

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

Der Erlass mehrerer europarechtlicher Vorschriften im Straßenverkehrsrecht erfordert deren fristgerechte Umsetzung ins nationale Recht.

Darüber hinaus ist es auch für die Realisierung der internetbasierten Wiederzulassung außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (2. Stufe des Projektes i-Kfz) erforderlich, dass die aktuellen Daten zu den Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert und nutzbar sind. Zudem sollen für eine internetbasierte Zulassung auch internetbasierte Verwaltungsabläufe zur Durchführung der inhaltlichen Maßgaben aus anderen als straßenverkehrsrechtlichen Rechtsvorschriften geregelt werden können.

Für die Vorbereitung und Realisierung einer vollelektronischen Registerführung des Fahreignungsregisters (FAER) werden ergänzende Rechtsgrundlagen, Datenschutzvorschriften und Ermächtigungen erforderlich, um die Einzelheiten der automatischen Datenverarbeitung im Verordnungswege regeln zu können.

Im Fahrerlaubnisrecht sind durch zahlreiche Überarbeitungen die Begrifflichkeiten hinsichtlich inländischer und ausländischer Fahrerlaubnisse uneinheitlich. Dies gilt es für eine klare und einfache Rechtsanwendung zu bereinigen. Des Weiteren sind die Entgeltvorschriften der Begutachtungsstellen für Fahreignung auf eine überarbeitete Rechtsgrundlage zu stellen.

B. Lösung

Das Straßenverkehrsgesetz und andere Gesetze sollen in einem Änderungsgesetz wie folgt geändert werden:

Die Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte kann durch vier rein redaktionelle Verweisänderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) umgesetzt werden.

Anlässlich der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sollen die betroffenen zwei Verweise im KBAG ersetzt werden durch Verweise auf die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften.

Für die Umsetzung der 2. Stufe des Projektes i-Kfz wird eine Ermächtigung zur Regelung der für die internetbasierte Zulassung erforderlichen Verfahren geschaffen und eine weitere gebührenrechtliche Ermächtigung modifiziert. Weiterhin werden für dieses Projekt die nötigen Speicher- und Übermittlungsvorschriften geschaffen, um die Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen der durchführenden Stellen im ZFZR beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) speichern zu können. Dies dient auch der Umsetzung der Richtlinien 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge sowie der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG.

Für die Realisierung einer vollelektronischen Registerführung des FAER werden die Registervorschriften und erforderlichen Ermächtigungsnormen im StVG, Kraftfahrersachverständigenengesetz und Fahrlehrergesetz ergänzt und eine Ermächtigungsnorm zur Regelung der Einzelheiten des Übermittlungsverfahrens wird dabei rechtsförmlich bereinigt.

Fahrerlaubnisrechtlich werden Begrifflichkeiten systematisch vereinheitlicht. Weiterhin wird eine Ermächtigung für eine Entgeltordnung der Begutachtungsstellen für Fahreignung geschaffen. Zudem wird eine Klarstellung im Hinblick auf das europäische Führerscheinnetz (Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein) vorgenommen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger folgt aus diesem Gesetzentwurf kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft folgt aus diesem Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht Erfüllungsaufwand auf Grund der Umsetzung der Richtlinien 2014/46/EU und 2014/45/EU in Gestalt von Speicher- und Übermittlungsvorschriften, die eine Übermittlung der Daten über Hauptuntersuchungen (HU) und Sicherheitsprüfungen (SP) der durchführenden Stellen und deren zentrale Speicherung im ZFZR beim KBA vorsehen. Nach dem Stand der Umsetzungsplanung kann der zu erwartende Erfüllungsaufwand mit rund 3,3 Millionen Euro an einmaligem Umstellungsaufwand und rund 3,1 Millionen Euro an jährlichem Aufwand jedoch nur grob geschätzt werden. Vorbehalten bleiben Änderungen der Umsetzungsplanung im Laufe der voranschreitenden Realisierung und durch Maßgaben aus der Verzahnung mit dem Projekt i-Kfz.

Darüber hinaus enthält der Gesetzentwurf im Wesentlichen die Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen sowie Klarstellungen, Bereinigungen oder rechtsförmliche Anpassungen ohne Veränderungen im Erfüllungsaufwand. Soweit im Gesetzentwurf bereits grundlegende Verpflichtungen enthalten sind, bedürfen diese zwingend zunächst der Konkretisierung durch Rechtsverordnungen hinsichtlich der Einzelheiten, des Gesamtumfanges sowie des Zeitpunktes der Aufnahme des Wirkbetriebes, um den Erfüllungsaufwand ermitteln zu können. Daher entsteht durch diesen Gesetzentwurf insoweit unmittelbar noch kein messbarer Erfüllungsaufwand. Er wird nach Erarbeitung der näheren Verordnungsinhalte in dem zugehörigen Rechtsverordnungsverfahren ermittelt und dargestellt werden.

F. Weitere Kosten

Aus dem Gesetzentwurf folgen keine sonstigen Kosten für die Wirtschaft einschließlich mittelständischer Unternehmen. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 25. Mai 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 944. Sitzung am 22. April 2016 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze^{*)}

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 wird Absatz 6 durch die folgenden Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Für die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland wieder Gebrauch zu machen, an Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Ausland gelten die Vorschriften über die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht entsprechend.

(7) Durch Rechtsverordnung auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe r können Fristen und Voraussetzungen

1. für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder nach vorangegangenem Verzicht oder
2. für die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland wieder Gebrauch zu machen, an Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Ausland

bestimmt werden.“

2. § 6 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 Buchstabe r wird wie folgt gefasst:

„r) die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht und die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, nach § 3 Absatz 7,“.

^{*)} Dieses Gesetz dient der Umsetzung der

- Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18);
- Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1);
- Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51);
- Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 129);
- Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

- b) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe x wird das Semikolon am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bb) Folgender Buchstabe y wird angefügt:
 - „y) die Durchführung anderer als straßenverkehrsrechtlicher Rechtsvorschriften bei einer internetbasierten Zulassung;“.
3. § 6a Absatz 8 wird wie folgt gefasst:
- „(8) Die Zulassung eines Fahrzeugs oder die Zuteilung eines Kennzeichens für ein zulassungsfreies Fahrzeug kann durch Rechtsvorschriften davon abhängig gemacht werden, dass die nach Absatz 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 für die Zulassung des Fahrzeugs oder Zuteilung des Kennzeichens vorgesehenen Gebühren und Auslagen, einschließlich rückständiger Gebühren und Auslagen aus vorausgegangenem Zulassungsvorgängen, entrichtet sind. Eine solche Regelung darf
1. für den Fall eines in bundesrechtlichen Vorschriften geregelten internetbasierten Zulassungsverfahrens vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates,
 2. von den Ländern in den übrigen Fällen sowie im Fall der Nummer 1, solange und soweit das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von seiner Ermächtigung nach Nummer 1 nicht Gebrauch gemacht hat,
- getroffen werden.“
4. Nach § 6e wird folgender § 6f eingefügt:

„§ 6f

Entgeltordnung für Begutachtungsstellen für Fahreignung

- (1) Begutachtungsstellen für Fahreignung, soweit sie aus Anlass von Verwaltungsverfahren nach straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften medizinisch-psychologische Untersuchungen durchführen, haben für ihre damit in Zusammenhang stehenden Leistungen von dem jeweiligen Auftraggeber ein Entgelt nach Maßgabe einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 zu erheben.
- (2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Entgelte der in Absatz 1 bezeichneten Begutachtungsstellen für Fahreignung zu regeln. Dabei ist den berechtigten Interessen der Leistungserbringer und der zur Zahlung der Entgelte Verpflichteten Rechnung zu tragen. Soweit der Leistungsumfang nicht einheitlich geregelt ist, sind dabei Mindest- und Höchstsätze festzusetzen.“
5. In § 27 Absatz 1 werden die Wörter „von Artikel 4 der Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 288 vom 5.11.2011, S. 1)“ durch die Wörter „des Artikels 4 der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9)“ ersetzt.
6. § 28 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
 - „6. unanfechtbare oder sofort vollziehbare
 - a) Entziehungen, Widerrufe oder Rücknahmen einer Fahrerlaubnis,
 - b) Feststellungen über die fehlende Berechtigung, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen,“.

- b) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Datenübermittlung nach Satz 1 kann auch im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung unter Beachtung des § 30a Absatz 2 bis 4 erfolgen.“

7. § 30 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4a werden die Wörter „des Seemannsgesetzes und“ gestrichen.
- b) In Absatz 10 Satz 1 werden die Wörter „nach § 28 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 6, in denen Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse das Recht von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, aberkannt oder eingeschränkt wird“ durch die Wörter „nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 3 und 6, in denen Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse die Fahrerlaubnis entzogen oder ein Fahrverbot angeordnet wird“ ersetzt.

8. § 30a wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden vor dem Wort „Abruf“ die Wörter „Direkteinstellung und“ eingefügt.
- b) In Absatz 1 werden die Wörter „§ 30 Absatz 1 bis 4a“ durch die Wörter „§ 30 Absatz 1 bis 4b“ ersetzt.
- c) Die Absätze 2 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„(2) Die Einrichtung von Anlagen zur Datenfernübertragung durch Direkteinstellung oder zum Abruf im automatisierten Verfahren ist nur zulässig, wenn nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung (§ 30c Absatz 1 Nummer 5) gewährleistet ist, dass

1. dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit getroffen werden, die insbesondere die Vertraulichkeit und Integrität der Daten gewährleisten, wobei bei der Nutzung allgemein zugänglicher Netze Verschlüsselungsverfahren anzuwenden sind, und
2. die Zulässigkeit der Direkteinstellungen oder der Abrufe nach Maßgabe des Absatzes 3 kontrolliert werden kann.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt fertigt über die Direkteinstellungen und die Abrufe Aufzeichnungen an, die die bei der Durchführung der Direkteinstellungen oder Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Direkteinstellungen oder Abrufe, die Kennung der einstellenden oder abrufenden Dienststelle und die eingestellten oder abgerufenen Daten enthalten müssen. Die Zulässigkeit der Direkteinstellungen und Abrufe personenbezogener Daten wird durch Stichproben durch das Kraftfahrt-Bundesamt festgestellt und überprüft. Die Protokolldaten nach Satz 1 dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass ohne ihre Verwendung die Verhinderung oder Verfolgung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person aussichtslos oder wesentlich erschwert wäre, dürfen die Protokolldaten auch für diesen Zweck verwendet werden, sofern das Ersuchen der Strafverfolgungsbehörde unter Verwendung von Personendaten einer bestimmten Person gestellt wird. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt fertigt weitere Aufzeichnungen, die sich auf den Anlass der Direkteinstellung oder des Abrufs erstrecken und die Feststellung der für die Direkteinstellung oder den Abruf verantwortlichen Person ermöglichen. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung (§ 30c Absatz 1 Nummer 5) bestimmt.“

- d) Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) die unanfechtbaren oder sofort vollziehbaren Entziehungen, Widerrufe oder Rücknahmen einer Fahrerlaubnis oder Feststellungen über die fehlende Berechtigung, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen,“.

9. § 30c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

bb) In Nummer 3 werden die Wörter „§ 30 Abs. 1 bis 4, 7 und 10“ durch die Wörter „§ 30 Absatz 1 bis 4b, 7 und 10“ ersetzt.

cc) In Nummer 5 wird nach den Wörtern „die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten nach“ die Angabe „§ 28 Absatz 4 Satz 2 und“ eingefügt.

dd) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ee) Die folgenden Nummern 7 und 8 werden angefügt:

„7. die Art und Weise der Durchführung von Datenübermittlungen,

8. die Zusammenarbeit zwischen Bundeszentralregister und Fahreignungsregister.“

ff) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 7, soweit Justizbehörden betroffen sind, und nach Satz 1 Nummer 8 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz erlassen.“

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

10. § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 1)“ wird durch die Wörter „(§ 47 Nummer 1 und 1a)“ ersetzt.

b) Nach dem Wort „Prüfung“ werden die Wörter „und Untersuchung einschließlich der durchführenden Stelle und einer Kennung für die Feststellung des für die Durchführung der Prüfung oder Untersuchung Verantwortlichen“ eingefügt.

11. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 1)“ durch die Angabe „(§ 47 Nummer 1)“ ersetzt.

b) In Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 2)“ durch die Angabe „(§ 47 Nummer 2)“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Die Technischen Prüfstellen, amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen, haben dem Kraftfahrt-Bundesamt nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf Grund des § 47 Nummer 1a die nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zu speichernden oder zu einer Änderung oder Löschung einer Eintragung führenden Daten über Prüfungen und Untersuchungen einschließlich der durchführenden Stellen und Kennungen zur Feststellung der für die Durchführung der Prüfung oder Untersuchung Verantwortlichen zu übermitteln. Im Fall der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten erfolgt die Übermittlung über Kopfstellen; im Fall der Technischen Prüfstellen und anerkannten Überwachungsorganisationen kann die Übermittlung über Kopfstellen erfolgen. Eine Speicherung der nach Satz 2 zur Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt erhaltenen Daten bei den Kopfstellen erfolgt ausschließlich zu diesem Zweck. Nach erfolgter Übermittlung haben die Kopfstellen die nach Satz 3 gespeicherten Daten unverzüglich, bei elektronischer Speicherung automatisiert, zu löschen.“

12. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1a wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Der Nummer 2 wird am Ende das Wort „und“ angefügt.

cc) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. unmittelbar oder über Kopfstellen an Technische Prüfstellen und amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen sowie über Kopfstellen an anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen, für die Durchführung der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen, um die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten,“.

dd) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei Übermittlungen nach Satz 1 Nummer 3 erfolgt eine Speicherung der Daten bei den Kopfstellen ausschließlich zum Zweck der Übermittlung an Technische Prüfstellen, amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen und anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen. Nach erfolgter Übermittlung haben die Kopfstellen die nach Satz 2 gespeicherten Daten unverzüglich, bei elektronischer Speicherung automatisiert, zu löschen.“

b) In Absatz 5 wird im einleitenden Satzteil die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 3)“ durch die Angabe „(§ 47 Nummer 3)“ ersetzt.

13. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2e wird folgender Absatz 2f eingefügt:

„(2f) Die Übermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 35 Absatz 2 Nummer 3 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.“

b) Der bisherige Absatz 2f wird Absatz 2g.

c) In Absatz 5 wird im einleitenden Satzteil die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 4)“ durch die Angabe „(§ 47 Nummer 4)“ ersetzt.

d) Absatz 6 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die nach Satz 1 protokollierten Daten dürfen auch dazu verwendet werden, der betroffenen Person darüber Auskunft zu erteilen, welche ihrer in Anhang I, Abschnitt I und II der Richtlinie (EU) 2015/413 enthaltenen personenbezogenen Daten an Stellen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zum Zweck der dortigen Verfolgung der in Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2015/413 aufgeführten, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Delikte übermittelt wurden.“

e) In Absatz 7 Satz 2 wird die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 5)“ durch die Angabe „(§ 47 Nummer 5)“ ersetzt.

14. In § 36a Satz 1 wird die Angabe „gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 4a“ durch die Wörter „nach § 47 Nummer 4a“ ersetzt.

15. In § 37a Absatz 1 wird die Angabe „gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 5a“ durch die Wörter „nach § 47 Nummer 5a“ ersetzt.

16. In § 37b wird in der Überschrift und in Absatz 1 jeweils die Angabe „2011/82/EU“ durch die Angabe „(EU) 2015/413“ ersetzt.

17. In § 38b Absatz 1 werden die Wörter „in den örtlichen Fahrzeugregistern“ gestrichen.

18. In § 47 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. darüber, welche im Einzelnen zu bestimmenden Fahrzeugdaten und Daten über Prüfungen und Untersuchungen einschließlich der durchführenden Stellen und Kennungen zur Feststellung der für die Durchführung der Prüfung oder Untersuchung Verantwortlichen die Technischen Prüfstellen, amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen, zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister nach § 34 Absatz 6 mitzuteilen haben, und über die Einzelheiten des Mitteilungs- sowie des Auskunftsverfahrens,“.

19. Dem § 65 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Bis zum Erlass einer Rechtsverordnung nach § 6f Absatz 2, längstens bis zum Ablauf des 31. Juli 2018, gelten die in den Gebührennummern 451 bis 455 der Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573) geändert worden ist, in der am ... [einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung festgesetzten Gebühren als Entgelte im Sinne des § 6f Absatz 1. Die Gebührennummern 403 und 451 bis 455 der Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr sind nicht mehr anzuwenden.“

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

§ 2 Absatz 1 Nummer 8a bis 10 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 471 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „8a. die Aufgaben der nationalen Kontaktstelle nach Maßgabe des Artikels 3 Buchstabe I und des Artikels 4 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9),
9. die Aufgaben der deutschen Zertifizierungsstelle nach fahrpersonalrechtlichen Vorschriften,
10. die Personalisierung und Lieferung oder die Ausschreibung der Personalisierung und Lieferung der zum Betrieb des Fahrtenschreibers erforderlichen Fahrtenschreiberkarten nach fahrpersonalrechtlichen Vorschriften,“.

Artikel 3

Änderung des Fahrlehrergesetzes

Das Fahrlehrergesetz vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch Artikel 473 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 40 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Datenübermittlung nach Satz 1 kann auch im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung unter entsprechender Anwendung des § 30a Absatz 2 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes erfolgen.“

2. § 48 wird wie folgt geändert:

- a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten, die Maßnahmen zur Sicherung gegen Missbrauch, die weiteren Aufzeichnungen und die Einzelheiten des Übermittlungsverfahrens zu erlassen.“

Artikel 4

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Dem § 26 Absatz 2 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 476 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, werden die folgenden Sätze angefügt:

„Die Datenübermittlung nach den Sätzen 1 und 2 kann auch im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung unter entsprechender Anwendung des § 30a Absatz 2 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes erfolgen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über die Art und den Umfang der zu übermittelnden Daten, die Maßnahmen zur Sicherung gegen Missbrauch, die weiteren Aufzeichnungen und die Einzelheiten des Übermittlungsverfahrens zu erlassen.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) enthält erstens redaktionelle Änderungen im Hinblick auf den Erlass europäischen Rechts: Dies betrifft die Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11.03.2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. Die zugehörigen Anpassungen enthalten keine materiellen Neuregelungen. Dasselbe gilt für die redaktionellen Änderungen im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBAG) auf Grund der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20.12.1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 04.02.2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Zweitens werden Ermächtigungsnormen im StVG ergänzt: Aus Anlass der Umsetzung der internetbasierten Wiederzulassung außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (2. Stufe des Projektes i-Kfz) wird die Ermächtigung zur Regelung der zulassungsinternen Verfahren komplettiert. Hier werden die Verfahrensteile ergänzt, die nicht auf dem StVG sondern auf anderen Gesetzen basieren, die aber gleichwohl Verwaltungsabläufe im Zulassungsverfahren auslösen und hier mit abgebildet werden müssen. Weiterhin wird eine Ermächtigung für die Regelung von Vergütungen für Leistungen der Fahreignungsbegutachtung aufgenommen. Des Weiteren wird eine Ermächtigungsnorm rechtsförmlich bereinigt.

Drittens werden Registervorschriften im StVG, KfSachvG und FahrlG ergänzt. Zum einen sollen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) durchgängig die Daten zu durchgeführten Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen der Fahrzeuge gespeichert werden. Dies ist für die 2. Stufe des Projektes i-Kfz und auch für die Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG sowie die Umsetzung der Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge erforderlich. Zum anderen werden für die Realisierung einer vollelektronischen Registerführung des Fahreignungsregisters (FAER) bestimmte Rechtsgrundlagen erforderlich, insbesondere um die Daten im Wege der automatisierten Direkteinstellung in das Register übermitteln zu können.

Viertens werden fahrerlaubnisrechtlich Begrifflichkeiten systematisch vereinheitlicht, auch im Hinblick auf das europäische Führerscheinnetz (Umsetzung von Art. 7 Abs. 5 Buchst. d der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein).

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Art. 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz (Straßenverkehr und Kraftfahrwesen).

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt. Für die vorhandenen zentralen Register ZFZR und FAER ist anerkannt, dass deren bundeseinheitliche Regelung zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse liegt. Aus der Natur solcher zentraler Register folgt auch, dass die sich ihrer bedienenden Verwaltungsvorgänge bundeseinheitlich geregelt sind, soweit die Schnittstellen mit diesem Register betroffen sind. Des Weiteren ist zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet die einheitliche Entgeltregelung für medizinisch-psychologische Fahreignungs-Untersuchungen erforderlich, damit der Erhalt solcher Gutachten, die u. U. wesentlich für die Erlangung einer Fahrerlaubnis sind, nicht regional von einer unterschiedlichen finanziellen Leistungsfähigkeit abhängt. Der Straßenverkehr und mit ihm auch die Fahrerlaubnis und die Zulassung von Fahrzeugen gehören zu den Lebensbereichen, der über die Grenzen eines Landes hinausgeht und gerade nicht von örtlichen oder regionalen Besonderheiten einzelner Länder geprägt ist und auch nicht geprägt sein sollte. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die

Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein.

B. Kosten/Einnahmen

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält im Wesentlichen die Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen sowie Klarstellungen, Bereinigungen oder rechtsförmliche Anpassungen ohne Veränderungen im Erfüllungsaufwand. Soweit im Gesetzentwurf grundlegende Verpflichtungen enthalten sind, bedürfen diese zwingend zunächst der Konkretisierung durch Rechtsverordnungen hinsichtlich der Einzelheiten, um den Erfüllungsaufwand ermitteln zu können. Daher kann im Gesetzentwurf zunächst nur für einen Teil des Gesetzes eine grobe Schätzung des Erfüllungsaufwandes dargestellt werden.

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

a) Bürgerinnen und Bürger

Durch das Gesetz entsteht unmittelbar kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

b) Wirtschaft

Es entsteht kein unmittelbarer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

c) Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht durch einen Teil des Gesetzes bereits grob abschätzbarer Erfüllungsaufwand. Hierbei handelt es sich um die Umsetzung der Richtlinien 2014/46/EU und 2014/45/EU in Gestalt von Speicher- und Übermittlungsvorschriften, die eine Übermittlung der Daten über Hauptuntersuchungen (HU) und Sicherheitsprüfungen (SP) der durchführenden Stellen und deren zentrale Speicherung im ZFZR beim KBA vorsehen. Nach dem Stand der Umsetzungsplanung kann der zu erwartende Erfüllungsaufwand mit rund 3,3 Millionen Euro an einmaligem Umstellungsaufwand und rund 3,1 Millionen Euro an jährlichem Aufwand jedoch nur grob und z. T. nicht vollständig geschätzt werden. Vorbehalten bleiben auch Änderungen der Umsetzungsplanung im Laufe der voranschreitenden Realisierung und durch Maßgaben aus der Verzahnung mit dem Projekt i-Kfz.

aa) KBA

Für das Kraftfahrt-Bundesamt entsteht einmaliger Umstellungsaufwand von rund 131.000 Euro und an dieser Stelle noch nicht bezifferbarer jährlicher Erfüllungsaufwand. Der entstehende Aufwand ist aus den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu decken.

Für die Aufnahme von HU- und SP-Daten ins ZFZR müssen das bestehende ZFZR-Verfahren angepasst und Software-Lösungen entwickelt werden. Das KBA wird die Webservice-Schnittstelle zu den Überwachungsinstitutionen entwickeln und implementieren sowie die Kommunikationsverbindungen aufbauen bzw. erweitern. Den Zeitaufwand für die Arbeiten zur Aufnahme von HU- und SP-Daten ins ZFZR schätzt das KBA auf 2 790 Stunden. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 35,70 Euro¹ bedeutet dies Personalkosten von 99 603 Euro. Zusätzlich der Arbeitsplatzpauschale² wird ein einmaliger Umstellungsaufwand von 131 242 Euro erwartet.

Zusätzlich wird laufender Aufwand für den Betrieb des Webservices erwartet in Gestalt von technischer Pflege sowie Anwender- und Verfahrensbetreuung. Bei der Abschätzung dieser Kosten ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung der zentralen HU- und SP-Datenspeicherung aus verwaltungsökonomischen Gründen gemeinsam mit der Realisierung der 2. Stufe des Projektes i-Kfz geplant ist, um Synergieeffekte zu nutzen und keine doppelten bzw. auf Grund der Maßgaben aus i-Kfz redundanten Aufwände zu produzieren. Aus dieser gemeinsamen Um-

¹ gehobener Dienst auf Bundesebene, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

² 18.150 Euro pro Jahr und Arbeitsplatz (Sacheinzelkosten in der Bundesverwaltung laut BMF-Schreiben vom 19.05.2015); die Pauschale wird anhand des Zeitaufwands anteilig für die Wiederzulassung eingerechnet

setzung folgt aber auch, dass der Mehraufwand allein für die HU- und SP-Datenspeicherung nicht sinnvoll gesondert betrachtet werden kann. Eine getrennte Aufwandsabschätzung wäre damit realitätsfern. Die Kostenabschätzung kann insoweit erst in einer gemeinsamen konkretisierenden Umsetzungsverordnung erfolgen.

bb) Überwachungsinstitutionen

Für die Überwachungsinstitutionen werden durch die Meldung von jährlich rund 27 Millionen HU- und SP-Daten ans ZFZR ein einmaliger Umstellungsaufwand von rund 2,9 Millionen Euro und ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 1,8 Millionen Euro erwartet. Diese Zahlen können nur grob geschätzt werden; die Angaben sind teils lückenhaft und schwanken stark zwischen den verschiedenen Überwachungsinstitutionen.

Nach § 29 und Anlage VIII Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden Hauptuntersuchungen ausschließlich von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr oder von den Prüflingen der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen durchgeführt. Diese Überwachungsinstitutionen (ÜI) führen auch Sicherheitsprüfungen durch. Die geplante Meldung von HU- und SP-Daten verursacht bei den ÜI sowohl einmaligen Umstellungsaufwand als auch eine Erhöhung des laufenden Erfüllungsaufwands. Da die ÜI mit den Fahrzeuguntersuchungen eine hoheitliche Aufgabe wahrnehmen, sind die mit dieser Aufgabe unmittelbar zusammenhängenden Tätigkeiten als Verwaltungshandeln einzuordnen und die damit verbundenen Aufwände dem Normadressaten Verwaltung zuzurechnen.

Die Überwachungsinstitutionen wurden zum einmaligen und laufenden Aufwand für die Meldung von HU- und SP-Daten ans ZFZR befragt. Teilweise konnten hierzu keine Angaben gemacht werden. Die Kostenschätzung hängt von der Struktur der ÜI ab, insbesondere davon, ob Werkstätten und Prüfer einer ÜI direkt angehören oder ob es sich um selbstständige Prüflingen handelt; zudem werden die Kosten durch die Art der Untersuchungsstellen beeinflusst, also davon, ob Untersuchungen vorwiegend in Prüfstellen oder verstärkt im Außendienst (in Prüfstützpunkten und an Prüfplätzen) durchgeführt werden. Entsprechend konnten nicht alle ÜI den voraussichtlichen Aufwand vollständig abschätzen; die angegebenen Kosten variieren zudem sehr stark zwischen den verschiedenen ÜI. Die angegebenen Aufwände wurden addiert und auf alle 26 545 644 HU und 443 790 SP (Stand 2013, Quelle KBA) hochgerechnet. Demzufolge wird geschätzt, dass den ÜI für die Meldung von HU- und SP-Daten ans ZFZR einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 2 886 000 Euro und zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand von rund 1 841 000 Euro pro Jahr entstehen wird. Aus den genannten Gründen kann es sich hierbei nur um eine erste grobe Einordnung handeln.

cc) Anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten

Die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten werden ihre rund 630 000 SP-Daten über den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) als Kopfstelle ans ZFZR melden. Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt rund 99 000 Euro bei den Werkstätten und 177 000 Euro beim ZDK. Der jährliche Aufwand der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten erhöht sich um 885 000 Euro pro Jahr, beim ZDK um 375 000 Euro. Der ZDK wird die Kosten für Aufbau und Aufrechterhaltung des Übertragungssystems auf die Werkstätten umlegen.

Sicherheitsprüfungen (§ 29 und Anlage VIII Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) werden von den Mitarbeitern der Überwachungsinstitutionen durchgeführt sowie von anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (Anlage VIIIc Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Da auch die anerkannten Werkstätten mit der Durchführung der SP eine hoheitliche Aufgabe wahrnehmen, sind sie hinsichtlich dieser Aufgabe dem Normadressaten Verwaltung zuzurechnen, auch wenn sie im Übrigen wirtschaftlich handeln.

Der ZDK übernimmt als berufsständische Vertretung der Kfz-Meisterbetriebe die Aufgabe einer Kopfstelle gegenüber dem KBA. Die rund 5 000 anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SP werden die SP-Daten künftig an den ZDK übermitteln, der die Daten ans KBA leitet. Im Jahr 2013 wurden von den Werkstätten rund 630 000 Sicherheitsprüfungen durchgeführt.

Ausgehend vom geplanten Übertragungssystem hat der ZDK den Aufwand der Werkstätten eingeschätzt. Für die Erstinstallation der vom ZDK entwickelten Übertragungssoftware werden rund 30 Minuten Zeitaufwand erwartet. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 28,20 Euro³ bedeutet dies Lohnkosten von 14,10 Euro je Betrieb.

³ Wirtschaftszweig G 45 – „Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen“, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

Einschließlich der erläuterten Arbeitsplatzpauschale der Verwaltung beläuft sich der erwartete einmalige Umstellungsaufwand für alle rund 5 000 Werkstätten auf 99 000 Euro.

Jährlich fallen Kosten von etwa 60 Euro für das Softwarezertifikat an. Der Zeitaufwand für die Pflege des Systems beträgt rund 40 Minuten, der Mehraufwand bei der Erfassung der SP im System 120 Minuten pro Jahr. Der Erfüllungsaufwand erhöht sich damit je Werkstatt um rund 177 Euro; für alle Werkstätten entsteht voraussichtlich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 885 000 Euro pro Jahr.

Der ZDK muss die Übertragungswege von den Werkstätten zum ZDK sowie vom ZDK zum KBA einrichten. Hierzu werden gesicherte Leitungen aufgebaut. Zudem wird eine Software für die Übertragung von der Kopfstelle ans KBA und eine für die Übertragung von den Werkstätten an den ZDK programmiert; letztere wird in verschiedenen Varianten benötigt, je nach vorhandener SP-Software in den Betrieben. Der ZDK schätzt den einmaligen Umstellungsaufwand auf 150 000 bis 204 000 Euro, d. h. im Mittel auf 177 000 Euro.

Laufender Aufwand wird für die Unterhaltung des Systems anfallen, v. a. für die gesicherte Leitung zum KBA, den Betrieb der Übertragungsserver, die Pflege der Software und die Betreuung der Werkstätten. Den Aufwand schätzt der ZDK auf 300 000 bis 450 000 Euro, d. h. im Mittel auf 375 000 Euro pro Jahr.

Die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten werden rechtlich verpflichtet sein, die SP-Daten zu übermitteln; das Übertragungssystem mit dem ZDK als Kopfstelle dient der Erfüllung dieser Vorgabe. Der ZDK plant, die Aufwände für Aufbau und Aufrechterhaltung dieses Übertragungssystems auf die Werkstätten umzulegen. Sie werden damit als externe Kosten in den einmaligen und laufenden Erfüllungsaufwand der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten einfließen, die auch der eigentliche Normadressat sind.

<i>Vorgabe bzw. Informationspflicht, Normadressat (Abk.)</i>	<i>Saldo jährlicher Be- und Entlastungen in Tsd. Euro</i>	<i>Einmalige Umstellungskosten in Tsd. Euro</i>
Aufbau und Betrieb der IT-Infrastruktur (Aufnahme von HU- und SP-Daten ins ZFZR) durch KBA (V)	(Verordnung)	131
Meldung von HU- und SP-Daten ans ZFZR durch die ÜI (V)	1 841	2 886
Meldung von SP-Daten an den ZDK durch die anerkannten Kfz-Werkstätten (V)	885	99
Weiterleitung der SP-Daten der anerkannten Kfz-Werkstätten vom ZDK ans ZFZR (V)	375	177
Gesamt (in Tsd. Stunden/ Euro):	3 101	3 293

Im Übrigen entsteht durch das Gesetz unmittelbar kein weiterer Erfüllungsaufwand. Sofern dieses Gesetz bereits Konkretisierungen enthält und Einzelheiten festlegt, etwa Datenschutzfestlegungen im Hinblick auf die vollelektronische Registerführung des FAER, kann der zugehörige konkrete Erfüllungsaufwand bzw. dessen Einsparungen beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und den angeschlossenen Behörden und Gerichten jedoch auch erst in der Gesamtschau in der zugehörigen Rechtsverordnung näher bestimmt werden, wenn die genaue Ausgestaltung der Datenverarbeitungsarchitektur hinreichend vereinzelt erarbeitet wurde. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt keine abschließende Aussage über den Erfüllungsaufwand, weder insgesamt noch in Teilen, getroffen werden.

Auch die Ermächtigung zur Schaffung einer Entgeltordnung für Begutachtungsleistungen hinsichtlich der Kraftfahreignung bedarf zunächst der Konkretisierung durch eine entsprechende Verordnung. Erst dann kann etwaiger Erfüllungsaufwand für die betroffenen Leistungserbringer ermittelt werden.

3. Weitere Kosten

Aus dem Gesetzentwurf folgen keine sonstigen Kosten für die Wirtschaft einschließlich mittelständischer Unternehmen. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

4. Evaluierung

Der für einen Teil dieses Gesetzes ausgewiesene Erfüllungsaufwand ergibt sich aus der 1:1-Umsetzung von EU-Vorgaben aus zwei EU-Richtlinien. Die Umsetzung dieser EU-Rechtsvorgaben geschieht hier im Wesentlichen durch eine Verordnungsermächtigung, deren konkrete Ausgestaltung erst mit der entsprechenden Verordnung erfolgt. Daher soll das Gesetz nicht evaluiert werden, sondern erst die noch ausstehende Verordnung.

C. Sonstige Auswirkungen

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

D. Nachhaltigkeit

Die Managementregelungen und die Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft und werden nicht berührt.

E. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 3 Abs. 6 und 7 StVG)

Die Vorschriften über inländische Fahrerlaubnisse sind auf ausländische Fahrerlaubnisse nicht direkt anwendbar, da ausländische Fahrerlaubnisse nicht originär erteilt oder entzogen werden können. Es besteht lediglich die Befugnis, das Recht, von solchen Fahrerlaubnissen im Inland Gebrauch zu machen, zu regeln. Vor diesem Hintergrund ist eine generelle Klarstellung für die Entziehung der Fahrerlaubnis bereits in § 3 Abs. 1 erfolgt, damit nicht in jeder einzelnen Vorschrift über die Entziehung deren Anwendbarkeit für ausländische Fahrerlaubnisse erneut geregelt werden muss. Dies dient der Stringenz und Lesbarkeit des Gesetzes. Eine solche entsprechende Anwendbarkeit soll in § 3 Abs. 6 nun auch für die Erteilung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis nach Entziehung oder Verzicht wieder Gebrauch machen zu dürfen, geregelt werden. Dies ist lediglich eine rechtstechnische Klarstellung und enthält keine materielle Änderung.

Dennoch soll die getrennte Nennung in § 3 Abs. 7 beibehalten werden, um erforderlichenfalls auch einzelne darüber hinausgehende Regelungen hinsichtlich ausländischer Fahrerlaubnisse zu ermöglichen.

Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r StVG)

Redaktionelle Anpassung des Verweises.

Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. x und y StVG)

Die Ermächtigung zur Regelung des Verwaltungsverfahrens für die Zulassung, die in § 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. t geregelt ist, soll an dieser Stelle für die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsverfahren erweitert werden und auch die Teile des Verwaltungsverfahrens umfassen, die für die Durchführung anderer Rechtsvorschriften im Rahmen der internetbasierten Zulassung erforderlich sind. Denn die Zulassungsbehörde (nach Landesrecht zuständige Behörde für die Aufgaben der Zulassung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 StVG) hat bei der Zulassung auch inhaltliche Maßgaben zu beachten, die in anderen Gesetzen geregelt sind.

Die internen Verwaltungsabläufe der Zulassungsbehörde bei diesen Prüfungen und Aufgaben sind Teil des Zulassungsverfahrens nach der FZV und sollen bei der internetbasierten Zulassung sachgerecht im Sachzusammenhang der FZV geregelt werden können. So können diese Verfahrensteile in den Ablauf der internetbasierten Zulassung integriert und Maßgaben für deren technische Abwicklung aufgestellt werden. Besondere Verfahrensregelungen und Zuständigkeitsregelungen in den anderen Gesetzen bleiben unberührt.

Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 6a Abs. 8 StVG)

Bisher waren die Länder jeweils einzeln ermächtigt, für ihr Landesgebiet die Fahrzeugzulassung von der vorherigen Entrichtung zulassungsbedingter Kosten abhängig zu machen. In der weiteren Entwicklung ist nun das Erfordernis nach bundeseinheitlichen derartigen Vorgaben insoweit entstanden, als das Zulassungsverfahren auch bundeseinheitlich geregelt wird: Im Rahmen der internetbasierten Wiederzulassung werden Zulassungsverfahren bundeseinheitlich und nutzerfreundlich gestaltet und daher ist auch eine bundeseinheitliche Regelung der Kostenabhängigkeit erforderlich. Sie dient der Wahrung gleichwertiger Verhältnisse im gesamten Bundesgebiet und gewährleistet die Transparenz und Handhabbarkeit der internetbasierten Verfahren. Eine solche Regelung soll zweckmäßig in einer Rechtsverordnung durch das zuständige Bundesministerium geregelt werden. Durch das Zustimmungserfordernis des Bundesrates werden die Interessen der für den Vollzug zuständigen Länder gewahrt. Die erforderliche Ermächtigung wird nun in § 6a Abs. 8 Satz 2 Nr. 1 StVG neu geschaffen. Durch die Konkurrenzregelung „solange und soweit“ in § 6a Abs. 8 Satz 2 Nr. 2 StVG neu wird im Übrigen den Ländern möglichst großer Spielraum auf diesem Gebiet belassen.

Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 6f StVG neu)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, eine Entgeltordnung für die Leistungen der im Bereich der Fahreignungsbegutachtung tätigen Begutachtungsstellen für Fahreignung (vgl. § 66 FeV) zu erlassen. Die Ermächtigung soll Vergütungsregelungen nach bundesweit einheitlichen Kriterien und festen Sätzen ermöglichen, da das Leistungsspektrum in diesem Bereich in weiten Teilen bis ins Detail geregelt und damit einheitlich ist (Anlagen 4 und 4 a zu § 11 FeV, Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung vom 27.01.2014 – VkB. S. 110 –). Nach wie vor nicht davon erfasst werden sollen die rein ärztlichen Gutachten/Untersuchungen der Begutachtungsstellen für Fahreignung, die auch bisher nicht von der Entgeltfestlegung in der GebOSt erfasst waren, um keine Ungleichbehandlung im Vergleich zu den übrigen Leistungserbringern in diesem Bereich entstehen zu lassen.

Die Entgelte für medizinisch-psychologische Untersuchungen sollen bundesweit einheitlich geregelt werden können. Denn die Anordnung solcher Gutachten ist ein Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht; durch den psychologischen Teil wird der unantastbare Bereich der privaten Lebensgestaltung noch mehr berührt als bei rein medizinischen Feststellungen. (vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 24.06.1993 – 1 BvR 689/92 –). Diese Einschränkung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts ist aber im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit zum Schutz der Bürger vor dem hohen Risiko des motorisierten Straßenverkehrs für Leben, Gesundheit und Eigentum grundsätzlich zulässig. Um diese Einschränkung auf das erforderliche Maß zu begrenzen, sollen der damit verbundenen anerkannten Beibringungslast in Form der Kostentragungslast (vgl. BVerwG NJW 1985, 2490, 2491) bundesweit einheitliche Entgelte gegenüberstehen. Die einheitlichen Entgelte sollen auch verhindern, dass der Erhalt solcher Gutachten, von denen die Fahrerlaubnis abhängen kann, regional von einer unterschiedlichen finanziellen Leistungsfähigkeit abhängt.

Vor diesem Hintergrund ist der mit der Entgeltfestlegung verbundene Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit der betroffenen Leistungserbringer gerechtfertigt. Auch ihre Interessen sind bei der Ausgestaltung der Entgelte zu berücksichtigen, womit die Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Bei der Ausgestaltung der Entgeltordnung wird das Interesse an einer Kostendeckung auf Seiten der Leistungserbringer mit dem Interesse der Bezahlbarkeit von für den Fahrerlaubnisbehalt beizubringenden Gutachten für alle Einkommensgruppen in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen sein. Da sich die Fahrerlaubnisbehörde bei der Fahreignungsbeurteilung des Fachwissens der Gutachter bedient, sollen die Gutachten unter möglichst neutralen Bedingungen erstellt werden und nicht einem Wettbewerbsdruck unterliegen. Die festen Entgelte sollen verhindern, dass eine freie Honorarvereinbarung etwa Einfluss auf die Qualität der Begutachtung nehmen könnte. Dies liegt im Interesse der Verkehrssicherheit und dient damit der Unversehrtheit der Allgemeinheit.

Es liegen für die Ermächtigung zur Festsetzung der Entgelte damit zwingende Gründe des Allgemeininteresses vor in Form der Straßenverkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes.

Nachdem Zweifel an der bisherigen Rechtsgrundlage in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr bereits dazu geführt haben, dass z.T. Vergütungen frei vereinbart wurden, schafft die Ermächtigung nun Rechtsklarheit und die Grundlage, bundesweit einheitliche Lebensverhältnisse sicherzustellen.

Zu Artikel 1 Nummer 5, 13 Buchstabe d und Nummer 16 sowie zu Artikel 2 (Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes und § 2 Abs. 1 Nr. 8a KBAG)

Die Änderungen in Artikel 1 Nummer 5, 13 Buchstabe d und Nummer 16 sowie im ersten Teil des Artikels 2 dienen lediglich der redaktionellen Anpassung an die Bezeichnung der neuen Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11.03.2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. Die Richtlinie (EU) 2015/413 entspricht hinsichtlich der durch sie für die Mitgliedstaaten begründeten Pflichten vollinhaltlich den Pflichten, die den Mitgliedstaaten bereits mit der Richtlinie 2011/82/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte auferlegt worden sind. Geändert hat sich lediglich die Rechtsgrundlage, aufgrund derer die Richtlinie erlassen worden ist.

Die Bundesrepublik Deutschland hatte die Richtlinie 2011/82/EU durch Gesetz vom 28.08.2013 (BGBl. I S. 3310) fristgerecht und vollinhaltlich umgesetzt. Die internen Anweisungen an die Verwaltungsbehörden zur Umsetzung der Richtlinie erfolgten durch Rundschreiben vom 7. Oktober 2013, veröffentlicht im Verkehrsblatt (VkBl. 2013, S. 984). Seit dem wird die Richtlinie ununterbrochen praktisch umgesetzt und angewendet, auch ungeschmälert durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 6. Mai 2014 (C-43/12). Der EuGH hat die Wirkungen der für nichtig erklärten Richtlinie allerdings aufrechterhalten und die Kommission zum Erlass einer neuen Richtlinie in einer Frist von 12 Monaten verpflichtet. Dies ist mit Erlass der Richtlinie (EU) 2015/413 geschehen. Daher bedarf es nur noch der rechtsförmlichen Anpassung der Verweise an die neue Richtlinie, ohne dass hierdurch eine materielle Änderung eintritt.

Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a (§ 28 Abs. 3 StVG)

Die Aufzählung in Absatz 3 Nummer 6 wird sprachlich bereinigt ohne materielle Änderung. Bisher waren an dieser Stelle die Entziehung einer Fahrerlaubnis und die Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, nebeneinander aufgeführt. Dies ist redundant, da nach § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG die Entziehung auch auf ausländische Fahrerlizenzen anwendbar ist, sprachlich im Urteilstenor verwendet wird und lediglich die Wirkung einer Aberkennung hat. Auch systematisch ist die alleinige Nennung der Entziehung korrekt und mit §§ 69 ff StGB abgestimmt, denn § 69b Abs. 1 Satz 1 StGB lautet inhaltsgleich.

An allen Stellen des Gesetzes, die eine Fahrerlaubnisentziehung behandeln, sind immer inländische wie auch ausländische Fahrerlizenzen betroffen. Insbesondere auch bei den Register- und Datenübermittlungsvorschriften ist eine gesonderte Nennung der Aberkennung nicht erforderlich. Die Daten über die Entziehung ausländischer Fahrerlizenzen sind stets umfasst.

Die Aufteilung in Buchstabe a und b dient rechtstechnischen der Verdeutlichung, dass sich die einleitenden Wörter ‚unanfechtbar oder sofort vollziehbar‘ auf alle Entscheidungen inkl. der Feststellungen beziehen.

Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 28 Abs. 4 StVG)

Das Fahreignungsregister soll auf eine vollelektronische Registerführung umgestellt werden. Diese Registerumstellung hat der Gesetzgeber in der Reform des Verkehrszentralregisters zum 1. Mai 2014 beschlossen (BT-Drs. 17/12636, S. 19 f; VkBl. 2013 S. 1102, 1116). Dafür sollen die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Mit der Änderung in § 28 Abs. 4 StVG soll ermöglicht werden, dass die Gerichte, Staatsanwaltschaften und Fahrerlaubnisbehörden die Daten, die sie an das KBA zur Einstellung in das FAER melden müssen, im Wege der Direkteinstellung automatisiert in das Register einbringen können.

Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 30 Straßenverkehrsgesetz)

In Absatz 4a wird der Verweis auf das Seemannsgesetz zur Rechtsbereinigung gestrichen, da das Seemannsgesetz durch Art. 7 Abs. 4 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868) mit Wirkung vom 1. August 2013 aufgehoben worden ist.

In Absatz 10 wird, wie bereits in § 28 Abs. 3 StVG (siehe i. E. dort), auf die parallele Nennung der Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, aus rechtssystematischen Gründen verzichtet, ohne dass damit eine materielle Änderung verbunden ist. Darüber hinaus wird der Begriff der „Einschränkungen der Fahrerlaubnis“ klargestellt und auf Fahrverbote konkretisiert, da sie im FAER und nicht im ZFER

gespeichert werden. Nach der Begründung zum Gesetz vom 2. Dezember 2010 (BR-Drucks. 489/10 S. 13) sollten auch verwaltungsbehördliche Entscheidungen und damit auch die Fahrverbote von der Übermittlung umfasst sein.

Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchst. a und c (§ 30a Abs. 2 bis 4 StVG)

Wir bereits zu Artikel 1 Nummer 6 Buchst. b ausgeführt, sollen bei vollelektronischer Registerführung die Daten im Wege der Direkteinstellung in das Register übermittelt werden können. Bei diesem Verfahren werden die ergänzten Datenschutzvorschriften in § 30a Abs. 2 bis 4 erforderlich. Sie sind dem § 53 Abs. 2 bis 4 StVG für das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) entlehnt. Durch die Übernahme der dortigen Regeln soll der grundsätzliche Gleichklang in der Registerführung zum ZFER und auch zum Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gewahrt bleiben. Entsprechende Vorschriften für das ZFZR finden sich in § 36 Abs. 5 bis 7 StVG.

Im Einzelnen soll nach Absatz 3 Satz 2 das KBA Stichproben durchführen, um die Zulässigkeit der Abrufe und Direkteinstellungen zu kontrollieren und damit seiner Pflicht aus § 10 Abs. 4 Satz 3 BDSG nachzukommen. Die Einzelheiten des Stichprobenverfahrens werden durch das KBA in Absprache mit dem behördlichen Datenschutzbeauftragten in einem internen Konzept festgelegt werden.

Weiterhin sollen nach Absatz 3 Satz 4 die Protokolldaten über Direkteinstellungen nicht nur für Datenschutzzwecke, sondern auch für Strafverfolgungszwecke genutzt werden können, wie dies bereits für die Protokolldaten über Anfragen vorgesehen ist. Dies soll z. B. eine örtliche Nachverfolgung ermöglichen, wo der Beschuldigte aufgetreten ist. Das KBA erreichen regelmäßig solche Aufträge von Ermittlungsbehörden nach staatsanwaltlicher Anordnung bzw. richterlichem Beschluss zur Durchführung von Protokollauswertungen im Zusammenhang mit Tatvorwürfen wie z. B. Mord, Bedrohung von Leib, Leben und Gesundheit von Personen, schwere Nötigung, Bandendiebstahl, gewerbsmäßiger Hehlerei, illegale Einfuhr von Betäubungsmitteln. Welche Tatvorwürfe noch unter den Begriff der schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person fallen, wird in einer internen Arbeitsanweisung des KBA im Zusammenarbeit mit der BfDI unter Bezug auch auf Rechtsprechung des BGH konkretisiert. Die Anfragen nach Protokollauswertungen erfolgen in steigender Zahl, im Jahr 2015 waren es bisher ca. 100 Anfragen.

Nach Absatz 3 Satz 5 soll die Lösungsfrist für die Protokolldaten der Direkteinstellungen sechs Monate betragen. Diese Aufbewahrungsfrist ist erforderlich, um eine ausreichende Datenschutzkontrolle und Datensicherung zu gewährleisten und Missbräuche aufdecken zu können.

Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchst. b (§ 30a Abs. 1 StVG)

Wie bereits in § 30b StVG geschehen soll auch die Datenübermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren nach § 30a StVG um die Aufgaben und Zwecke nach § 30 Abs. 4b StVG erweitert werden (Änderung in § 30a Abs. 1). Diese Möglichkeit der Datenübermittlung soll im Hinblick auf die künftige vollelektronische Registerführung des FAER vorgesehen werden.

Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchst. d (§ 30a Abs. 5 StVG)

Weiterhin wird § 30a Abs. 5 zur Klarstellung auf Grund der Umsetzung von Art. 7 Abs. 5 Buchst. d der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein ergänzt. Nach dieser Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten zur Erleichterung der Kontrollen, ob ein Bewerber bereits einen Führerschein besitzt, das EU-Führerscheinnetz (RESPER) nutzen, sobald es in Betrieb ist. Im RESPER-Auskunftsumfang sind die Daten über unanfechtbare oder sofort vollziehbare Aberkennungen von ausländischen Fahrerlaubnissen sowie die Daten über Feststellungen über fehlende Berechtigungen, von ausländischen Fahrerlaubnissen in Deutschland Gebrauch zu machen, enthalten. Anders als bei den Feststellungen ist eine gesonderte Nennung der Aberkennungen angesichts § 3 Abs. 1 Satz 2 nicht erforderlich (siehe i. E. bereits in der Begründung zu § 28 Abs. 3).

Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 30c StVG)

In Anlehnung an den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 2. März 1999 – 2 BvF 1/94 – (dort für die Auftragsverwaltung nach Art. 85 Abs. 2 Satz 1 GG entschieden) soll die Ermächtigung zum Erlass von Vorschriften für das Datenübermittlungsverfahren aus dem bisherigen Absatz 2 auf eine tragfähige rechtliche Basis gestellt werden. Der Erlass von Verwaltungsvorschriften ist auch bei der Aufsichtsverwaltung nach Art. 84 Abs. 2 GG

nur der Bundesregierung als Kollegialorgan und nicht einem einzelnen Ministerium möglich. Da jedoch die Bundesregierung nicht mit technischen Einzelheiten einer Registerführung im Straßenverkehrsbereich befasst werden soll, wird als Rechtsform künftig die Verordnung vorgesehen. Auch sie bietet ein hinreichend schnelles Reaktionspotential auf sich verändernde Verwaltungsrealitäten. Die Regelungen finden sich nun entsprechend in Satz 1 Nummer 7 und 8 sowie in Satz 2. Die Belange des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz werden durch das nun geregelte Verfahren (Einvernehmen anstelle des bisherigen gemeinsamen Erlasses) hinreichend gewahrt. Solange von dieser Verordnungsermächtigung kein Gebrauch gemacht wird, bleiben die erlassenen Verwaltungsvorschriften anwendbar.

Des Weiteren wird die Ermächtigung in Satz 1 Nummer 3 zur Regelung der im Einzelnen zu übermittelnden Daten systematisch ergänzt und auf die Übermittlungen nach § 30 Abs. 4a und 4b erstreckt: Auch bei Übermittlungen, die für Befähigungszeugnisse und Erlaubnisse der Kapitäne u. sonstigen Seeleute, der Schiffs-, Sportbootführer sowie sonstigen Besatzungsmitglieder sowie für Triebfahrzeugführerscheine relevant sind, sollen Art und Umfang der Daten durch Verordnung festgelegt werden können.

In Satz 1 Nummer 5 wird die Direkteinstellung der Daten aus § 28 Abs. 4 Satz 2 ergänzt als Folgeänderung aus der Änderung in § 30a.

Zu Artikel 1 Nummer 10 bis 13 Buchst. c und e (§§ 33 bis 36 Abs. 5 und 7 StVG)

Für die Realisierung der internetbasierten Wiederzulassung außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (2. Stufe des Projektes i-Kfz) ist es erforderlich, dass die aktuellen Daten zu den Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach § 29 StVZO im ZFZR gespeichert und nutzbar sind. Der Nachweis über die Einhaltung der Pflichten zur Durchführung der Untersuchungen und Prüfungen ist nach § 14 Abs. 6 Satz 3 und 4 FZV in der bisherigen Fassung Voraussetzung für die Wiederzulassung und muss auch für eine internetbasierte Abwicklung geprüft werden können.

Zudem sind nach Art. 1 Nr. 3 der Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge die Daten zu allen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen elektronisch zu erfassen. Diese Daten umfassen nunmehr auch die Ergebnisse der obligatorischen regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen und den Geltungszeitraum des Nachweises der technischen Überwachung. Die Frist für den Erlass der Umsetzungsvorschriften endet am 20. Mai 2017, für deren Inkrafttreten am 20. Mai 2018.

Darüber hinaus sieht die Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG vor, dass ab 20. Mai 2018 auch alle weiteren in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln sind. Diese Angaben umfassen nach Anhang II dieser Richtlinie u. a. auch den „Namen der Prüforganisation oder Prüfstelle“ und die „Identität des für die Prüfung verantwortlichen Prüfers“ (natürliche Person). Auch für diese Übermittlung und Speicherung sollen die Ermächtigungsgrundlagen geschaffen werden, was mit der Einfügung in § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 erfolgt. Hier wird auch der Verweis auf § 47 Nummer 1a erweitert.

Bisher wird im Zentralen Fahrzeugregister nur das Datum der nächsten auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung im Rahmen einer Zulassung folgenden Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung gespeichert. Die Daten der weiteren Untersuchungen und Prüfungen werden im Zulassungsverfahren nicht erhoben und können mit angemessenem Aufwand hier auch nicht erhoben werden. Sie sind daher bei den durchführenden Stellen (Technischen Prüfstellen, Überwachungsorganisationen und anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten) direkt zu erheben. Hierzu müssen Kommunikationsbeziehungen zwischen den durchführenden Stellen und dem KBA aufgebaut werden.

Die Kommunikation soll angesichts der Vielzahl an durchführenden Stellen aus technisch-ökonomischen Gründen zwingend über zentrale Vermittlungsstellen erfolgen, da die direkte Anbindung jedes einzelnen Sachverständigen oder Prüfers (ca. 15 000) bis hin zu den externen Prüfstützpunkten bzw. Prüfplätzen sowie den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten (betreffend Sicherheitsprüfungen ca. 5 000) einen unangemessenen Aufwand bedeutete. Bei den Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen werden die Daten der Sachverständigen, Prüfer und Prüflingenieure bereits entsprechend gebündelt. Sie sollen daher die betreffenden Daten unmittelbar an

das KBA übermitteln oder nach ihrer Wahl auch Kopfstellen nutzen können. Die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten haben zwingend eine oder mehrere Kopfstellen für die Bündelung der Kommunikation einzurichten. Den Kopfstellen obliegt dann die Anbindung/Authentifizierung der angeschlossenen durchführenden Stellen. Sie erhalten die Daten von den durchführenden Stellen und leiten diese ohne Veränderung an das KBA weiter. Umgekehrt leiten sie die Auskünfte des KBA ohne Veränderung weiter an die betroffene durchführende Stelle. So müssen dann lediglich die Kopfstellen beim KBA angebunden sein. Die Einrichtung und Organisation der Kopfstellen soll den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten und optional auch den Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen überlassen bleiben, so etwa, ob es eine oder mehrere Kopfstellen geben wird, ob die Vermittlung von einer getrennten administrativen Einheit oder von einigen durchführenden Stellen wahrgenommen wird und ob die Bündelung regional, organisationsgebunden o. a. geschieht.

Die Datenverarbeitung der Ergebnisse der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung sowie des Datums der nächsten Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung unterfällt dem Zweck des § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVG.

Vor diesem Hintergrund wird § 34 im neuen Absatz 6 um die Erhebung der Untersuchungs- und Prüfungsdaten bei den durchführenden Stellen und um deren Übermittlungspflicht ergänzt.

In § 35 Abs. 2 wird der Aufbau von Kommunikationsbeziehungen zwischen KBA und den durchführenden Stellen durch die grundsätzliche Möglichkeit der Datenübermittlung aus dem ZFZR an die durchführenden Stellen umgesetzt. Es wird die Möglichkeit geschaffen, den die Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen durchführenden Stellen die zentral im ZFZR gespeicherten Daten über solche Untersuchungen und Prüfungen zur Verfügung zu stellen, damit sie diese Daten für die weiteren Untersuchungen und Prüfungen nutzen zu können, soweit dies im Rahmen der gesetzlichen Regelungen erforderlich ist. In § 36 Abs. 2f (neu) wird für diese Datenübermittlung auch das automatisierte Übermittlungsverfahren vorgesehen.

Zudem werden in den §§ 33 bis 36 jeweils die Verweise auf § 47 an die dortige Streichung des Absatzes 2 durch das Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr vom 14. August 2006 redaktionell angepasst.

Zu Artikel 1 Nummer 14 und 15 (§§ 36a und 37a StVG)

Es werden jeweils die Verweise auf § 47 an die dortige Streichung des Absatzes 2 durch das Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr vom 14. August 2006 redaktionell angepasst.

Zu Artikel 1 Nummer 17 (§ 38b StVG)

Die Befugnis zur Nutzung der Registerinhalte zu planerischen Zwecken soll nicht nur für die die örtlichen Register gelten, sondern soll zur Vereinfachung auch für das Zentrale Register gelten.

Zu Artikel 1 Nummer 18 (Ergänzung des § 47 StVG)

Die Einzelheiten der Datenübermittlung (u. a. Art und Umfang der Daten, technische Gestaltung, Übermittlungswege und -fristen,) von den durchführenden Stellen an das KBA und die Einzelheiten auch der Auskunftserteilung vom KBA an die durchführenden Stellen sollen im Verordnungsweg festgelegt werden können. Hierzu wird eine Ermächtigung in § 47 Abs. 1 Nr. 1a ergänzt.

Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 65 Abs. 5 – neu – StVG)

Die Übergangsregelung dient der Rechtsklarheit bis zur Umsetzung einer eigenständigen Entgeltordnung.

Zu Artikel 2 (§ 2 Abs. 1 Nr. 9 und 10 KBAG)

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr tritt mit Wirkung zum 2. März 2016 außer Kraft und wird vollständig durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ersetzt. Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gilt

gemäß der Übergangsbestimmung des Art. 46 der Verordnung (EU) 165/2014 noch solange fort, bis die notwendigen Durchführungsrechtsakte der Kommission erlassen wurden. Inhaltlich bleibt es bei denselben Aufgaben für das KBA, die Aufgabenzuweisung ist aber redaktionell anzupassen. Künftig wird hierzu in § 2 Abs. 1 Nr. 9 und 10 KBAG statt auf das europäische Recht unmittelbar auf die nationalen fahrpersonalrechtlichen Vorschriften verwiesen. Hierdurch soll der redaktionelle Anpassungsbedarf in Zukunft minimiert werden. Für den Aufgabenzuschnitt ergibt sich keine Änderung. Zugleich wird die Terminologie an die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 angepasst („Fahrtenschreiber“ anstelle „Kontrollgerät“).

Zu Artikel 3 und 4 (Ergänzung des Fahrlehrergesetzes und des Kraftfahrersachverständigengesetzes)

Entsprechend der Änderungen in § 28 Abs. 4 und § 30a StVG (s.o.) sollen auch die Datenübermittlungen über Fahrlehrerlaubnisse nach § 39 Abs. 2 FahrlG und über Sachverständige, Prüfer oder Prüffingenieure nach § 23 Abs. 2 KfSachvG in das FAER durch Direkteinstellung ermöglicht werden und Verordnungsermächtigungen zur Regelung von Einzelheiten der jeweiligen Übermittlungsverfahren geschaffen werden.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (NKR-Nr. 3486)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung	
Einmalige Erfüllungsaufwand	3,3 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand	3,1 Mio. Euro
Evaluierung	Der Erfüllungsaufwand ergibt sich aus der 1:1 Umsetzung von Vorgaben aus zwei EU-Richtlinien. Die Umsetzung erfolgt zunächst in dem vorliegenden Gesetz durch eine Verordnungsermächtigung. Durch die Verordnung wird die Übermittlung und Speicherung der Daten zur Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung noch näher konkretisiert. Daher ist es zielführend, dass die noch zu erlassene Verordnung evaluiert wird. Dies hat das Ressort zugesichert.
1:1-Umsetzung von EU-Recht (Gold Plating)	Dem Nationalen Normenkontrollrat liegen keine Anhaltspunkte darüber vor, dass mit dem Regelungsvorhaben über das von den EU-Richtlinien vorgegebene Maß hinausgegangen wird.
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit vorliegendem Gesetzentwurf sollen folgende Änderungen bzw. Anpassungen vorgenommen werden:

- Es werden zwei EU-Richtlinien, die Vorgaben zu den Zulassungsdokumenten für Fahrzeuge sowie zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern regeln, umgesetzt. Dafür werden Speicher- und Übermittlungsvorschriften geschaffen, um die Daten über Hauptuntersuchungen (HU) und Sicherheitsprüfungen (SP) der durchführenden Stellen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) speichern zu können. Mit dieser Regelung wird auch ein Teil der zweiten Stufe des iKfz – Projektes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale

Infrastruktur (Wiederzulassung außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk) umgesetzt.

- Des Weiteren wird eine Ermächtigung zur Regelung des Zulassungsverfahrens um die internetbasierte Zulassung im Straßenverkehrsgesetz erweitert. In die Regelung werden auch die Teile des Verfahrens einbezogen, die zur Durchführung anderer Rechtsvorschriften (wie z. B. die Kfz-Steuer) für die internetbasierte Zulassung erforderlich sind. Dies ist vor dem Hintergrund notwendig, dass die Zulassungsbehörden in den Ländern bei der Zulassung auch inhaltliche Maßgaben anderer Gesetze zu beachten haben. Darüber hinaus wird eine gebührenrechtliche Ermächtigung geändert. Sofern ein Fahrzeughalter noch zulassungsbedingte Kosten zu entrichten hat, liegt es derzeit im Ermessen der Zulassungsbehörde (Länder), die Zulassung zu erteilen oder nicht. Künftig soll auch die Regelung der Kostenabhängigkeit bundeseinheitlich geregelt werden. Dabei wird den Ländern aber weiterhin ein größtmöglicher Spielraum belassen.
- Mit der Reform zum Verkehrszentralregister in 2014 wurde die vollelektronische Fahreignungsregisterführung beschlossen. Dies soll nun mit vorliegendem Gesetzentwurf umgesetzt werden. Künftig ist es daher neben den Fahrerlaubnisbehörden auch für Gerichte und Staatsanwaltschaften möglich, die Daten, die an das Fahreignungsregister gesendet werden müssen, im Wege der Direkteinstellung automatisiert in das Register einbringen zu können. Dies soll auch für die Datenübermittlungen über Fahrerlaubnisse und über Sachverständige, Prüfer oder Prüflingenieure ermöglicht werden. In allen Bereichen wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates sowie für den Bereich der Gerichte und Staatsanwaltschaften mit Zustimmung des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz, die Einzelheiten der Datenübermittlung per Verordnung zu regeln.
- Im Übrigen werden weitere EU-Richtlinien umgesetzt, wofür redaktionelle Anpassungen der Verweise ausreichend sind.

Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft keine Auswirkungen.

Für die Umsetzung der EU-Richtlinien zu den Zulassungsdokumenten für Fahrzeuge sowie zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern entsteht der Verwaltung ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 3,3 Mio. Euro und jährlicher Erfüllungsaufwand von 3,1 Mio. Euro.

Der Erfüllungsaufwand entsteht für das KBA, für die Überwachungsinstitutionen und für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten. Die Überwachungsinstitutionen und anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten nehmen mit den Fahrzeuguntersuchungen eine hoheitliche Aufgabe als Beliehene der Verwaltung wahr und rechnen nach Gebührenordnung ab. Daher werden sie hier dem Normadressat Verwaltung zugeordnet.

Ziel der Regelung ist es, die Daten über zentrale Übermittlungsstellen dem KBA zuzuleiten. Dies schafft Synergien und weniger Aufwand im Einzelfall. Die Überwachungsinstitutionen bündeln die Daten bereits gegenwärtig, daher muss hier lediglich eine Schnittstelle direkt zum KBA erstellt werden. Für die Übermittlung der Daten sollen die Kfz-Werkstätten (5.000) eine oder mehrere Kopfstellen bilden, die dann an das KBA angebunden werden. Nach gegenwärtigem Stand wird eine Kopfstelle gebildet, die durch den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) wahrgenommen werden wird.

Für das KBA entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von rund 131.000 Euro für die Aufnahme von HU- und SP-Daten. Hierfür müssen die bestehenden ZFZR-Verfahren angepasst und Software-Lösungen entwickelt werden. Darüber hinaus muss eine Webservice-Schnittstelle zu den Überwachungsinstitutionen entwickelt und implementiert sowie Kommunikationsverbindungen aufgebaut und erweitert werden.

Die Überwachungsinstitutionen melden pro Jahr insgesamt 27 Mio. HU- und SP-Daten an das ZFZR. Das Ressort erwartet derzeit einen einmaligen Umstellungsaufwand von insgesamt 2,9 Mio. Euro und einen jährlichen Erfüllungsaufwand von insgesamt 1,8 Mio. Euro für Pflege und Unterhaltung.

Als Kopfstelle für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten wird der ZDK benannt. Über ihn werden künftig die rund 630.000 SP-Daten an das ZFZR gemeldet.

Für die Übertragung der Daten von den Werkstätten zum ZDK und vom ZDK zum KBA plant der ZDK ein Übertragungssystem. Zudem müssen sogenannte sichere Leitungen aufgebaut werden. Die Programmierung der Schnittstelle zwischen den Werkstätten und dem ZDK hängt dabei von den Softwaresystemen der Werkstätten ab. Der ZDK hat für den einmaligen Erfüllungsaufwand eine Spanne zwischen 150.000 Euro und 204.000 Euro, gemittelt auf 177.000 Euro geschätzt. Die Werkstätten müssen diese Software zunächst installieren. Hierfür wird ein Aufwand von ca. 30 Minuten veranschlagt. Für rund 5.000 Werkstätten entsteht somit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 99.000 Euro.

Jährlicher Erfüllungsaufwand von 177 Euro pro Werkstatt entsteht für die Kosten der Softwarelizenz, für die Pflege des Systems sowie für die Erfassung der Daten über die Sicherheitsprüfungen. Hochgerechnet auf alle Werkstätten ergibt dies einen Gesamtaufwand von insgesamt 885.000 Euro pro Jahr. Beim ZDK wird ein laufender Aufwand von 375.000 Euro für die Wartung, die Unterhaltung und den Betrieb des Systems sowie die Betreuung der Werkstätten erwartet.

Der Erfüllungsaufwand ergibt sich aus der 1:1 Umsetzung von Vorgaben aus zwei EU-Richtlinien. Die Umsetzung erfolgt zunächst in dem vorliegenden Gesetz durch eine Verordnungsermächtigung. Durch die Verordnung wird die Übermittlung und Speicherung der Daten zur Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung noch näher konkretisiert. Daher ist es zielführend, dass die noch zu erlassene Verordnung evaluiert wird. Dies hat das Ressort zugesichert.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 944. Sitzung am 22. April 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 6 Absatz 1, Absatz 4a – neu – StVG)

In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) [wie Regierungsvorlage Buchstabe a]

bb) [wie Regierungsvorlage Buchstabe b]

aaa) [wie Regierungsvorlage Doppelbuchstabe aa]

bbb) [wie Regierungsvorlage Doppelbuchstabe bb]

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten

1. natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts bestimmte Aufgaben zu übertragen (Beleihung) oder

2. natürliche oder juristische Personen des Privatrechts zu beauftragen, bei der Erfüllung bestimmter Aufgaben zu helfen (Verwaltungshelfer).

Personen im Sinne des Satzes 1 müssen fachlich geeignet, zuverlässig, auch hinsichtlich ihrer Finanzen, und im Falle der Beleihung unabhängig von den Interessen der sonstigen Beteiligten sein. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können ferner mit Zustimmung des Bundesrates

1. die Aufgaben und deren Erledigung bestimmt werden,

a) mit denen Personen beliehen oder

b) an deren Durchführung Verwaltungshelfer beteiligt

werden können,

2. die näheren Anforderungen an Personen im Sinne des Satzes 1 festgelegt werden, einschließlich deren Überwachung, des Verfahrens und des Zusammenwirkens der zuständigen Behörden bei der Überwachung.“

Begründung:

Die Vorschrift schafft eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für den Bund, zur Entlastung der Polizei, den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen. Seit Jahren nimmt die Zahl der sogenannten Großraum- und Schwertransporte im deutschen Straßennetz massiv zu. Die Wirtschaft hat die Fertigungslinien in vielen Fällen in einer Weise angepasst, dass große Bauteile in einer Fabrik gefertigt werden, um diese dann mit Großraum- und Schwertransporten zu den entsprechenden Verarbeitungs- oder Baustellen zu liefern. Besonders signifikant ist hier der Transport von Bauteilen für

Windkraftanlagen. Zugleich hat sich die Verkehrsdichte deutlich erhöht und die gesamten Rahmenumstände der Infrastruktur, insbesondere die Brückenstabilität, haben sich im Laufe der Jahre spürbar verschlechtert. Dies alles führt dazu, dass bei entsprechenden Erlaubnissen und Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten in vielen Fällen als Auflage die Begleitung durch Polizeikräfte angeordnet wird. Dieses Aufgabenfeld bindet eine Vielzahl von Ressourcen bei Polizeidienststellen, die anderweitig dringender benötigt werden.

Die bisherigen Maßnahmen, eine Entlastung der Polizeidienststellen durch vermehrten Einsatz von Verwaltungshelfern zu ermöglichen, haben bisher nicht zu dem gewünschten Erfolg geführt. Es müssen daher neue Wege gegangen werden, um hier zu einer spürbaren Entlastung zu kommen. Gleichzeitig muss gewährleistet bleiben, dass die Verkehrsteilnehmer bei der Durchführung der Großraum- und Schwertransporte nicht unnötig behindert oder gefährdet werden. Durch den Wegfall des Austausches von Begleitpersonal bei Zuständigkeitswechsel der Polizeidienststellen und des damit verbundenen Übergabeprocederes hätte das neue System darüber hinaus den Vorteil für die freie Wirtschaft, dass Transporte in einem Zuge durchgehend begleitet werden können und auf diese Weise ein spürbarer Zeitgewinn und damit Kostenvorteile erzielt werden können. Ferner wären Transporte zeitlich deutlich besser disponierbar. Arbeitsrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

In vielen Fällen werden Fahrtwege von Großraum- und Schwertransporten über die Grenzen der Länder hinaus erlaubt beziehungsweise genehmigt und erfordern eine Übergabe des Begleitpersonals, was zu unnötigen Störungen des Verkehrsflusses durch die geparkten Transporte und damit verbunden zu einem großen Verkehrssicherheitsrisiko durch diese Fahrzeuge führt. Die Polizei begleitet im Regelfall innerhalb der zuständigen Grenzen der Dienststelle. Im Extremfall sind mehrere Übergaben bei einem einzelnen Transport erforderlich, was jeweils mit Verkehrssicherheitsrisiken verbunden ist. Ferner werden Polizeibeamte oft zu akuten Einsätzen gerufen und dazu sind derzeit weitere verkehrsgefährdende Wartezeiten durch den Schwertransport hinzunehmen. Für diese Aufgabe sollen besonders verpflichtete Personen eingesetzt werden, die in ähnlicher Weise wie Polizeibeamte verkehrsrechtliche Anordnungen als eigenständige Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde treffen können (Beliebhene).

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes greift dieses Anliegen auf und schafft eine Ermächtigungsgrundlage auf Bundesebene, damit das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Verordnung schaffen kann, mit der bundesweit gleichartige Rahmenbestimmungen geschaffen werden, nach denen besonders verpflichtete Personen für diesen Einsatzbereich eingesetzt werden können.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 6 Absatz 1, Absatz 4a – neu – StVG) wie folgt:

Die erbetene Ergänzung des Gesetzentwurfs zur Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage, welche die Verlagerung der Polizeibegleitung beim Großraum- und Schwertransport auf Beliehene zum Ziel hat, wird befürwortet.

Es empfiehlt sich jedoch, den neu einzufügenden Absatz insgesamt nicht als neuen Absatz 4a, sondern als neuen Absatz 7 in § 6 StVG einzufügen. Die hier vorgeschlagene Ermächtigung stellt eine völlig neue Regelung dar und steht thematisch Absatz 4 nicht nahe genug, um sie in einem Absatz 4a regeln zu können. Systematisch liegt es daher näher, einen neuen Absatz 7 einzufügen.

Zudem empfiehlt es sich entsprechend der bereits im Vorfeld des Vorschlages erörterten Intention, dass von Seiten des Bundes die Rahmenbedingungen für die Beteiligung privater Personen geregelt, die Beleihung an sich aber durch die jeweils zuständige Landesbehörde erfolgen soll, den Vorschlag des Bundesrates insoweit klarstellend zu ergänzen.

Des Weiteren sollte stets das Wort „Verwaltungshilfe“ verwendet werden, da dieser Begriff die Tätigkeit, nicht den Personenkreis beschreibt; insoweit findet eine Angleichung an die zuvor legaldefinierte Beleihung statt.

Darüber hinaus ist es angezeigt, die Vorschrift um eine Befugnis zur Subdelegation der Regelungsbefugnis auf die Landesregierungen zu ergänzen. Dadurch wird es möglich, bei Bedarf länderspezifische Besonderheiten besonderes berücksichtigen zu können. Dies ist insbesondere im Hinblick darauf von Bedeutung, dass gerade die Beliehenen die Aufgaben der jeweiligen Landespolizei übernehmen.

Vor diesem Hintergrund sind die Änderungen aus Sicht der Bundesregierung wie folgt zu formulieren:

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 6 Absatz 1, Absatz 7 – neu – StVG)

In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

„2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) [wie Regierungsvorlage Buchstabe a]

bb) [wie Regierungsvorlage Buchstabe b]

aaa) [wie Regierungsvorlage Doppelbuchstabe aa]

bbb) [wie Regierungsvorlage Doppelbuchstabe bb]

b) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen Vorschriften zu erlassen, um den nach Landesrecht zuständigen Behörden zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen,

1. natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts bestimmte Aufgaben zu übertragen (Beleihung) oder

2. natürliche oder juristische Personen des Privatrechts zu beauftragen, bei der Erfüllung bestimmter Aufgaben zu helfen (Verwaltungshilfe).

Personen im Sinne des Satzes 1 müssen fachlich geeignet, zuverlässig, auch hinsichtlich ihrer Finanzen, und im Falle der Beleihung unabhängig von den Interessen der sonstigen Beteiligten sein. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können ferner

1. die Aufgaben und deren Erledigung bestimmt werden,
 - a) mit denen Personen beliehen oder
 - b) zu deren hilfsweisen Erfüllung Personen beauftragt werden können,
2. die näheren Anforderungen an Personen im Sinne des Satzes 1 festgelegt werden, einschließlich deren Überwachung, des Verfahrens und des Zusammenwirkens der zuständigen Behörden bei der Überwachung.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Ermächtigung nach Satz 1 in Verbindung mit Satz 3 ganz oder teilweise auf die Landesregierungen zu übertragen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf Grund einer Rechtsverordnung nach Satz 4 durch Rechtsverordnung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.“

