

An die Mitglieder des  
Beirates Rechtsanwälte  
im BFSK

# **Rundschreiben Nr. 03/2013**

**Dezember 2013**

Sehr geehrte Frau Kollegin,  
sehr geehrter Herr Kollege,

über folgende Vorgänge dürfen wir Sie informieren:

- 1. Die Reform des Verkehrszentralregisters und Punktesystems**
- 2. ZDK-Informationen der Abteilung Technik, Sicherheit und Umwelt**
- 3. Checkliste Tacho-Manipulation**
- 4. Honorarkürzungen**
- 5. Verkehrsgerichtstag in Goslar**
- 6. Newsletter „BFSK-Recht aktuell“**
- 7. Zu guter Letzt**

## 1. Die Reform des Verkehrszentralregisters und Punktesystems

Nach ungewöhnlich langem Hin und Her und sogar der Einschaltung des Vermittlungsausschusses durch den Bundesrat konnte die Neuregelung des Punktesystems nun mit Inkrafttreten für den 1. Mai 2014 beschlossen werden.

Einige grundlegende Änderungen wurden beschlossen und insbesondere Übergangsregelungen schaffen Gestaltungsräume, die in laufenden Bußgeldverfahren unbedingt bedacht werden müssen (**Anlage 01**).

## 2. ZDK-Informationen der Abteilung Technik, Sicherheit und Umwelt

Aufgrund der Mitgliedschaft des BVSK als förderndes Mitglied im ZDK sind wir in der Lage, Ihnen aktuelle Informationen der Abteilung Technik, Sicherheit und Umwelt im ZDK zur Verfügung zu stellen. Anliegend finden Sie die ZDK-Broschüre „Tagfahrlicht - Informationen rund um die Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Tagfahrleuchten“ (**Anlage 02**).

Künftig erhalten wir regelmäßig Informationen des ZDK, die wir in den elektronischen BVSK-Rundschreiben einstellen.

Die Informationen sind ausschließlich für BVSK-Mitglieder zugänglich und wir dürfen Sie bitten, diese Informationen nicht an Dritte weiterzuleiten. Weder eine Weiterleitung an andere Sachverständige noch eine Weiterleitung an Kfz-Betriebe ist zulässig. Jede Weiterleitung würde einen Verstoß gegen das Copyright des ZDK darstellen. Wir gehen davon, dass bei einem Verstoß gegen das Copyright eine Weiterleitung der Informationen berechtigterweise durch den ZDK beendet würde.

Wir dürfen Sie daher hier nochmals um Beachtung bitten. Wir bitten gleichzeitig um Verständnis, dass wir auf das Copyright des ZDK bei jeder Veröffentlichung in unserem Rundschreiben hinweisen werden.

## 3. Checkliste Tacho-Manipulation

Im Rahmen einer vom GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.) geförderten Studie haben Experten des KTI (Kraftfahrzeugtechnisches Institut GmbH & Co. KG) im laufenden Jahr intensiv im Themengebiet Tachobetrug geforscht. Im Rahmen der Forschungsaktivitäten wurden unter anderem knapp 100 Fahrzeuge (Leasing- und Finanzierungsrückläufer, Durchschnittsalter ca. dreieinhalb Jahre) hinsichtlich einer potenziellen Tacho-Manipulation untersucht. Die Untersuchungen orientierten sich anhand einer im Vorhinein definierten Checkliste, welche im Nachgang der Untersuchungen einer zusätzlichen Qualitätssicherung unterzogen wurde.

Diese Checkliste zur Nachvollziehbarkeit einer Tacho-Manipulation stellen wir Ihnen als **Anlage 03** zur Verfügung.

Die Checkliste strukturiert sich in vier Teilbereiche, welche bei der Untersuchung eines Fahrzeuges hinsichtlich einer Tacho-Manipulation zu berücksichtigen sind. Je untersuchtem Teilbereich gibt es eine Vielzahl an Kriterien, deren Bewertungen jeweils zu der Einschätzung führt, ob der untersuchte Teilbereich „plausibel“ oder „unplausibel“ in Bezug auf die im Kombiinstrument angezeigte Kilometerlaufleistung ist. Nach Untersuchung aller Teilbereiche und deren Einschätzungen, ob diese „plausibel“ oder „unplausibel“ sind, kann anhand der Anzahl unplausibler Teilbereiche eine indikative Aussage – mit den Ausprägungen „wahrscheinlich“, „möglich“ und „unwahrscheinlich“ – über eine Tacho-Manipulation getroffen werden.

Bitte berücksichtigen Sie, dass die Checkliste einen strukturierenden sowie unterstützenden Charakter besitzt und keinen Anspruch auf Vollständigkeit verfolgt.

#### **4. Honorarkürzungen**

In den letzten Monaten haben erneut die willkürlichen Honorarkürzungen durch unterschiedlichste Versicherer zugenommen.

Die Provinzial Versicherung Rheinland gehört zu den Versicherern, die massiv Honorarkürzungen vornehmen, zum Teil sogar im Bagatellbereich, weshalb man durchaus vermuten kann, dass hier ganz zielgerichtet durch Kürzungen der Aufwand im Sachverständigenbüro erhöht werden soll.

In einem ersten Gespräch zwischen dem BVSK und dem Schadenchef der Provinzial wurde zumindest signalisiert, dass die BVSK-Honorarbefragung bei der Prüfung der Angemessenheit durchaus herangezogen wird und die Bereitschaft im Hinblick auf eine vernünftige Regelung besteht, mit dem BVSK Gespräche zu führen, die voraussichtlich Anfang des Jahres 2014 stattfinden werden.

Aus diesem Grund bitten wir Sie, uns über Honorarkürzungen allgemein, aber im Besonderen derzeit auch durch die Provinzial Versicherung Rheinland, zu informieren.

In dieses Bild zu passen scheinen auch Aussagen des ControlExpert Geschäftsführers, Gerd Witte, anlässlich des Autohausschadenforums in Potsdam.

Erhebungen der Firma ControlExpert im Auftrag der Versicherer hätten ergeben, dass die Sachverständigenkosten in den vergangenen Jahren überdeutlich gestiegen seien, was nur bedeuten kann, dass durch einzelne Versicherer mit erneuten massiven Angriffen zu rechnen ist.

Die erste Angriffswelle richtet sich ganz eindeutig gegen die Nebenkostengestaltung in Rechnungen des freiberuflichen Kfz-Sachverständigen. Auf die Problematik haben wir mehrfach hingewiesen und wir haben auch deutlich gemacht, dass unsererseits empfohlen wird, die Art der Rechnungsstellung dergestalt zu überarbeiten, dass die historisch bedingt in den Nebenkosten enthaltenen Gewinnentgelte in das Grundhonorar übertragen werden, um damit bei den Nebenkosten juristisch weniger angreifbar zu sein.

Das Modell wird derzeit auf allen Landesgruppenversammlungen vorgestellt.

#### **5. Verkehrsgerichtstag in Goslar**

Hinweisen möchten wir auf den 52. Deutschen Verkehrsgerichtstag, der vom 29. bis 31. Januar 2014 in Goslar stattfindet.

Das Programm, Abläufe und Anmeldung finden Sie unter [www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de](http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de)

#### **6. Newsletter „BVSK-Recht aktuell“**

Wie bereits mitgeteilt, werden wir Sie wöchentlich mit einem Newsletter „BVSK-Recht aktuell“ informieren. Wöchentlich werden ca. fünf interessante Gerichtsentscheidungen durch uns kommentiert und Ihnen per Mail zur Verfügung gestellt.

Abrufen können Sie den Newsletter auch auf unserer Homepage im Mitgliederbereich unter **Newsletter RECHT**.

## **7. Zu guter Letzt**

**Oft neigt man dazu, in Jahresrückblicken Superlative zu beschreiben, schon um eine Erklärung dafür zu finden, dass man selbst gar nicht gemerkt hat, dass wieder einmal zwölf Monate vergangen sind.**

**Richtig ist, dass sich zumindest das Kfz-Sachverständigenwesen in einer aufregenden Umbruchphase befindet und wir im nun zu Ende gehenden Jahr alle Kräfte mobilisiert haben, um in diesem schwierigen Umwandlungsprozess die Bedeutung des freiberuflich tätigen Kfz-Sachverständigenwesens zu stärken.**

**Für den BVSK war das Jahr geprägt durch die Abwehrschlacht gegen Honorarkürzungen – insbesondere ausgelöst durch die Zurich Versicherungsgruppe im ersten Halbjahr, wobei es festzuhalten gilt, dass nicht zuletzt mit der Unterstützung des BVSK nahezu alle Verfahren erfolgreich bestritten werden konnten.**

**Einen zweiten Schwerpunkt stellte die Erarbeitung der BVSK-Honorarbefragung dar, an der sich erstmalig in der Geschichte des BVSK über 800 Büros beteiligt haben.**

**Ein fast schon selbstverständliches Highlight stellte der Kfz-Sachverständigentag in Potsdam dar, der durch die Jahreshauptversammlung des BVSK mit hoher Teilnehmerquote und mit der Neuwahl eines Vorstandes, der in den kommenden drei Jahren Ihre Interessen vertritt, abgeschlossen wurde. Auch wenn die überragenden Ergebnisse bei den Wahlen zum Vorstand für viele eine Selbstverständlichkeit darstellen, so bleibt doch festzuhalten, dass nur durch das geschlossene Auftreten sichergestellt werden kann, dass der BVSK als die Repräsentanz qualifizierter freiberuflicher Kfz-Sachverständiger wahrgenommen wird.**

**Die Berufung eines BVSK-Vertreters in das Präsidium des Technischen Beirates Audatex und in den Beirat der DAT ist dann nur die Konsequenz eines derart geschlossenen Auftretens der Sachverständigen, die sich ansonsten ja oft auch durch eine gewisse Uneinigkeit auszeichnen.**

**Auch die Initiative des BVSK zu einzelnen Schadenpositionen – angefangen von der Thematisierung sogenannter Nebenpositionen im Sachschaden bis hin zur Beilackierung mit der entsprechenden neuen Richtlinie des BVSK – hat erneut Standards gesetzt und die Regulierungspraxis verändert.**

**Nur wer sich früh genug mit den neuen Techniken im Karosseriebau und vor allen Dingen mit den Herausforderungen der Fahrzeugelektronik**

*befasst, wird den technischen Umbruch erfolgreich bestehen können. Die Verantwortung liegt bei jedem Sachverständigenbüro selbst, allerdings sind die Hilfestellungen, die der Verband in diesem Jahr für die Büros aufgebaut hat, die dieses Thema besetzen, eine wertvolle Hilfe.*

*Im zweiten Halbjahr haben wir uns ganz vehement dem Ausbau der Anerkennung in sogenannten Spezialgebieten gewidmet, nicht etwa um künstliche Prüfungshürden aufzubauen, sondern um durch die Spezialisierung den neuen Herausforderungen im Sachverständigenwesen gerecht zu werden. Dieser Prozess ist längst noch nicht abgeschlossen, aber wir sind die erste Gruppierung, die dieses Thema so stringent aufgegriffen hat.*

*Diese traditionellen Zeilen zum Ende des Jahres haben natürlich nicht die Aufgabe, den Rechenschaftsbericht des Vorstandes vorwegzunehmen, sondern im Rahmen eines Briefes zum Jahresende werden natürlich die Aufgaben, denen sich der Berufsverband gewidmet hat, reflektiert.*

*Auch in diesem Jahr war der Einsatz von Vorstand und Geschäftsstelle immer wieder auch sehr motivierend und es hat allen Freude gemacht, das freiberufliche Sachverständigenwesen aktiv zu gestalten. Wir sind sicher, dass sich dieses Engagement und die Freude an der aktiven Gestaltung im Sachverständigenwesen auch im Jahre 2014 erneut zeigen wird.*

*Nichtsdestotrotz ist es nun an der Zeit, Ihnen, Ihren Familien und Mitarbeitern ein gesegnetes Weihnachtsfest, Gesundheit und hoffentlich etwas Zeit für die, die oft im beruflichen Alltag zu kurz kommen, zu wünschen. Vor allen Dingen aber wünschen wir Ihnen Gesundheit und weiterhin Erfolg sowie einen guten Rutsch ins Jahr 2014 und freuen uns auf die gemeinsamen Anstrengungen im Interesse unseres Berufsstandes im neuen Jahr.*

*Ing. Harald Brockmann  
Präsident*

*Elmar Fuchs  
Geschäftsführer*

# Die Reform des Verkehrszentralregisters und Punktsystems

---

*Dr. Uwe Wirsching*

Nach ungewöhnlich langem Hin und Her und sogar der Einschaltung des Vermittlungsausschusses durch den Bundesrat konnte die Neuregelung des Punktesystems nun mit Inkrafttreten für den **1. Mai 2014** beschlossen werden.

Einige grundlegende Änderungen wurden beschlossen und insbesondere Übergangsregelungen schaffen Gestaltungsräume, die in laufenden Bußgeldverfahren unbedingt bedacht werden müssen.

## Neue Begriffe

Aus dem Verkehrszentralregister wird ab 01.05.2014 das **Fahreignungsregister**. Das „Mehrfachtäter-Punktsystem“ heißt sodann **Fahreignungs-Bewertungssystem** und aus dem Aufbau-seminar wird das **Fahreignungsseminar**.

## Das Punktesystem wird eingedampft

Der Gesetzgeber wurde von der Erkenntnis geleitet, dass nicht die Schwere eines einzelnen Fehlverhaltens, sondern die Häufigkeit von Verstößen im Straßenverkehr maßgeblich für die Bewertung der Fahreignung ist. Ursprünglich wollte die Bundesregierung deshalb nur eine Unterscheidung zwischen **Ordnungswidrigkeiten**, die mit **einem Punkt**, und **Straftaten**, die mit **zwei Punkten** bewertet werden sollten.

Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens hat sich dann ein Kompromiss herausgebildet, wonach die im Katalog der Anlage 13 zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) genannten konkreten **Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt** bewertet werden und **Straftaten grundsätzlich mit zwei Punkten**. **Ordnungswidrigkeiten mit einem besonders groben Verstoß werden ebenfalls mit zwei Punkten bewertet**. Das sind die Ordnungswidrigkeiten, für die wegen eines groben Verkehrsverstoßes nach § 4 Abs. 1 BKatV ein **Regelfahrverbot** vorgesehen ist, egal ob es am Ende richterlich bestätigt wird oder nicht.

Besonders gefährliche strafrechtliche Fehlverhaltensweisen werden mit **drei Punkten** registriert, wenn es sich um eine Katalogtat nach Anlage 13 der FeV handelt und die **Fahrerlaubnis entweder richterlich entzogen wurde oder eine isolierte Sperrfrist** nach § 69 a StGB verhängt worden ist.

Dafür werden folgende Straftaten und Ordnungswidrigkeiten (beispielhafte Aufzählung, nicht abschließend) künftig **nicht** mehr eingetragen:

### **Straftaten:**

- Beleidigung im Straßenverkehr
- Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz
- Kennzeichenmissbrauch
- Fahrlässige Körperverletzung
- Fahrlässige Tötung
- Nötigung

### Ordnungswidrigkeiten:

- Unberechtigtes Befahren der Umweltzone
- Verstoß gegen Kennzeichenregelungen
- Verstoß gegen eine Fahrtenbuchaufgabe
- Behinderung durch Parken in der Feuerwehrezufahrt
- Verstoß gegen Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw

**Dies gilt jedoch immer nur dann, wenn kein Fahrverbot verhängt worden ist.**

### Neue Stichtagsregelungen

Das vom Bundesverwaltungsgericht bestätigte **Tattagsprinzip** ist nunmehr gesetzliche Regelung. Danach „ergeben“ sich Punkte immer am Tag der letzten Übertretung, sofern deswegen später eine rechtskräftige Verurteilung erfolgt. Punkteänderungen nach diesem Tattag – sei es wegen späterer Tilgung oder eine Punktereduzierung durch ein Fahreignungsseminar – ändern nichts mehr an der fahreignungsrechtlichen Bewertung. **Das bedeutet, dass zum Stichtag sich ergebende Punkte die entsprechende führerscheinrechtliche Konsequenz auslösen, unabhängig von späteren Änderungen des Punktestandes.**

### Welche Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde sieht das Gesetz vor?

Der Gesetzgeber sieht vier Stufen vor. Die erste Stufe von **ein bis einschließlich drei Punkten** wird als sogenannte „**Vormerkungsphase**“ beschrieben, in der nichts nach außen geschieht, sondern der Verkehrsteilnehmer sozusagen unter Beobachtung bleibt.

Bei Erreichen von **vier oder fünf Punkten** spricht die Verwaltungsbehörde eine **Ermahnung** aus und weist auf die Möglichkeit einer freiwilligen Teilnahme an einem Fahreignungsseminar hin.

Bei Erreichen von **sechs oder sieben Punkten** erfolgt eine **Verwarnung** des Verkehrsteilnehmers durch die Fahrerlaubnisbehörde und wiederum ein Verweis auf die Möglichkeit einer freiwilligen Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, das in diesem Bereich jedoch zu **keiner Punktereduzierung** mehr führt.

Mit Erreichen von **acht Punkten** ist wie bisher bei 18 Punkten ohne Ermessensspielraum die **Fahrerlaubnis zu entziehen**. Der Fahrerlaubnisinhaber kann dann erst nach Ablauf von mindestens sechs Monaten und in der Regel durch Vorlage eines positiven MPU-Gutachtens die Fahrerlaubnis wieder erwerben. Auch ein eventueller Verzicht vor der Fahrerlaubnisentziehung ändert an dieser Wartezeit nichts.

### Umrechnung und Anpassung zum 01.05.2014

Zum 01.05.2014 werden Eintragungen wegen Verstößen, die nach neuem Recht zu keiner Eintragung mehr führen (z.B. fahrlässige Tötung, wenn keine Führerscheinmaßnahme verhängt worden ist) automatisch gelöscht.

Die verbleibenden Alteintragungen werden in das neue Punktemodell nach folgendem, gesetzlich festgehaltenem Schema umgerechnet:

1 – 3 Punkt(e)	1 Punkt neu
4 – 5 Punkte	2 Punkte neu
6 – 7 Punkte	3 Punkte neu
8 – 10 Punkte	4 Punkte neu
11 – 13 Punkte	5 Punkte neu
14 – 15 Punkte	6 Punkte neu
16 – 17 Punkte	7 Punkte neu
ab 18 Punkte	8 Punkte neu

Wird ab dem 01.05.2014 eine alte Eintragung tilgungsreif und nach der auch weiterhin geltenden Überliegefrist von einem Jahr löschungsreif, so wird das alte Umrechnungsmodell wieder aufgemacht. Das bedeutet, dass dann die zu löschende Alteintragung aus dem alten Punktestand heraus gerechnet wird und die Umrechnung in den neuen Punktestand erneut nach dem oben dargestellten Muster zu erfolgen hat.

Das bedeutet z.B., dass bei einem Verkehrsteilnehmer, der am 30.04.2014 sieben Punkte im alten Verkehrszentralregister aufgewiesen hat, zunächst eine Umrechnung auf drei Punkte neu erfolgt. Fällt die letzte alte Eintragung mit beispielsweise einem Punkt weg, so reduziert sich sein Altpunktestand von sieben auf sechs Punkte, was aber nach der Umrechnung unverändert zu drei neuen Punkten führt.

## Was wird aus dem Aufbauseminar und dem Punkterabatt?

Nach dem Kompromiss, den der Bundesrat der Bundesregierung abgerungen hat, bleibt die Möglichkeit eines Punkterabatts bei einem **freiwilligen Fahreignungsseminar** erhalten. Wie bisher kann ein solches Seminar nur alle fünf Jahre durchgeführt werden. Es führt nach neuem Recht zu einem **Rabatt von nur noch einem Punkt**.

Das Fahreignungsseminar selbst wird inhaltlich neu konzipiert und im neuen § 4 a StVG umfassend geregelt. **Das Fahreignungsseminar setzt sich aus einer verkehrserzieherischen Komponente (bisher Aufbauseminar durch den Fahrlehrer) und einer verkehrspsychologischen Komponente (bisher verkehrspsychologische Beratung) zusammen.** Das neue Fahreignungsseminar ist also zweigliedrig und beinhaltet die Schulung durch einen Fahrlehrer in wenigstens zwei Sitzungen und zwei Sitzungen bei einem zugelassenen verkehrspsychologischen Berater. Die Kosten werden deshalb auch voraussichtlich höher als bisher bei ca. 500,00 € bis 600,00 € liegen.

**Ein verpflichtendes Fahreignungsseminar wird es nicht mehr geben. Über fünf Punkte neu wird die Teilnahme am Seminar jedoch zu keinem Punkterabatt mehr führen, was den Anreiz zur Teilnahme erheblich vermindern dürfte.**

## Tilgungsfrist/Tilgungshemmung

Die wesentliche Neuerung und letztlich auch Verbesserung zur alten Rechtslage stellt der Wegfall der Tilgungshemmung dar. **Eintragungen, die im neuen Fahreignungsregister ab dem 01.05.2014 erfolgen, hemmen die Tilgung von vorherigen Eintragungen nicht mehr.** Damit werden einheitliche und starre Tilgungsfristen geschaffen, die aber im Vergleich zur alten Regelung teilweise verlängert wurden:

- ▶ Für alle Eintragungen, die mit **einem Punkt** bewertet werden (Verkehrsordnungswidrigkeiten), beträgt die starre **Tilgungsfrist zwei Jahre und sechs Monate**.



- ▶ Für alle Eintragungen, die mit **zwei Punkten** bewertet werden (Verkehrsordnungswidrigkeiten, die mit einem Regelfahrverbot nach § 4 Abs. 1 BKatV bedroht sind und Straftaten, die nicht zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen), beträgt die **Tilgungsfrist fünf Jahre**.
- ▶ Für alle **Straftaten, die zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führen**, beträgt die Beobachtungszeit und damit **Tilgungsfrist zehn Jahre**.

## Voraussetzung für die Eintragung im Fahreignungsregister

Es werden – wie bisher – nur rechtskräftige Entscheidungen der Bußgeldbehörden beziehungsweise der Strafgerichte eingetragen, die kumulativ folgende Voraussetzungen erfüllen:

- ▶ Der Verkehrsverstoß ist in der Anlage 13 zur FeV erfasst oder
- ▶ es erfolgt eine Verurteilung mit einer Führerscheinmaßnahme **und**
- ▶ es werden **mindestens 60,00 €** Bußgeld verhängt.

Für **Verstöße** die sich **vor dem 01.05.2014** ereignet haben, die jedoch erst ab dem 01.05.2014 und damit nach neuem Recht eingetragen werden, bleibt es beim **Grenzwert von 40,00 €**

Um in diesem Bereich keine Bevorzugung nach neuem Recht zu schaffen, hat der Gesetzgeber die Bußgelder für alle verkehrssicherheitsrelevanten Ordnungswidrigkeiten **von 40,00 € auf mindestens 60,00 € erhöht**. Dies sind z. B.:

- ▶ Handyverstoß
- ▶ Verstoß gegen die Winterreifenpflicht
- ▶ rechtswidriges Verhalten an Schulbussen
- ▶ Missachtung der Kindersicherungspflicht
- ▶ Vorfahrtsverstoß (von 50,00 € auf 70,00 €)
- ▶ Fußgängergefährdung im Fußgängerbereich
- ▶ Fahren ohne Zulassung (von 50,00 € auf 70,00 €)
- ▶ Verstoß gegen Ladungssicherungspflichten (von 50,00 € auf 60,00 €)
- ▶ HU-Frist um mehr als acht Monate überzogen
- ▶ Fahren ohne Begleitung als 17-jährige/r (von 50,00 € auf 70,00 €)

Zusätzlich sind in der Anlage 13 zur FeV nun auch verkehrssicherheitsrelevante Verstöße gegen die **Gefahrgutverordnung** erfasst. Damit wird die Privilegierung nach altem Recht abgeschafft, die darin bestand, dass zwar ein Verstoß gegen die Ladungssicherung nach StVO eintragungsfähig gewesen wäre, jedoch der speziellere Verstoß gegen die Gefahrgutverordnung mangels gesetzlicher Grundlage nicht im Verkehrszentralregister eingetragen werden konnte.

## Stichtag für die Anwendung des neuen Rechts

Alle **Eintragungen ab 01.05.2014** – egal ob sie Verstöße und/oder Verurteilungen aus dem Zeitraum davor oder danach betreffen – werden nach neuem Recht behandelt.

Bei taktischen Überlegungen, die z.B. zum Wegfall der Tilgungshemmung führen, wenn eine Eintragung erst ab dem 01.05.2014 erfolgt, muss der Verteidiger daher abschätzen, wann in etwa die Eintragung im Fahreignungsregister des Kraftfahrtbundesamtes erfolgen wird. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass zwischen Rechtskraft und der danach

folgenden Meldung zum KBA und der dortigen automatisierten Eintragung ein Zeitraum von wenigen Tagen bis zu maximal zwei Monaten vergeht.

Der Verteidiger wird deshalb in jedem Einzelfall sehr gewissenhaft zu prüfen haben, ob für den Mandanten im Falle einer zur erwartenden Verurteilung das alte Recht oder aber das neue Recht günstiger ist. Überlegungen, die zu einer zu bevorzugenden Anwendbarkeit des alten Rechts führen können, sind beispielsweise Eintragungen, die im Zuge der Umrechnungspakete zu keinem höheren Punktestand nach neuem Recht führen. Hat der Mandant beispielsweise bereits sechs Punkte und droht ihm ein siebter Punkt, so führt dies ab dem 01.05.2014 immer nur zu einem neuen Punktestand von drei.

Wird aber die erneute Verkehrsordnungswidrigkeit erst ab dem 01.05.2014 eingetragen, so wird der alte Punktestand von sechs Punkten im Paket umgerechnet auf drei Punkte neu und es kommt dann ein neuer Punkt hinzu, sodass er dann nach neuem Recht insgesamt vier Punkte hat.

Außerdem beträgt nach dem alten Recht die Tilgungsfrist nur zwei Jahre, während sie nach neuem Recht zweieinhalb Jahre dauert. Allerdings sind sämtliche Voreintragungen bis zu maximal fünf Jahren bei Ordnungswidrigkeiten in ihrer Tilgung nach altem Recht gehemmt, nicht aber nach neuem Recht.

## Fazit

Das neue Recht bietet für den Verteidiger insbesondere in der Übergangsphase eine ganze Reihe von taktischen Überlegungen zugunsten des Mandanten, weshalb ab sofort jeweils sehr gewissenhaft abzuwägen ist, ob für den Mandanten die Regeln des alten Rechts oder die des neuen Rechts günstiger sind.



## *Tagfahrlicht*

*Informationen rund um die Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Tagfahrleuchten*

**DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE**

Zentralverband



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



# ***Tagfahrlicht***

***Informationen rund um die Aus- und Nachrüstung von  
Kraftfahrzeugen mit Tagfahrleuchten***



Bonn, im November 2011

Mit der Richtlinie 2008/89/EG wird die verpflichtende Einführung von Tagfahrleuchten für neu typgenehmigte Pkw und Nutzfahrzeuge in Europa verbindlich vorgeschrieben.

Um bei auftretenden Fragen in Bezug auf die Ausrüstung von Neufahrzeugen beziehungsweise im Hinblick auf die Nachrüstung von bereits im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen kompetente Antworten geben zu können, wurde diese Kurzinformation "Tagfahrlicht - Informationen rund um die Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Tagfahrleuchten" erstellt.

Neofitos Arathymos

Geschäftsführer Abteilung Technik, Sicherheit, Umwelt

	<b>Seite</b>
<b>1</b> <b>Einleitung</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b> <b>Funktionsweise des Tagfahrlichts</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b> <b>Tagfahrleuchten an Kraftfahrzeugen</b> .....	<b>8</b>
3.1 Nachrüstung von Tagfahrleuchten .....	8
3.2 Weitere Anforderungen für die Nachrüstung von Tagfahrleuchten.....	8
<b>4</b> <b>Adaptive Tagfahrleuchten</b> .....	<b>10</b>
4.1 Nachrüstung von LED-Tagfahrleuchten.....	10
<b>5</b> <b>Tagfahrleuchten im Zusammenhang mit der HU</b> .....	<b>11</b>
Abbildung 1-1: Beispiel einer Grundgenehmigung (Zulassungsbescheinigung Teil I) .....	6
Abbildung 3-1: Beispiel einer Zulassungsnummer gemäß ECE-R 87 auf dem Leuchtenglas .....	8

### **1 Einleitung**

Die verpflichtende Einführung von Tagfahrleuchten für Pkw und Nutzfahrzeuge wird ab dem Jahr 2011 in Europa verbindlich. Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, hat die Europäische Kommission mit der Richtlinie 2008/89/EG vom 24. September 2008 beschlossen, dass in den Mitgliedstaaten folgende Kraftfahrzeuge mit Tagfahrleuchten ausgestattet sein müssen:

- ➔ Alle neuen Fahrzeugtypen der Klassen M1 und N1 (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) mit dem Typgenehmigungsdatum ab 7. Februar 2011
- ➔ Alle neuen Fahrzeugtypen der übrigen Klassen (Nutzfahrzeuge) mit dem Typgenehmigungsdatum ab 7. August 2012

Entscheidend für die Ausrüstungspflicht eines Kraftfahrzeuges mit Tagfahrleuchten ist demnach die Grundgenehmigung ohne Nachtragsnummer mit dem zugehörigen EG-Typgenehmigungsdatum; dieses Datum befindet sich in der Zulassungsbescheinigung Teil I beziehungsweise der Zulassungsbescheinigung Teil II jeweils in Feld 6 oder in der EG-Übereinstimmungsbestätigung (COC-Papier) im Bereich 0.6, 0.7 oder 0.10.

Das Datum im Feld 6 ist allerdings immer in Verbindung mit dem Feld K der Zulassungsbescheinigung Teil I beziehungsweise der Zulassungsbescheinigung Teil II mit der zugehörigen Nummer der EG-Typgenehmigung oder der ABE, gegebenenfalls mit Angabe des jeweiligen Nachtrages, zu betrachten; ein Beispiel ist in der nachfolgenden Abbildung 1-1 dargestellt.

B	27.12.2008	2.1	1349	2.2	AAB00009	L	02	9	01	P.2	0080/06200	T	187
J	M1	4	AF	18	- - 04245	19	- - 1775						
E	TMADB51CP9J037147	3	8	20	- - 1480	G	01268 - 01368						
D.1	Hyundai	12	-	13	00055	Q	-						
	FDH	V.7	145	F.1	001720	F.2	001720						
	B5P21	7.1	00960	7.2	00920	7.3	-						
D.2	M56AZ1	8.1	00960	8.2	00920	8.3	-						
		U.1	083	U.2	04725	U.3	071						
D.3	i 30; i 30 CW	O.1	1600	O.2	0550	S.1	005	S.2	-				
2	Hyundai Motor (CZ)	15.1	185/65R15 88H										
5	Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl.	15.2	185/65R15 88H										
	Mehrzweckfahrzeug	15.3	-										
V.9	70/220*2003/76B	R	-	11	9								
14	EURO 4	K	e11*2001/116*0343*00										
P.3	BENZIN	6	02.10.2008	17	K	16	DR404683						
10	0001	14.1	0462	F.1	1396	21	-						
22													

Datum zu K: Feld (6)

Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE: Feld K

Abbildung 1-1: Beispiel einer Grundgenehmigung (Zulassungsbescheinigung Teil I)

Für die Erstzulassung müssen ab dem 1. Februar 2012 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (typgenehmigt ab 7. Februar 2011) und ab dem 1. August 2013 Nutzfahrzeuge (typgenehmigt ab 7. August 2012) mit Tagfahrleuchten serienmäßig ausgerüstet sein.

Eine Ausrüstungspflicht mit Tagfahrleuchten für alle Kraftfahrzeuge, die vor dem 7. Februar 2011 (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Klassen M1 und N1) beziehungsweise vor dem 7. August 2012 (Nutzfahrzeuge der übrigen Klassen) typgenehmigt wurden (Grundgenehmigung), auch wenn diese nach den vorgenannten Stichtagen produziert, verkauft oder zugelassen werden, ist nicht vorgeschrieben. Darüber hinaus besteht auch keine Nachrüstplicht für Kraftfahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge) mit Tagfahrleuchten, die vor diesen Stichtagen typgenehmigt worden sind, egal wann die erstmalige Zulassung zum Straßenverkehr erfolgt.

Ein importiertes Kraftfahrzeug aus einem nicht EU-Land (z.B. USA) kann über ein Einzelgutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (aaS) in Verbindung mit einer anschließenden Einzelgenehmigung durch die Zulassungsbehörde in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen werden. In diesem Fall bleiben in der Zulassungsbescheinigung Teil I beziehungsweise der Zulassungsbescheinigung Teil II jeweils das Feld K (Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE) und das Feld 6 (Datum zu K) leer; nach derzeitiger Rechtsauffassung der Obersten Landesbehörden ist eine Ausrüstungspflicht mit Tagfahrleuchten in diesen Fällen (keine EG-Typgenehmigung) nicht erforderlich.



### **2** *Funktionsweise des Tagfahrlichts*

Tagfahrleuchten - nicht zu verwechseln mit dem herkömmlichen Abblendlicht - sind eine zusätzliche Beleuchtung, bei der die Leuchten in der Front des Fahrzeuges oder direkt in den Scheinwerfern des Fahrzeuges integriert sind. Diese speziellen Frontleuchten erzeugen das so genannte Tagfahrlicht und schalten sich automatisch ein, wenn die Zündung eingeschaltet beziehungsweise der Motor angelassen wird. Tagfahrleuchten sind lichtschwache, verbrauchsarme und langlebige Leuchten, die weniger Leuchtkraft haben als das Abblendlicht, aber viermal intensiver leuchten als das Standlicht (Begrenzungsleuchten).

Anders als beim Abblendlicht schaltet sich mit dem Tagfahrlicht weder Rücklicht noch Kennzeichen- oder Armaturenbeleuchtung ein. Wenn der Fahrer von Hand das Abblendlicht einschaltet, gehen die Tagfahrleuchten grundsätzlich automatisch aus. Das heißt, beim Aktivieren des Abblendlichts müssen sich die Tagfahrleuchten automatisch ausschalten und dürfen nicht zusammen mit dem Standlicht, den Nebelscheinwerfern oder dem Fernlicht leuchten (Ausnahme: Lichthupe).

Die Tagfahrleuchten benötigen nur 25 Prozent bis 30 Prozent der Energie, die der Hauptscheinwerfer verbraucht; bei der Verwendung von Leuchtdioden (LED) sind es sogar nur zehn Prozent.

### 3 Tagfahrleuchten an Kraftfahrzeugen

Eine Ausrüstung von Kraftfahrzeugen (außer Motorräder) mit Tagfahrleuchten ist nach § 49a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in Verbindung mit den ECE-Regelungen ECE-R 87 und ECE-R 48 zulässig. Bei der Nachrüstung eines Kraftfahrzeuges sind die nachfolgend dargestellten Punkte zu beachten.

#### 3.1 Nachrüstung von Tagfahrleuchten

Eine Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit genehmigten Tagfahrleuchten ist möglich; folgende Anforderungen an Tagfahrleuchten werden mit der ECE-R 87 festgeschrieben:

- ➔ Die Farbe des Lichts der Tagfahrleuchten muss weiß sein.
- ➔ Die Lichtstärke muss bei jeder Leuchte mindestens 400 cd (cd = Candela, die Basiseinheit der Lichtstärke) betragen; sie darf 1.200 cd nicht überschreiten.
- ➔ Die Größe der leuchtenden Fläche muss mindestens 25 cm<sup>2</sup> und nicht mehr als 200 cm<sup>2</sup> betragen.
- ➔ Das Leuchtenglas muss mit dem Kennbuchstaben RL (Running Light) gekennzeichnet sein; Tagfahrleuchten ohne RL-Kennzeichnung sind nicht zulässig und sollten aus diesem Grund nicht nachgerüstet werden.

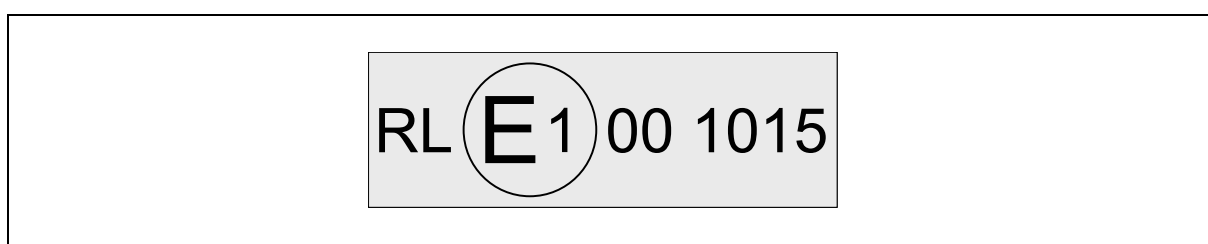


Abbildung 3-1: Beispiel einer Zulassungsnummer gemäß ECE-R 87 auf dem Leuchtenglas

#### 3.2 Weitere Anforderungen für die Nachrüstung von Tagfahrleuchten

Bei der Montage separater Tagfahrleuchten nach der ECE-R 87 sind weitere Punkte nach der ECE-R 48 Nr. 6.19 bezüglich der Anbringung der Tagfahrleuchten an der Fahrzeugfront in

## Tagfahrleuchten an Kraftfahrzeugen

Höhe, Breite, Längsrichtung, geometrischer Sichtbarkeit, Ausrichtung und elektrischer Schaltung zu beachten:

- ➔ Montageort: Fahrzeugfront
- ➔ Tagfahrleuchten müssen sich automatisch einschalten, wenn die Zündung eingeschaltet beziehungsweise der Motor angelassen wird.
- ➔ Es muss möglich sein, die Tagfahrleuchten manuell ein- und auszuschalten.
- ➔ Tagfahrleuchten müssen sich bei Aktivierung des Abblendlichts automatisch abschalten und dürfen nicht zusammen mit dem Standlicht, den Nebelscheinwerfern oder dem Fernlicht leuchten (Ausnahme: Lichthupe).
- ➔ Der Abstand vom Boden muss mindestens 250 mm, maximal 1.500 mm betragen.
- ➔ Der Abstand zwischen den Leuchten muss mindestens 600 mm betragen.
- ➔ Der Abstand zwischen den Fahrzeugaußenkanten und den Tagfahrleuchten muss maximal 400 mm betragen.

### ***4 Adaptive Tagfahrleuchten***

Adaptive Tagfahrleuchten können in entsprechender Dimmung auch als Standlicht verwendet werden. Abweichend von der Regelung ECE-R 48 können adaptive Tagfahrleuchten sich auch in Funktion und Anbauhöhe zu normalem Tagfahrlicht unterscheiden, wenn diese zusätzlich als Standlicht dienen; folgende Anforderungen sind dann zu beachten:

- Die Tagfahrleuchten müssen neben der RL-Kennzeichnung auch eine ECE-R 7-Kennzeichnung (Buchstabe "A") tragen.
- Die Mindestanbauhöhe muss mindestens 350 mm betragen.
- Bei der Verwendung von Tagfahrleuchten als Begrenzungsleuchten sind gemäß ECE-R 48 die serienmäßigen Begrenzungsleuchten dauerhaft stillzulegen.
- Tagfahrleuchten müssen sich bei Aktivierung des Abblendlichts automatisch in ihrer Leistung dimmen und dürfen nicht zusammen mit dem Standlicht, den Nebelscheinwerfern oder dem Fernlicht in voller Leuchtstärke leuchten (Ausnahme: Lichthupe).

#### ***4.1 Nachrüstung von LED-Tagfahrleuchten***

Die Zulassung von LED-Leisten als Tagfahrleuchten hat die Nachrüstung bei Fahrzeugen vereinfacht, da sich passende Einbauöffnungen in vielen Frontverkleidungen finden. Bei teilweise sehr preiswert angebotenen LED-Tagfahrleuchten muss in jedem Fall auf die Zulassung nach ECE-R 87 und die RL-Kennzeichnung geachtet werden, da im Handel auch nichtkonforme Tagfahrleuchten erhältlich sind; diese sind im Straßenverkehr nicht zulässig. Universelle beziehungsweise fahrzeugspezifische Tagfahrleuchten für die Nachrüstung in der Glühlampenversion kosten zwischen 50 Euro und 150 Euro; die universellen LED-Tagfahrleuchten kosten bis zu 250 Euro.

### ***5 Tagfahrleuchten im Zusammenhang mit der HU***

Tagfahrleuchten müssen - wie bereits erwähnt - der ECE-R 87 und ECE-R 48 in Verbindung mit § 49a StVZO entsprechen und die Kennbuchstaben RL tragen. Im Einzelnen müssen die oben genannten Punkte bezüglich der Anforderungen, des Anbaus und der Funktionsweise erfüllt werden. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, zählt dieses bei einer anstehenden Hauptuntersuchung (HU) als erheblicher Mangel (EM) und die Vergabe einer HU-Plakette ist nicht möglich; gegebenenfalls kann es sogar zum Verlust des Versicherungsschutzes kommen.

## Impressum

**Herausgeber:**  
Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks  
(Bundesinnungsverband)  
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Telefon: 0228/91 27-0  
Telefax: 0228/91 27-150  
E-Mail: [zdk@kfzgewerbe.de](mailto:zdk@kfzgewerbe.de)  
Internet: [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

**Verfasser:**  
Hans-Walter Kaumanns  
- Informationsstelle für Unternehmensführung -

**Nachdruck:**  
- auch auszugsweise -  
nur mit Genehmigung des Herausgebers

**Haftungsausschluss:**  
Obwohl die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen mit größter Sorgfalt erstellt wurden, kann der Herausgeber keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit und keinen Anspruch auf Vollständigkeit übernehmen.

**Copyright und Rechtsvorbehalt:**  
Die Broschüre einschließlich aller ihrer Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Erscheinungsdatum: November 2011 (2. überarbeitete Fassung)



**DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE**

*Zentralverband*

# Checkliste Tacho-Manipulation



## 1. Teilbereich: Fahrzeugdaten

Marke:		Modell:		Motortyp:		Kraftstoffart:	
Leistung:		Antriebsart:		Getriebe:		km-Stand:	
FIN:		Datum EZ:		Zustand:	gut	mittel	schlecht

Unplausibel, wenn schlechter Zustand vorliegt UND bspw. der km-Stand nicht zur Kraftstoffart oder dem Datum EZ passt

**1. Teilbereich plausibel? JA / NEIN**

## 2. Teilbereich: Innen

	Abnutzung (bezogen auf die abgelesene Laufleistung)		
	normal	zu gering = neuwertig	übermäßig = verschlissen
Lenkrad			
Schaltknopf			
Tasten			
Pedale			
Fußmatten			
Sitzbezüge			

	ja	nein
Sitze rasten ordentlich ein?		
Sitzelehne ist stabil / wackelt nicht?		
Kontrollleuchten (bei Zündung an) i. O.?		
Serviceheft vorhanden und schlüssig?		
Innenraum frei von Montagespuren?		

Unplausibel, wenn mindestens 2 Kriterien nicht "normal" UND mindestens 2 Kriterien "nein"

**2. Teilbereich plausibel? JA / NEIN**

## 3. Teilbereich: Außen

Reifen							
VL		VR		HL		HR	
Profil (mm)	DOT (MM/JJ)	Profil (mm)	DOT (MM/JJ)	Profil (mm)	DOT (MM/JJ)	Profil (mm)	DOT (MM/JJ)

	Abnutzung (bezogen auf die abgelesene Laufleistung)		
	normal	zu gering = neuwertig	übermäßig = verschlissen
Bremsen: Beläge VA			
Bremsen: Beläge HA			
Bremsen: Scheiben VA			
Bremsen: Scheiben HA			
Steinschläge			

	ja	nein
Ölzettel o. ä. vorhanden und schlüssig?		

Unplausibel, wenn unterschiedliche Profiltiefen/DOT UND mindestens 2 Kriterien nicht "normal" UND Ölzettel "nein"

**3. Teilbereich plausibel? JA / NEIN**

## 4. Teilbereich: Steuergeräte & Fehlerspeicher

	Im Fehlerspeicher und in Steuergeräten dokumentierte Datensätze		
	km-Stand	Datum	Konsistenz (J / N)
Motor-Steuergerät			
Getriebe-Steuergerät			
ABS- /ESP-Steuergerät			
Kombiinstrument (KI)			
Infotainment / Radio / Navi			
Sonstige			

Unplausibel, wenn mindestens 1 vorhandener Datensatz inkonsistent ist

**4. Teilbereich plausibel? JA / NEIN**

## Zusammenfassung / Fazit

Eine Tacho-Manipulation ist ...	Anzahl unplausibler Segmente				
	4	3	2	1	0
	wahrscheinlich	möglich	unwahrscheinlich		