2.2 des Beispielkataloges heißt es u. a.: *„Änderungen, durch die eine Gefährdung zu erwarten ist, liegen vor, wenn durch den Ein- oder Anbau oder die andere Gestaltung von Teilen oder deren Kombination negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten sind.“*

Weiter wird sinngemäß ausgeführt, dass eine Gefährdung insbesondere zu erwarten ist, wenn für bestimmte Fahrzeugteile, technische Einheiten oder Systeme eine Teilegenehmigung¹¹, ein Teilegutachten oder eine Einzelbegutachtung entsprechend § 21 StVZO gefordert wird. Eine umfassende Beispielsammlung ist in Teil B des Beispielkataloges aufgeführt.

Im gleichen Absatz wird allerdings auch bestimmt: *„Kann die Erwartung der Gefährdung nicht durch eine Teilegenehmigung oder ein Teilegutachten, ggf. in Verbindung mit einer Änderungsabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder einen Prüflingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation entkräftet werden, erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeuges.“*

Trotz klar formulierter Zielstellung in der amtlichen Begründung (siehe Unterstreichung in der amtlichen Begründung), wird auf die Frage, ob die Gefährdung schon etwas konkreter zu erwarten ist, gar nicht mehr eingegangen. Problematisch ist also, dass dem Wortlaut nach die BE bereits wieder dann erlischt, wenn „lediglich“ die formellen Vorschriften, wie die Vornahme einer Änderungsabnahme, nicht beachtet wurden. Das gleiche Missgeschick ist dem Verordnungsgeber auch in § 19 Abs. 3 unterlaufen, wie im Weiteren ausgeführt wird.

3. § 19 Abs. 3 StVZO

Der Absatz 3 enthält die sogenannten Entkräftungsmöglichkeiten. Das bedeutet, wenn bei Änderungen durch den Ein- oder Anbau von Teilen, für diese Teile eine Teilegenehmigung¹², ein Teilegutachten oder eine Einzelbegutachtung¹³ vorliegt und der Verwendungszweck, die ggf. aufgeführten Einschränkungen oder Einbauanweisungen eingehalten sowie eine ggf. erforderliche Einbauabnahme vorgenommen wurde, ist die Möglichkeit einer Gefährdung ausgeschlossen. Die BE kann dann nicht erlöschen.

-
- OLG Köln, Beschluss vom 7.2.1997, Az.: Ss 11/97 (Z)
 - OLG Düsseldorf, Beschluss vom 21.8.1996, Az.: 2 Ss (OWi) 240/96 – (OWi) 91/96 II
 - OLG Düsseldorf, Beschluss vom 12.1.1996, Az.: 5 Ss (OWi) 457/95 – (OWi) 2/96 I
 - OLG Düsseldorf, Beschluss vom 25.7.1995, Az.: 5 Ss(OWi) 284/95 – Owi 111/95 I
 - OLG Düsseldorf, Beschluss vom 10.5.1995, Az.: 5 Ss (OWi) 147/95 – (OWi) 68/95 I

¹¹ Der Begriff „Teilegenehmigung“ steht für die Betriebserlaubnisse für Fahrzeugteile, Bauartgenehmigungen und Genehmigungen nach EG-Recht wie EG-Typgenehmigung, EWG/EG Betriebserlaubnis und EWG/EG-Bauartgenehmigung und Genehmigungen nach Regelungen in der jeweiligen Fassung entsprechend dem Übereinkommen vom 20. März 1958 (BGBl. 1965 II S. 857) über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kfz und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, soweit sie von der Bundesrepublik angewendet werden (ECE-Regelungen).

¹² § 22 oder § 22a StVZO, ECE- oder EG-Kennzeichnung

¹³ § 21 StVZO

Fragen wirft jedoch bereits der einleitende Satz auf. Dieser lautet: „*Abweichend von Absatz 2 Satz 2 erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs jedoch nicht, wenn ...*“. Wie ist das gemeint? Entweder erlischt die Betriebserlaubnis auf Grundlage der Alternativen des Absatzes 2 oder nicht. D. h., entweder ist durch bestimmte Änderungen eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu erwarten, oder nicht. Richtig ist, und das war vermutlich auch die Intention des Verordnungsgebers, dass dann nicht von einer Gefährdung oder einer Verschlechterung des Geräusch- oder Abgasverhaltens ausgegangen werden muss, wenn die o. g. Entkräftungsmöglichkeiten aus dem Abs. 3 vorliegen und die Auflagen oder Bedingungen eingehalten wurden.

Der Abs. 3 enthält jedoch weitere Formulierungen, die der aml. Begründung entgegenstehen. So soll die BE dann erlöschen, wenn Einschränkungen oder Einbauanweisungen nicht eingehalten werden oder bei Teilegutachten die unverzügliche Einbauabnahme nicht durchgeführt wurde. Wird der Abs. 3 als eigenständig betrachtet, würden wieder die gleichen tatbestandlichen Voraussetzungen vorliegen, wie in der alten Fassung des § 19 StVZO, die bis zum 31.12.1993 galt. Dies lässt sich an einem simplen Beispiel verdeutlichen.

Im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle werden an einem Pkw bauliche Veränderungen am Fahrwerk festgestellt. Es sind keine tatsächlichen Anhaltspunkte (beispielsweise Schleifspuren an den Reifen oder der Karosserie) zu erkennen, die auf eine Gefährdung hindeuten könnten. Der Fahrzeugführer händigt ein Teilegutachten aus. Der Beamte gleicht die Daten des Teilegutachtens mit den verbauten Bauteilen ab. Nichts deutet darauf hin, dass ein unsachgemäßer Einbau vorliegt, allerdings ist klar erkennbar, dass der Umbau schon einige Wochen zurückliegen muss. Der Betroffene hat es somit unterlassen, unverzüglich eine Einbauabnahme durchführen zu lassen.¹⁴

Führt die rechtliche Bewertung bzw. Interpretation dazu, dass der Abs. 3 den Abs. 2 ergänzt bzw. auf diesen aufbaut, läge zwar ein Verstoß gegen Beschaffenheitsvorschriften vor, aber kein Erlöschen der BE, da keine tatsächlichen Anhaltspunkte auf die Möglichkeit einer Gefährdung der Verkehrssicherheit hindeuten. Um das noch weiter zu verdeutlichen, lässt sich der Sachverhalt noch fortführen. Der Betroffene fährt gemeinsam mit dem Beamten freiwillig zu einer nahe gelegenen Technischen Prüfstelle, um die Einbauabnahme durchführen zu lassen. Diese erfolgt problemlos, es lag somit keinesfalls eine Gefährdung vor.

Folgt man der Interpretation, dass der Abs. 3 weitere Totalalternativen enthält und unabhängig von Abs. 2 das Erlöschen der BE regelt, wäre die BE erloschen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, wie das Problem in den einschlägigen Rechtskommentaren gesehen wird bzw. wurde. Einen besonderen Stellenwert nimmt in der Rechtsprechung der Verkehrsrechtskommentar „Straßenverkehrsrecht“ *Hentschel / König / Dauer*, Verlag C. H. Beck München ein, der mittlerweile in der 43. Auflage erschienen ist.

Noch bis zur 42. Auflage wurde in diesem Werk die Auffassung vertreten, dass der Abs. 3 eigenständig steht und entgegen der aml. Begründung die BE erlischt, wenn die Totalalternativen des Abs. 3 greifen.

Zitat: „Bei Ein- oder Ausbau von Teilen iS von Abs III Nr 1 und 2 **erlischt die BE** jedoch dann, wenn in der BE, Bauartgenehmigung oder Genehmigung aufgeführte **Einschränkungen oder Einbauanweisungen nicht eingehalten** werden (**Abs III S 2**). Trotz der Begr (VkB1 94 151), wonach Abs III Fälle regelt, in denen die BE „bei nachträglichen Änderungen abweichend von Absatz 2 nicht erlischt“, wird das auch zu gelten haben, wenn die Voraussetzungen des Abs II

¹⁴ Vgl. § 19 Abs. 3 Nr. 4. c) StVZO

nicht erfüllt sind, s Kullik VD 03 147. Bedarf der An- oder Einbau von Teilen der Abnahme, so erlischt die BE im Übrigen nur dann abw von Abs II nicht, wenn die Abnahme unverzüglich durchgeführt und bestätigt wurde (**Abs. III Nr. 3**).¹⁵

Bewusst wird der Verordnungstext entgegen der amtl. Begründung ausgelegt. Selbst wenn durch die bauliche Änderung nicht mit einer Gefährdung zu rechnen ist, erlischt die BE.

Diese Rechtsauffassung wird in der 43. Auflage nicht mehr in dieser Art vertreten. Zitat: „Bei Ein- oder Ausbau von Teilen iS von Abs III Nr 1 und 2 **erlischt die BE** jedoch dann, wenn in der BE, Bauartgenehmigung oder Genehmigung aufgeführte **Einschränkungen oder Einbauanweisungen nicht eingehalten** werden (**Abs III S 2**). Nach der Begr (VkBl 94 151), regelt Abs III Fälle, in denen die BE „bei nachträglichen Änderungen abweichend von Absatz 2 nicht erlischt“, also nicht, wenn die Voraussetzungen des Abs II nicht erfüllt sind, aA Kullik VD 03 147. Bedarf der An- oder Einbau von Teilen der Abnahme, so erlischt die BE im Übrigen nur dann abw von Abs II nicht, wenn die Abnahme unverzüglich durchgeführt und bestätigt wurde (**Abs. III Nr. 3**).¹⁶

Wie die Unterstreichung verdeutlicht, wird nun wieder auf die amtl. Begründung eingegangen. Es wird ein direkter Bezug zum Abs. 2 hergestellt und darauf verwiesen, dass es hierzu auch andere Auffassungen gibt. Kritisch anzumerken ist, dass die Ausführungen zu § 19 Rz 10 in der Gesamtheit einer eingehenden Überarbeitung bedürft hätten. Die Ausführungen sind im Kontext nicht plausibel.

Obwohl nunmehr die Rechtsmeinung vertreten wird, dass die BE auf Grundlage des Abs. 3 nur erlöschen kann, wenn auch die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen, wurde weiterhin die seit der 33. Auflage beibehaltene Aussage übernommen, dass beim Einbau von Teilen mit einem Teilegutachten, die BE erlischt, wenn die Einbauabnahme nicht unverzüglich erfolgte. Dass diese Auffassung zwar bei einer isolierten Betrachtung des Abs. 3 rechtskonform wäre, aber nicht, wenn in jedem Fall die Voraussetzungen des Abs. 2 zu prüfen sind, wurde zuvor ausgeführt.

4. Fazit

Durch die unglücklichen Formulierungen im § 19 Abs. 3 StVZO und einer bis heute nicht erfolgten Klarstellung durch den Ordnungsgeber, wurde dem Rechtsanwender ein entsprechender Interpretationsspielraum eröffnet. Wenn der vom Ordnungsgeber getragene Regelungsgehalt nicht berücksichtigt wird, sieht sich der Betroffene, wie vor der Novellierung des § 19, unverhältnismäßigen Rechtsfolgen ausgesetzt.

Im Sinne der amtl. Begründung und der ständigen Rechtsprechung, kann der Abs. 3 nur in unmittelbarem Zusammenhang mit den tatbestandlichen Voraussetzungen des Abs. 2 gesehen werden. Das bedeutet, liegt eine bauliche Änderung vor, bei der nach dem Beispielkatalog erfahrungsgemäß mit einer Gefährdung zu rechnen ist, kann der Betroffene durch die in Abs. 3 genannten Entkräftungsmöglichkeiten den Verdacht ausräumen.

Wird je nach Erforderlichkeit keine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE)¹⁷, keine Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG)¹⁸, kein Teilegutachten mit Einbauabnahme mitgeführt oder erfolgte

¹⁵ Vgl. *Hentschel/König/Dauer* Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage, Verlag C.H.Beck München 2013, Rz 10 zu § 19 (Unterstreichung durch Autor)

¹⁶ Vgl. *Hentschel/König/Dauer* Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage, Verlag C.H.Beck München 2015, Rz 10 zu § 19 (Unterstreichung durch Autor)

¹⁷ § 22 StVZO

¹⁸ § 22a StVZO

diesbezüglich keine Eintragung in die Zulassungsbescheinigung Teil I oder liegt keine Einzelbetriebserlaubnis¹⁹ vor, ist der Betroffene aufzufordern, diese nachzureichen.

Kann er diese nicht nachreichen und liegen keine tatsächlichen Anhaltspunkte für eine Gefährdung vor, kann der Betroffene zur Herstellung des vorschriftsmäßigen Zustandes über die Einleitung eines Mängelberichtsverfahrens aufgefordert werden. Die weiteren Maßnahmen obliegen dann ausschließlich der zuständigen Verwaltungsbehörde i. S. d. FZV.²⁰

Wurden bestimmte Auflagen nicht eingehalten, muss der kontrollierende Beamte eingehend prüfen, ob tatsächlich Anhaltspunkte für einen unsachgemäßen Einbau vorliegen oder ob das Fahrzeugteil nicht zulässig ist. Liegen derartige Anhaltspunkte vor, ist damit auch der Verdacht eines ordnungswidrigen Verhaltens gegeben. Kann der Sachverhalt vor Ort nicht abschließend und beweissicher dokumentiert werden, ist die Sicherstellung des Fahrzeugs zur Erstellung eines technischen Gutachtens in Erwägung zu ziehen. Kann der Sachverhalt beweissicher dokumentiert werden, ist ggf. die Weiterfahrt zu untersagen und / oder der Betroffene über das Mängelberichtsverfahren zur Herstellung des vorschriftsmäßigen Zustands aufzufordern.

¹⁹ § 21 StVZO (Eintragung muss in der ZB I erfolgt sein)

²⁰ Siehe GA PPr Stab Nr. 01/2012