Bundesrat **Drucksache** **257/21**

26.03.21

Vk - In - R - U

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die zentrale Verordnungsermächtigung in § 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist durch vielfache Änderungen und Ergänzungen unübersichtlich geworden, insbesondere durch kleinschrittige Aufzählungen, Verwendung von Beispielen und Details. Daher ist mittlerweile eine für den Bürger nachvollziehbare Anwendung unmöglich geworden und das Risiko einer falschen Rechtsanwendung beim Verordnungserlass wird begünstigt.

Zur Verbesserung der Sanktionierung von Verstößen gegen nationale Genehmigungsvorschriften bzw. europäische Typgenehmigungsvorschriften und zur Schaffung von mehr Normklarheit sollen die §§ 23 ff. StVG überarbeitet werden.

In den Registervorschriften haben mehrfache Änderungen, der Zeitablauf und Erfahrungen aus der Praxis zu vereinzeltem redaktionellen Korrekturbedarf geführt und singuläre Klarstellungen erforderlich gemacht.

Die Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) bedürfen der Ergänzung. Das EU-Recht sieht zunehmend harmonisierte Marktüberwachungstätigkeiten und speziell für den Bereich von Kraftfahrzeugen und -anhängern die Errichtung einer Marktüberwachungsbehörde in den Mitgliedstaaten vor. Die zentrale Wahrnehmung dieser Aufgabe hat das KBA bisher im Zusammenhang mit seinen Aufgaben im Bereich der Typgenehmigung und Typprüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen übernommen. Weiterhin sieht die Verordnung (EU) 2018/858 ein neues vollharmonisiertes Genehmigungsverfahren auf dem Gebiet der Einzelgenehmigung von Fahrzeugen mit EU-weiter Gültigkeit vor. Für die Erteilung einer solchen „EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ gelten die gleichen technischen Anforderungen wie für die Erteilung einer EU-Typgenehmigung, für die das KBA bereits ausschließlich zuständig ist. Das KBA ist zudem für die EU-Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren in mobilen Maschinen zuständig. Diese Motoren unterliegen auch einer Marktüberwachung.

Zudem soll neben den bereits umfassend geregelten Rechtsgrundlagen für Datenübermittlungen des KBA aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) angesichts zunehmender Erfordernisse einer datenschutzrechtlich motivierten Datenverwendung für die Information von Haltern eine transparente Rechtsgrundlage geschaffen werden. Weiterhin

---

Fristablauf: 07.05.21

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0720-2946

sollen frei empfangbare Daten, die von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen gesendet werden, zum Zwecke des Verkehrsmanagements von den Straßenbaulastträgern verarbeitet werden dürfen. Nicht zuletzt sollen nähere Regelungen für eine Strukturoptimierung der Unfalldatenforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermöglicht werden.

B. Lösung

Das StVG und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden. Folgeänderungen von Normverweisen betreffen weitere Gesetze und Verordnungen des Straßenverkehrsrechts.

Die Neufassung der Verordnungsermächtigung des § 6 StVG soll eine effiziente Anwendung ermöglichen und verfolgt das Ziel, die Formulierung der Ausführungsbestimmungen auf eine höhere Abstraktionsebene zurück zu holen und dabei den bisherigen Ermächtigungsumfang und Anwendungsbereich zu erhalten, ohne ihn auszuweiten. Durch die vollständige Neufassung des § 6 StVG sind Folgeänderungen von Verweisen auf § 6 StVG veranlasst.

Die Änderungen des § 24 StVG, die Streichung des § 23 StVG und seine Integrierung in § 24 StVG dienen der Verbesserung der Sanktionierung von Verstößen gegen nationale Genehmigungsvorschriften bzw. europäische Typgenehmigungsvorschriften und damit auch der Wahrung und Umsetzung des europäischen Rechts sowie der Schaffung von mehr Normklarheit durch konkrete Verweise der jeweiligen Verordnungsermächtigung.

Im Registerrecht werden Korrekturen und Klarstellungen vorgenommen, insbesondere bei den Regelungen über Verwertungsverbote hinsichtlich aus dem Fahreignungsregister (FAER) gelöschter Verkehrsverstöße, über Antragsmodalitäten und Auskunftsvoraussetzungen für die Registerauskunft aus dem FAER und ZFZR, über zu speichernde Halterdaten, über Fehlerkorrekturen im ZFZR und über die Spezialität der Registervorschriften des StVG gegenüber dem Informationsfreiheitsgesetz.

Durch die Ergänzung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts soll die Zuweisung der Aufgabe der Marktüberwachung betreffend Fahrzeuge an das KBA ausdrücklich und vereinzelnd klargestellt und damit die auch im europäischen Kontext gewachsene Bedeutung dieser Aufgabe herausgestellt werden. Zudem soll dem KBA die Aufgabe der Erteilung von EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungen sowie der Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren in Schienenfahrzeugen zugewiesen werden.

Für die Nutzung der Registerdaten durch das KBA wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die einen Ausgleich der Schutzinteressen des Betroffenen auf der einen Seite sowie der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes auf der anderen Seite herbeiführt. Für das Verkehrsmanagement wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die den Straßenbaulastträgern die Verarbeitung der als frei empfangbar versendeten Daten aus Fahrzeugen gestattet. Nicht zuletzt wird die Befugnis der BASt zur Datenverarbeitung für die Unfalldatenforschung geregelt und es werden konkretisierende Regelungen in einer Verordnung ermöglicht.

C. Alternativen

Die Aufgabenzuweisung der Marktüberwachung von Fahrzeugen könnte alternativ auch dezentral durch die Landesbehörden wahrgenommen werden, denen auch die Marktüberwachung der übrigen Produkte obliegt. Mit Beschluss vom 22. April 2016 (Drucksa-

che 49/16) sprach sich der Bundesrat allerdings für die kosteneffiziente Wahrnehmung dieser Aufgabe durch eine zentrale Stelle aus. Dadurch wäre die einheitliche Vorgehensweise in Deutschland und eine einfachere Abstimmung mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten bzw. der Europäischen Kommission gewährleistet. Zudem seien beim KBA bereits beträchtliche Erfahrungen mit der technischen Prüfung von Fahrzeugen und deren Bauteilen vorhanden.

Ebenso könnte die Zuständigkeit für die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren in Schienenfahrzeugen als Alternative bei den Ländern verbleiben. Allerdings hat das KBA in seiner Zuständigkeit für die Typgenehmigung dieser Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen entsprechende Kompetenzen aufgebaut und lässt daher eine ökonomischere zentrale Aufgabenwahrnehmung erwarten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand, Einnahmen, Kosten, Gebühren

Es wird einmaliger Mehrbedarf (Personalmittel) in der Registerprogrammierung des KBA zu § 33 StVG im Umfang von 500 Personenstunden im gehobenen Dienst anfallen. Dieser verteilt sich über 2 Jahre nach Inkrafttreten.

Für Halterinformationsschreiben werden beim KBA entsprechende Gebührenmehreinnahmen in Höhe von grob 800 000 Euro je Informationsaktion mit 1 Mio. Adressaten erwartet. Zugleich entsteht dem KBA entsprechender haushaltswirksamer Mehraufwand (Personal- und Sachmittel) für Verwaltung und Portokosten.

Zudem wird beim KBA für die Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten als dauerhaft haushaltswirksamer Personalmehraufwand eine Stelle im mittleren Dienst anfallen. Dies ist mit dem haushaltstechnischen Personalkostensatz von jährlich 58 268 Euro (mittlerer Dienst, Besoldungsgruppe A 8), zu beziffern.

Diese genannten Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln sollen finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Für die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren in Schienenfahrzeugen ist beim KBA eine Stelle im gehobenen Dienst sowie eine Stelle im höheren Dienst erforderlich. Dies ist mit den haushaltstechnischen Personalkostensätzen von jährlich 84 854 Euro (gehobener Dienst, Besoldungsgruppe A 12) und 104 062 Euro (höherer Dienst, Besoldungsgruppe A 14) zu beziffern. Diese Stellen sind im Einzelplan 12 im Haushalt 2021 bereits ausgebracht worden. Die Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln für diese Stellen sollen finanziell im Einzelplan 16 ausgeglichen werden.

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte, die nicht zugleich Erfüllungsaufwand darstellen, werden im Übrigen nicht erwartet.

E. Erfüllungsaufwand

Soweit der Gesetzentwurf die Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen, Klarstellungen oder rein rechtsförmliche Bereinigungen enthält, folgen daraus keine Veränderungen im Erfüllungsaufwand.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es ist kein Erfüllungsaufwand absehbar.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es wird nicht mit Erfüllungsaufwand gerechnet. Somit werden auch keine Informationspflichten (Bürokratiekosten) eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Aus den Regelungen wird sich nur teilweise Erfüllungsaufwand ergeben. Entstehender Erfüllungsaufwand wird zum Teil durch Entlastung anderer Verwaltungsträger kompensiert.

1. Erfüllungsaufwand Bund

Die künftig ausschließlich durch das KBA erfolgende Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdatenerzeugt beim KBA Erfüllungsaufwand i. H. v. jährlich 50 720 Euro. Dieser wird allerdings durch entsprechende Entlastung auf Länderebene kompensiert.

Die Präzisierung der im ZFZR zu speichernden Halterangaben wird zu einem einmaligen Umstellungsaufwand in der Registerprogrammierung des KBA in Höhe von 21 700 Euro führen.

Der Erfüllungsaufwand des KBA für die schriftliche Information der Fahrzeughalter über Maßnahmen für ihre Fahrzeuge wird auf grob 300 000 Euro an Verwaltungskosten zuzüglich 500 000 Euro Portokosten je Halterinformationsschreiben bei 1 Mio. Adressaten geschätzt. Diesen stehen entsprechende Gebühreneinnahmen gegenüber.

Zudem wird beim KBA für die neue Aufgabe der Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren für Schienenfahrzeuge dauerhaft Erfüllungsaufwand in Höhe von 174 080 Euro jährlich entstehen. Dieser wird allerdings durch entsprechende Entlastung auf Länderebene kompensiert.

2. Erfüllungsaufwand der Länder und Kommunen

Infolge der Übertragung der ausschließlichen Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten auf das KBA werden die Länder i. H. v. insgesamt 176 500 Anfragen pro Jahr, d. h. mindestens 50 720 Euro pro Jahr entlastet werden.

Durch Übernahme der Aufgabe der Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren für Schienenfahrzeuge durch das KBA werden die bisher für diese Aufgabe zuständigen Länder in Höhe von mindestens 174 080 Euro jährlich entlastet.

F. Weitere Kosten

Für ein Halterinformationsschreiben nach § 63d StVG wird eine Gebühr von 2 500 bis 300 000 Euro eingeführt, je nach Anzahl der zu adressierenden Halter, zuzüglich der Portokosten. Diese Möglichkeit richtet sich an antragstellende Hersteller und Teilehersteller, die Gebühr betrifft also die Wirtschaft. Im Übrigen folgen aus dem Gesetzentwurf weder sonstige direkte oder indirekte Kosten für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, noch Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau.

Bundesrat **Drucksache** **257/21**

26.03.21

Vk - In - R - U

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 26. März 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, um Richtlinie des Europäischen Parlaments zeitnah in deutsches Recht umzusetzen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 07.05.21
besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

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

Inhaltsübersicht

Artikel 1 Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Artikel 2 Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Artikel 3 Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

Artikel 4 Änderung des Carsharinggesetzes

Artikel 5 Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Artikel 6 Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes

Artikel 7 Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Artikel 8 Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Artikel 9 Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Artikel 10 Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Artikel 11 Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Artikel 12 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Artikel 13 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Artikel 14 Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Artikel 15 Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Artikel 16 Änderung der Ferienreiseverordnung

Artikel 17 Nichtanwendung von Maßgaben des Einigungsvertrags

Artikel 18 Inkrafttreten

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 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2020 (BGBl. I S. 1653) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 4 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und x“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Absatz 3 Nummer 2“ ersetzt.

   b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe g“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b“ ersetzt.

   c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b und g“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b“ ersetzt.

   d) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe h“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 3 Nummer 1“ ersetzt.

   e) Dem Absatz 8 werden folgende Sätze angefügt:

      „Anstelle eines erneuten Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung genügt zum Nachweis der Wiederherstellung der Eignung in der Regel die Vorlage einer Bescheinigung über die Teilnahme an einem amtlich anerkannten Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung, wenn

      1. auf Grund eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung die Teilnahme des Betroffenen an dieser Art von Kursen als geeignete Maßnahme angesehen wird, bestehende Eignungsmängel zu beseitigen,

      2. der Betroffene nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis ist und

      3. die Fahrerlaubnisbehörde der Kursteilnahme zugestimmt hat.

      Satz 2 gilt nicht, wenn die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nach § 4 Absatz 10 Satz 4 oder wegen erheblichen oder wiederholten Verstoßes gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze angeordnet wird.“

   f) In Absatz 11 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe j“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1 und 2“ ersetzt.

   g) In Absatz 13 Satz 3 und Absatz 14 Satz 2 wird jeweils die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c und d in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 3“ ersetzt.

2. In § 2a Absatz 7 Satz 8 Nummer 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe u“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 3“ ersetzt.

3. In § 2b Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe n“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c und Absatz 3 Nummer 3“ ersetzt.

4. In § 3 Absatz 7 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe r“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.

5. § 4 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.

   b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe b“ ersetzt.

6. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Verordnungsermächtigungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:

1. die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über

   a) den Inhalt und die Gültigkeitsdauer von Fahrerlaubnissen, insbesondere unterschieden nach Fahrerlaubnisklassen, über die Probezeit sowie über Auflagen und Beschränkungen zu Fahrerlaubnissen,

   b) die erforderliche Befähigung und Eignung von Personen für ihre Teilnahme am Straßenverkehr, das Mindestalter und die sonstigen Anforderungen und Voraussetzungen zur Teilnahme am Straßenverkehr,

   c) die Ausbildung und die Fortbildung von Personen zur Herstellung und zum Erhalt der Voraussetzungen nach Buchstabe b und die sonstigen Maßnahmen, um die sichere Teilnahme von Personen am Straßenverkehr zu gewährleisten, insbesondere hinsichtlich Personen, die nur bedingt geeignet oder ungeeignet oder nicht befähigt zur Teilnahme am Straßenverkehr sind,

   d) die Prüfung und Beurteilung des Erfüllens der Voraussetzungen nach den Buchstaben b und c,

   e) Ausnahmen von einzelnen Anforderungen und Inhalten der Zulassung von Personen, insbesondere von der Fahrerlaubnispflicht und von einzelnen Erteilungsvoraussetzungen,

2. das Verhalten im Verkehr, auch im ruhenden Verkehr,

3. das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um

   a) den Verkehr zu sichern und Verletzten zu helfen,

   b) Feststellungen zu ermöglichen, die zur Geltendmachung oder Abwehr von zivilrechtlichen Schadensersatzansprüchen erforderlich sind, insbesondere

Feststellungen zur Person der Beteiligten, zur Art ihrer Beteiligung, zum Unfallhergang und zum Versicherer der unfallbeteiligten Fahrzeuge,

4. die Bezeichnung von im Fahreignungsregister zu speichernden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten

   a) für die Maßnahmen nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe nebst der Bewertung dieser Straftaten und Ordnungswidrigkeiten als schwerwiegend oder weniger schwerwiegend,

   b) für die Maßnahmen des Fahreignungsbewertungssystems, wobei

      aa) bei der Bezeichnung von Straftaten deren Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr zugrunde zu legen ist,

      bb) Ordnungswidrigkeiten mit Punkten bewertet werden und bei der Bezeichnung und Bewertung von Ordnungswidrigkeiten deren jeweilige Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße oder eines Regelfahrverbotes zugrunde zu legen sind,

5. die Anforderungen an

   a) Bau, Einrichtung, Ausrüstung, Beschaffenheit, Prüfung und Betrieb von Fahrzeugen,

   b) die in oder auf Fahrzeugen einzubauenden oder zu verwendenden Fahrzeugteile, insbesondere Anlagen, Bauteile, Instrumente, Geräte und sonstige Ausrüstungsgegenstände, einschließlich deren Prüfung,

6. die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr, insbesondere über

   a) die Voraussetzungen für die Zulassung, die Vorgaben für das Inbetriebsetzen zulassungspflichtiger und zulassungsfreier Fahrzeuge, die regelmäßige Untersuchung der Fahrzeuge sowie über die Verantwortung, die Pflichten und die Rechte der Halter,

   b) Ausnahmen von der Pflicht zur Zulassung sowie Ausnahmen von einzelnen Anforderungen nach Buchstabe a,

7. die Einrichtung einer zentralen Stelle zur Erarbeitung und Evaluierung von verbindlichen Prüfvorgaben bei regelmäßigen Fahrzeuguntersuchungen,

8. die zur Verhütung von Belästigungen anderer, zur Verhütung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlichen Maßnahmen,

9. die Maßnahmen

   a) über den Straßenverkehr, die zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit oder zu Verteidigungszwecken erforderlich sind,

   b) zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten,

   c) im Übrigen, die zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf öffentlichen Straßen oder zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausge-

henden Abnutzung der Straßen erforderlich sind, insbesondere bei Großveranstaltungen,

10. das Anbieten zum Verkauf, das Veräußern, das Verwenden, das Erwerben oder das sonstige Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen,

11. die Kennzeichnung und die Anforderungen an die Kennzeichnung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen,

12. den Nachweis über die Entsorgung oder den sonstigen Verbleib von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, auch nach ihrer Außerbetriebsetzung,

13. die Ermittlung, das Auffinden und die Sicherstellung von gestohlenen, verlorengegangenen oder sonst abhanden gekommenen Fahrzeugen, Fahrzeugkennzeichen sowie Führerscheinen und Fahrzeugpapieren einschließlich ihrer Vordrucke, soweit nicht die Strafverfolgungsbehörden hierfür zuständig sind,

14. die Überwachung der gewerbsmäßigen Vermietung von Kraftfahrzeugen und Anhängern an Selbstfahrer,

15. die Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs

    a) zugunsten schwerbehinderter Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie zugunsten blinder Menschen,

    b) zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel,

    c) zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe oder zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen,

16. die Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen,

17. die Einrichtung und Nutzung von fahrzeugführerlosen Parksystemen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich auf Parkflächen,

18. allgemeine Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften nach Abschnitt I oder von auf Grund dieser Verkehrsvorschriften erlassener Rechtsverordnungen zur Durchführung von Versuchen, die eine Weiterentwicklung dieser Rechtsnormen zum Gegenstand haben.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 18 über allgemeine Ausnahmen von Verkehrsvorschriften nach diesem Gesetz sind für die Dauer von längstens fünf Jahren zu befristen; eine einmalige Verlängerung der Geltungsdauer um längstens fünf Jahre ist zulässig. Rechtsverordnungen können nicht nach Satz 1 erlassen werden über solche Regelungsgegenstände, über die Rechtsverordnungen nach Absatz 2 erlassen werden dürfen. Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen nach Satz 1 umfasst auch den straßenverkehrsrechtlichen Schutz von Maßnahmen zur Rettung aus Gefahren für Leib und Leben von Menschen oder den Schutz zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche Unfallbeteiligter.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:

1. die Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, sofern sie unionsrechtlichen Vorgaben unterliegt, über die Fahrzeugeinzelgenehmigung, sofern ihr nach Unionrecht eine Geltung in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zukommt, sowie über das Anbieten zum Verkauf, das Inverkehrbringen, die Inbetriebnahme, das Veräußern oder die Einfuhr von derart genehmigten oder genehmigungspflichtigen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, insbesondere über

   a) die Systematisierung von Fahrzeugen,

   b) die technischen und baulichen Anforderungen an Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten, einschließlich der durchzuführenden Prüfverfahren zur Feststellung der Konformität,

   c) die Sicherstellung der Übereinstimmung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge mit einem genehmigten Typ bei ihrer Herstellung,

   d) den Zugang zu technischen Informationen sowie zu Reparatur- und Wartungsinformationen,

   e) die Bewertung, Benennung und Überwachung von technischen Diensten,

   f) die Kennzeichnung und Verpackung von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für Fahrzeuge oder

   g) die Zulassung von Teilen und Ausrüstungen, von denen eine ernste Gefahr für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme von Fahrzeugen ausgehen kann,

2. die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge,

3. die Pflichten der Hersteller und ihrer Bevollmächtigten, der Einführer sowie der Händler im Rahmen

   a) des Typgenehmigungsverfahrens im Sinne der Nummer 1,

   b) des Fahrzeugeinzelgenehmigungsverfahrens im Sinne der Nummer 1 oder

   c) des Anbietens zum Verkauf, des Inverkehrbringens, der Inbetriebnahme, des Veräußerns, der Einfuhr sowie der Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge oder

4. die Technologien, Strategien und andere Mittel, für die festgestellt ist, dass

   a) sie die Leistungen der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten für Fahrzeuge bei Prüfverfahren unter ordnungsgemäßen Betriebsbedingungen verfälschen oder

   b) ihre Verwendung im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens oder des Fahrzeugeinzelgenehmigungsverfahrens im Sinne der Nummer 1 aus anderen Gründen nicht zulässig ist.

(3) In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder Absatz 2 können hinsichtlich der dort genannten Gegenstände jeweils auch geregelt werden:

1. die Erteilung, Beschränkung oder Entziehung von Rechten, die sonstigen Maßnahmen zur Anordnung oder Umsetzung, die Anerkennung ausländischer Berechtigungen oder Maßnahmen, die Verwaltungsverfahren einschließlich der erforderlichen Nachweise sowie die Zuständigkeiten und die Ausnahmebefugnisse der vollziehenden Behörden im Einzelfall,

2. Art, Inhalt, Herstellung, Gestaltung, Lieferung, Ausfertigung, Beschaffenheit und Gültigkeit von Kennzeichen, Plaketten, Urkunden, insbesondere von Führerscheinen, und sonstigen Bescheinigungen,

3. die Anerkennung, Zulassung, Registrierung, Akkreditierung, Begutachtung, Beaufsichtigung oder Überwachung von natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts oder von sonstigen Einrichtungen im Hinblick auf ihre Tätigkeiten

   a) der Prüfung, Untersuchung, Beurteilung und Begutachtung von Personen, Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen sowie der Herstellung und Lieferung nach Nummer 2,

   b) des Anbietens von Maßnahmen zur Herstellung oder zum Erhalt der Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b oder

   c) der Prüfung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen,

   einschließlich der jeweiligen Voraussetzungen, insbesondere der Anforderungen an die natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts oder an die Einrichtungen, an ihre Träger und an ihre verantwortlichen oder ausführenden Personen, einschließlich der Vorgabe eines Erfahrungsaustausches sowie einschließlich der Verarbeitung von personenbezogenen Daten über die die Tätigkeiten ausführenden oder hieran teilnehmenden Personen durch die zuständigen Behörden, durch die natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts oder durch die Einrichtungen in dem Umfang, der für ihre jeweilige Tätigkeit und deren Qualitätssicherung erforderlich ist,

4. Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung zum Zeitpunkt des Erlasses der jeweiligen Rechtsverordnung,

5. die Mitwirkung natürlicher oder juristischer Personen des Privatrechts bei der Aufgabenwahrnehmung in Form ihrer Beauftragung, bei der Durchführung von bestimmten Aufgaben zu helfen (Verwaltungshilfe), oder in Form der Übertragung bestimmter Aufgaben nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 5, 6, 7 oder 9 Buchstabe b oder Absatz 2 auf diese Personen (Beleihung), insbesondere

   a) die Bestimmung der Aufgaben und die Art und Weise der Aufgabenerledigung,

   b) die Anforderungen an diese Personen und ihre Überwachung einschließlich des Verfahrens und des Zusammenwirkens der zuständigen Behörden bei der Überwachung oder

   c) die Verarbeitung von personenbezogenen Daten durch diese Personen, insbesondere die Übermittlung solcher Daten an die zuständige Behörde,

6. die Übertragung der Wahrnehmung von einzelnen Aufgaben auf die Bundesanstalt für Straßenwesen oder das Kraftfahrt-Bundesamt oder

7. die notwendige Versicherung der natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts oder der sonstigen Einrichtungen in den Fällen der Nummer 3 oder Nummer 5 zur Deckung aller im Zusammenhang mit den dort genannten Tätig-

keiten entstehenden Ansprüche sowie die Freistellung der für die Anerkennung, Zulassung, Registrierung, Akkreditierung, Begutachtung, Beaufsichtigung, Überwachung, Beauftragung oder Aufgabenübertragung zuständigen Bundes- oder Landesbehörde von Ansprüchen Dritter wegen Schäden, die diese Personen oder Einrichtungen verursachen.

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 und 8 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 3, können auch erlassen werden

1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen,

2. zum Schutz

   a) vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen, oder

   b) der Bevölkerung in Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen, der Wohnbevölkerung oder der Erholungssuchenden vor Emissionen, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere zum Schutz vor Lärm oder vor Abgasen,

3. zum Schutz der Verbraucher,

4. für Sonderregelungen an Sonn- und Feiertagen oder

5. für Sonderregelungen über das Parken in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder 2 können auch zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union und zur Durchführung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen im Anwendungsbereich dieses Gesetzes erlassen werden.

(6) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 5 oder 8 oder nach Absatz 2, sofern sie jeweils in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 2 erlassen werden, oder Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 12 werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 11, 13 oder 14 oder nach Absatz 3 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nummer 1 oder 6 können auch zum Zweck der Bekämpfung von Straftaten erlassen werden. Im Fall des Satzes 2 werden diese Rechtsverordnungen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat gemeinsam erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 oder 8 oder Absatz 2, sofern sie jeweils in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 3 erlassen werden, werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz gemeinsam erlassen.

(7) Keiner Zustimmung des Bundesrates bedürfen Rechtsverordnungen

1. zur Durchführung der Vorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 3 oder

2. über allgemeine Ausnahmen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 18, auch in Verbindung mit den Absätzen 3 bis 6.

Vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

(8) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 können bei Gefahr im Verzug vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ohne Zustimmung des Bundesra-

tes erlassen werden. Vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören. Absatz 6 Satz 1, 3 und 4 findet auf Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder 2 bei Gefahr im Verzug keine Anwendung. Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 oder 3 treten spätestens drei Monate nach ihrem Inkrafttreten außer Kraft.

(9) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates, jedoch unbeschadet des Absatzes 6,

1. sofern Verordnungen nach diesem Gesetz geändert oder abgelöst werden, Verweisungen in Gesetzen und Rechtsverordnungen auf diese geänderten oder abgelösten Vorschriften durch Verweisungen auf die jeweils inhaltsgleichen neuen Vorschriften zu ersetzen,

2. in den auf Grund des Absatzes 1 oder 2, jeweils auch in Verbindung mit den Absätzen 3 bis 8 erlassenen Rechtsverordnungen enthaltene Verweisungen auf Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union zu ändern, soweit es zur Anpassung an Änderungen jener Vorschriften erforderlich ist, oder

3. Vorschriften der auf Grund des Absatzes 1 oder 2, jeweils auch in Verbindung mit den Absätzen 3 bis 8 erlassenen Rechtsverordnungen zu streichen oder in ihrem Wortlaut einem verbleibenden Anwendungsbereich anzupassen, sofern diese Vorschriften durch den Erlass entsprechender Vorschriften in unmittelbar im Anwendungsbereich dieses Gesetzes geltenden Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union unanwendbar geworden oder in ihrem Anwendungsbereich beschränkt worden sind.

(10) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1, jeweils auch in Verbindung mit den Absätzen 3 bis 6, kann die jeweilige Ermächtigung ganz oder teilweise auf die Landesregierungen übertragen werden, um besonderen regionalen Bedürfnissen angemessen Rechnung zu tragen. Soweit eine nach Satz 1 erlassene Rechtsverordnung die Landesregierungen zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt, sind diese befugt, die Ermächtigung durch Rechtsverordnung ganz oder teilweise auf andere Landesbehörden zu übertragen."

7. § 6a wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Satz 1 und 2 werden jeweils nach dem Wort „Ordnungswidrigkeiten -" ein Komma und das Wort „Informationserteilungen" eingefügt.

   b) In Absatz 7 werden die Wörter „gebührenpflichtiger Parkplätze im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 13" durch die Wörter „von bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs eingerichteter gebührenpflichtiger Parkplätze" ersetzt.

8. In § 6b Absatz 3 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 8" durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 2" ersetzt.

9. In § 6c wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 2" durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 2" ersetzt.

10. § 23 wird aufgehoben.

11. § 24 wird wie folgt gefasst:

„§ 24

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis c oder d, Nummer 2, 3, 5, 6 Buchstabe a, Nummer 8 bis 16 oder 17, jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 1 bis 5 oder 7, nach § 6e Absatz 1 Nummer 1 bis 5 oder 7 oder nach § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 3, 5, 7 oder 9 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 2

   a) Nummer 1 Buchstabe a bis e oder g,

   b) Nummer 1 Buchstabe f, Nummer 2 oder 3 Buchstabe b,

   c) Nummer 3 Buchstabe a oder c, oder

   d) Nummer 4,

   jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe a oder c, Nummer 4, 5 oder 7 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder

2. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union zuwiderhandelt, die inhaltlich einer Regelung entspricht, zu der die in Nummer 1

   a) Buchstabe a,

   b) Buchstabe b,

   c) Buchstabe c oder

   d) Buchstabe d

   genannten Vorschriften ermächtigen, soweit eine Rechtsverordnung nach Satz 2 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union erforderlich ist, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Satz 1 Nummer 2 geahndet werden können.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen

1. des Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 2 Buchstabe d mit einer Geldbuße bis zu fünfhunderttausend Euro,

2. des Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 2 Buchstabe c mit einer Geldbuße bis zu dreihunderttausend Euro,

3. des Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Euro,

4. des Absatzes 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro,

5. des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu zweitausend Euro

geahndet werden.

(4) In den Fällen des Absatzes 3 Nummer 1 und 2 ist § 30 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten anzuwenden.

(5) Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Ausrüstungen, auf die sich eine Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 oder 10 oder eine Ordnungswidrigkeit nach Absatz 2 Satz 1 bezieht, können eingezogen werden."

12. § 24b wird aufgehoben.

13. In § 25 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 24" durch die Angabe „§ 24 Absatz 1" ersetzt.

14. § 25a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Kostentragungspflicht des Halters".

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Entsprechendes gilt für den Halter eines Kraftfahrzeuganhängers, wenn mit diesem Kraftfahrzeuganhänger, ohne dass dieser an ein Kraftfahrzeug angehängt ist, ein Halt- oder Parkverstoß begangen wurde und derjenige, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde."

c) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Von einer Entscheidung nach Satz 1 oder 2 wird abgesehen, wenn es unbillig wäre, den Halter oder seinen Beauftragten mit den Kosten zu belasten."

15. § 26 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „§§ 23 bis 24a und 24c" durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 3 und § 24c Absatz 1 und 2" ersetzt.

b) Die Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„(2) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Kraftfahrt-Bundesamt

1. abweichend von Absatz 1 bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1, soweit es für den Vollzug der bewehrten Vorschriften zuständig ist, oder

2. bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1.

(3) Die Frist der Verfolgungsverjährung beträgt bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 drei Monate, solange wegen der Handlung weder ein Buß-

geldbescheid ergangen ist noch öffentliche Klage erhoben worden ist, danach sechs Monate. Abweichend von Satz 1 beträgt die Frist der Verfolgungsverjährung bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 oder 10 zwei Jahre, soweit diese Ordnungswidrigkeiten Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften mit Anforderungen an Fahrzeuge oder Fahrzeugteile betreffen, die der Genehmigung ihrer Bauart bedürfen. Die Frist der Verfolgungsverjährung beträgt bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c und d und Nummer 2 Buchstabe c und d fünf Jahre."

16. § 26a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

    a) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 24" durch die Angabe „§ 24 Absatz 1" ersetzt.

    b) In Nummer 2 wird die Angabe „§§ 24, 24a und § 24c" durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 3 und § 24c Absatz 1 und 2" ersetzt.

17. § 28 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

    a) In Nummer 1 und Nummer 3 Buchstabe a und c werden jeweils die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s" durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4" ersetzt.

    b) In Nummer 3 Buchstabe a und b wird jeweils die Angabe „§§ 24, 24a oder § 24c" durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a oder § 24c" ersetzt.

18. In § 28a Satz 1 wird die Angabe „§§ 24, 24a und § 24c" durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a und § 24c" ersetzt.

19. § 29 wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

        aa) In Nummer 1 Buchstabe a werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb" durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe b" ersetzt.

        bb) In Nummer 2 Buchstabe b werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe aaa" durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe b" ersetzt.

    b) In Absatz 6 werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

        „Während dieser Überliegefrist darf der Inhalt dieser Eintragung nur noch zu folgenden Zwecken übermittelt, verwendet oder über ihn eine Auskunft erteilt werden:

        1. zur Übermittlung an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur dortigen Verwendung zur Anordnung von Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe nach § 2a,

        2. zur Übermittlung an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur dortigen Verwendung zum Ergreifen von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5,

        3. zur Auskunftserteilung an die betroffene Person nach § 30 Absatz 8,

4. zur Verwendung für die Durchführung anderer als der in den Nummern 1 oder 2 genannten Verfahren zur Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis, wenn die Tat als Grundlage in einer noch gespeicherten Maßnahme nach § 28 Absatz 3 Nummer 5, 6 oder 8 genannt ist.

Die Löschung einer Eintragung nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a oder c unterbleibt in jedem Fall so lange, wie die betroffene Person im Zentralen Fahrerlaubnisregister als Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe gespeichert ist; während dieser Zeit gilt Satz 3 Nummer 1, 3 und 4 nach Ablauf der Überliegefrist entsprechend."

c) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 1 darf eine Tat und die hierauf bezogene Entscheidung trotz ihrer Löschung aus dem Fahreignungsregister für die Durchführung anderer als der in Absatz 6 Satz 3 Nummer 4 genannten Verfahren zur Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis verwendet werden, solange die Tat als Grundlage in einer noch gespeicherten Maßnahme nach § 28 Absatz 3 Nummer 5, 6 oder 8 genannt ist."

bb) In dem neuen Satz 5 werden die Wörter „Sätze 1 und 2" durch die Wörter „Sätze 1 bis 3" ersetzt.

20. § 30 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 8 Satz 2 werden nach dem Wort „beizufügen" die Wörter „und den Antrag, wenn er schriftlich gestellt wird, eigenhändig zu unterschreiben" eingefügt.

b) Dem Absatz 9 wird folgender Satz angefügt: „Begründet sich der besondere Anlass nach Satz 4 in Zweifeln an der Identität einer Person, auf die sich ein Ersuchen auf Datenübermittlung bezieht, gilt § 28 Absatz 5 Satz 1 bis 3 entsprechend."

21. In § 31 Absatz 2 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 2" durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6" ersetzt.

22. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 7 wird das Wort „und" durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und" ersetzt.

cc) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. für Maßnahmen nach oder zur Umsetzung von unionsrechtlichen Vorschriften, soweit diese die Verwendung von in den Fahrzeugregistern gespeicherten Daten erfordern."

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Das Zentrale Fahrzeugregister wird außerdem geführt zur Verwendung und Übermittlung der nach § 33 Absatz 1 gespeicherten Daten, um im Einzelfall Halter von Fahrzeugen zu informieren über fahrzeugbezogene Maßnahmen,

1. die für ihre Fahrzeuge in Betracht kommen und

2. die dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen.

Fahrzeugbezogene Maßnahmen können insbesondere auf die Verbesserung von Fahrzeugeigenschaften, insbesondere auf die Verbesserung des Abgasverhaltens, des Geräuschverhaltens, des Kraftstoffverbrauchs oder des Fahrverhaltens abzielen."

23. In § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a werden nach dem Wort „Tag" die Wörter „sowie Staat" eingefügt.

24. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach den Wörtern „Haftpflichtversicherung ist" die Wörter „gegenüber der Zulassungsbehörde" eingefügt.

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Versicherer dürfen der zuständigen Zulassungsbehörde Folgendes mitteilen:

1. das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses über die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für das betreffende Fahrzeug oder

2. die Halterdaten, sofern die Zulassungsbehörde dem Versicherer gegenüber dargelegt hat, dass sie die Mitteilung dieser Daten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben für erforderlich hält."

bb) In Satz 2 wird die Angabe „§ 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2" durch die Wörter „§ 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 sowie jede Änderung dieser Daten" ersetzt.

25. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die nach § 33 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten dürfen, soweit dies jeweils erforderlich ist, übermittelt werden

1. für die Zwecke des § 32 Absatz 1 Nummer 1 an Inhaber von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge, an Fahrzeughersteller oder an für den Mangel verantwortliche Teilehersteller, Werkstätten oder sonstige Produktverantwortliche, um Folgendes zu ermöglichen:

a) Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von sicherheitsgefährdenden Mängeln an bereits ausgelieferten Fahrzeugen,

b) Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von für die Umwelt erheblichen Mängeln an bereits ausgelieferten Fahrzeugen oder

c) Rückrufmaßnahmen, die die Typgenehmigungsbehörde oder die Marktüberwachungsbehörde zur Beseitigung von sonstigen Unvorschriftsmäßigkeiten an bereits ausgelieferten Fahrzeugen für erforderlich erachtet,

2. für die Zwecke des § 32 Absatz 1 Nummer 6 an Fahrzeughersteller und Importeure von Fahrzeugen sowie an deren Rechtsnachfolger zur Überprüfung der Angaben über die Verwertung des Fahrzeugs nach dem Altfahrzeugrecht,

3. für die Zwecke des § 32 Absatz 1 Nummer 2 an Versicherer zur Gewährleistung des vorgeschriebenen Versicherungsschutzes oder

4. für die Zwecke des § 32 Absatz 1 Nummer 1 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; § 34 Absatz 6 Satz 3 und 4 gilt entsprechend."

b) In Absatz 2a Nummer 3 wird die Angabe „§§ 24, 24a oder § 24c" durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a oder § 24c" ersetzt.

26. § 36 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a wird die Angabe „§§ 24, 24a oder § 24c" durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a oder § 24c" ersetzt.

b) In Absatz 2f werden die Wörter „§ 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3" durch die Wörter „§ 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4" ersetzt.

27. § 37 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 1a werden wie folgt gefasst:

„(1) Die nach § 33 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten dürfen vom Kraftfahrt-Bundesamt an die zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit dies nach unionsrechtlichen Vorschriften vorgeschrieben ist oder soweit dies

1. für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs,

2. zur Überwachung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung,

3. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs oder

4. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder sonst mit Kraftfahrzeugen, Anhängern, Kennzeichen oder Fahrzeugpapieren, Fahrerlaubnissen oder Führerscheinen stehen,

erforderlich ist und keine Anhaltspunkte für Zweifel an der Gegenseitigkeit einer solchen Auskunftserteilung hinsichtlich des jeweiligen Anfragegrundes nach den Nummern 1 bis 4 und hinsichtlich der den Anfragegrund begründenden Sachverhalte durch den anderen Staat gegeben sind.

(1a) Nach Maßgabe völkerrechtlicher Verträge zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder mit den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die der Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften nach Artikel 59 Absatz 2 des Grundgesetzes bedürfen, sowie nach Artikel 12 des Beschlusses des Rates 2008/615/JI vom 23. Juni 2008

(ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 1) dürfen die nach § 33 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten vom Kraftfahrt-Bundesamt an die zuständigen Stellen dieser Staaten auch übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist

1. zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, die nicht von Absatz 1 Nummer 3 erfasst werden,

2. zur Verfolgung von Straftaten, die nicht von Absatz 1 Nummer 4 erfasst werden, oder

3. zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit."

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Die Übermittlung unterbleibt, wenn die Übermittlung bei entsprechender Anfrage auf Grund von § 37a erfolgen könnte. Die Übermittlung kann ferner unterbleiben, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt den Aufwand für die Bearbeitung der Anfragen als nicht vertretbar beurteilt."

28. § 37a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „5a" durch die Wörter „5b und 5c durch das Kraftfahrt-Bundesamt" ersetzt und folgender Satz angefügt:

„Dieses automatisierte Verfahren setzt jedoch voraus, dass das Europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem oder ein anderes informationstechnisches Verfahren genutzt wird, das vom Kraftfahrt-Bundesamt als mit vertretbarem Aufwand betreibbar beurteilt wird".

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Ein unionsrechtlich vorgeschriebener Abruf darf ergänzend zu Satz 1

1. auch unter Verwendung von Halterdaten erfolgen oder

2. sich auf mehrere Fahrzeuge eines bestimmten Halters oder auf alle aktuellen oder früheren Halter eines bestimmten Fahrzeugs richten,

soweit dies unionsrechtlich vorgesehen ist."

c) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird das Wort „und" durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und" ersetzt.

cc) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. die Gegenseitigkeit der Auskunftserteilung im Sinne von § 37 Absatz 1 durch geeignete Mittel sichergestellt ist."

29. § 39 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nummer 1 wird das Komma nach dem Wort „benötigt" durch das Wort „und" ersetzt.

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Ist der Empfänger eine öffentlich-rechtliche Stelle mit Sitz im Ausland oder handelt er im Namen oder im Auftrag einer solchen Stelle, ist für den Antrag und die Auskunft nur das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig.“

30. Nach § 39 wird folgender § 39a eingefügt:

„§ 39a

Auskunft über Daten

(1) Einer Person wird auf Antrag schriftlich über die zu ihrer Person im örtlichen oder im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten und über die zu ihr als Halter gespeicherten Fahrzeugdaten unentgeltlich Auskunft erteilt. Die Auskunft kann elektronisch erteilt werden, wenn der Antrag unter Nutzung des elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes, nach § 12 des eID-Karte-Gesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes gestellt wird; in diesen Fällen gilt abweichend von § 35 Absatz 6 Satz 4 hinsichtlich der Protokollierung § 36 Absatz 6 entsprechend.

(2) Einer Person darf auf Antrag schriftlich über die zu einem Dritten als Halter im örtlichen oder im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Fahrzeugdaten unentgeltlich Auskunft erteilt werden, wenn

1. der Antragsteller

   a) nachweist, dass die Verfügungsbefugnis des Halters über dessen Fahrzeuge gesetzlich oder in Folge gerichtlicher Anordnung auf den Antragsteller übergegangen ist oder auch vom Antragsteller ausgeübt werden kann, und

   b) glaubhaft macht, dass er die Daten zur Wahrnehmung straßenverkehrsrechtlicher Angelegenheiten des Halters benötigt,

2. der Antragsteller die Daten auf andere Weise entweder nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erlangen könnte und

3. kein Grund zu der Annahme besteht, dass durch die Auskunft schutzwürdige Interessen des Halters beeinträchtigt werden.

Für die sichere Identifizierung bei der Antragstellung und für die elektronische Auskunftserteilung gilt § 30 Absatz 8 Satz 2 und 3 entsprechend; abweichend von § 35 Absatz 6 Satz 4 gilt hinsichtlich der Protokollierung § 36 Absatz 6 entsprechend.“

31. § 41 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 3 Satz 2 und 3 sowie Absatz 4 Satz 3 werden aufgehoben.

   b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

   „(5) Über die Aufhebung im Einzelfall nach den Absätzen 3 und 4 entscheidet die für die Anordnung der Sperre zuständige Behörde (sperrende Behörde). Will diese an der Sperre festhalten, weil sie das die Sperre begründende öffentliche Interesse im Sinne des Absatzes 1 für überwiegend hält oder weil sie die Beeinträchtigung schutzwürdiger Interessen der betroffenen Person im Sinne des Absatzes 2 als vorrangig ansieht, führt sie die Entscheidung der nach Landesrecht hierfür zuständigen Behörde oder, wenn eine solche Regelung nicht getroffen ist, der obersten Landesbehörde herbei. Im Fall der Aufhebung im Einzelfall wird die

Übermittlung der für das Ersuchen erforderlichen Fahrzeug- und Halterdaten durch die sperrende Behörde vorgenommen. Hierfür dürfen der sperrenden Behörde bei von ihr festgestellter Erforderlichkeit auf ihr Verlangen die Fahrzeug- und Halterdaten von den Registerbehörden übermittelt werden. Die sperrende Behörde hat diese übermittelten Daten nach Abschluss des Verfahrens unverzüglich zu löschen."

32. § 42 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

    a) Nach Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

    „Die nach § 33 im Zentralen oder im örtlichen Fahrzeugregister gespeicherten Daten dürfen an die Versicherer im Sinne des § 34 Absatz 5 übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen im Zentralen oder im örtlichen Fahrzeugregister festzustellen und zu beseitigen sowie um diese Register zu vervollständigen. Die nach § 33 im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten dürfen an die Technischen Prüfstellen, die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen, sowie an ihre jeweiligen Kopfstellen im Sinne des § 34 Absatz 6 übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist, um Fehler und Abweichungen im Zentralen Fahrzeugregister festzustellen und zu beseitigen sowie um dieses Register zu vervollständigen."

    b) In dem neuen Satz 5 werden die Wörter „nach Satz 1 oder 2" durch die Wörter „nach den Sätzen 1 bis 4" ersetzt.

33. Dem § 43 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

    „Begründet sich der besondere Anlass nach Satz 4 in Zweifeln an der Identität einer Person, auf die sich ein Ersuchen auf Datenübermittlung bezieht, gilt § 42 Absatz 1 Satz 1 bis 3 entsprechend."

34. In § 58 Satz 2 werden nach dem Wort „beizufügen" die Wörter „und den Antrag, wenn er schriftlich gestellt wird, eigenhändig zu unterschreiben" eingefügt.

35. Dem § 60 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

    „Begründet sich der besondere Anlass nach Satz 4 in Zweifeln an der Identität einer Person, auf die sich ein Ersuchen auf Datenübermittlung bezieht, gilt § 59 Absatz 1 Satz 1 bis 3 entsprechend."

36. In den §§ 30c, 47, 63 und 63b wird jeweils in der Überschrift das Wort „Ermächtigungsgrundlagen" durch das Wort „Verordnungsermächtigungen" ersetzt.

37. Nach § 63c werden die folgenden §§ 63d, 63e und 63f eingefügt:

„§ 63d

Informationen an die Halter

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die nach § 33 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu den in § 32 Absatz 3 genannten Zwecken verwenden und im Einzelfall schriftliche Informationen an die Fahrzeughalter übermitteln, um sie über Maßnahmen im Sinne des § 32 Absatz 3 zu informieren. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erteilt sein Einvernehmen nach Satz 1, wenn es die

jeweilige Maßnahme für geeignet hält, die in § 32 Absatz 3 Nummer 2 genannten Zwecke unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung dieser Zwecke mit den Interessen der betroffenen Fahrzeughalter angemessen zu fördern. Die Eignung der angemessenen Zweckförderung wird bei staatlich geförderten Maßnahmen vermutet, so dass das Einvernehmen ohne nähere Prüfung erteilt werden darf.

§ 63e

Datenerhebung, Datenspeicherung und Datenverwendung für das Verkehrsmanagement

(1) Der jeweils zuständige Straßenbaulastträger darf folgende Daten aus Kraftfahrzeugen, die regelmäßig oder ereignisbezogen auf elektronischem Weg vom Fahrzeug erhobene Informationen an andere Kraftfahrzeuge oder an die informationstechnische Straßeninfrastruktur automatisiert versenden, zum Zweck des Verkehrsmanagements erheben, speichern und verwenden:

1. Position des Fahrzeugs,

2. Zeitangabe,

3. Fahrtrichtung,

4. Geschwindigkeit,

5. Beschleunigung oder Verzögerung,

6. Lenkwinkel,

7. Lenkradwinkel,

8. Fahrzeugbreite,

9. Fahrzeuglänge,

10. Status der Fahrzeugbeleuchtungseinrichtungen und der Scheibenwischer,

11. Drehbewegung um die Fahrzeughochachse,

12. Fahrzeugcharakteristik: Pkw, Lkw, Krad, öffentliches Verkehrsmittel, Fahrzeug mit Sonderrechten oder Fahrzeug des öffentlichen Personennahverkehrs,

13. plötzlich eintretende Ereignisse mit Sicherheitsrelevanz, auf Grund derer ereignisbasierte Fahrzeugmeldungen generiert werden: Stauende, Notbremsung, vorübergehend rutschige Fahrbahn, Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn, ungesicherte Unfallstellen, Kurzzeitbaustellen, eingeschränkte Sicht, Falschfahrer, nicht ausgeschilderte Straßenblockierungen oder außergewöhnliche Witterungsbedingungen, sowie

14. ZertifikatsID der in den Nummern 1 bis 13 genannten Daten.

(2) Verkehrsmanagement im Sinne dieser Vorschrift ist

1. die Erfassung der Verkehrsstärke und der sonstigen Verkehrssituation einschließlich sicherheitsrelevanter Umfeldsituationen anhand

a) der Anzahl der Fahrzeuge,

b) der Fahrzeuggeschwindigkeit,

c) der Art und Maße des Fahrzeugs,

d) der Lenkung, des Beleuchtungs- und des Scheibenwischerstatus des Fahrzeugs,

e) der zum Durchfahren eines bestimmten Abschnitts erforderlichen Zeit (Reisezeit),

f) abrupter Fahrzeugverzögerungen und

g) des Liegenbleibens von Fahrzeugen auf der Fahrbahn sowie

2. die unverzügliche statistische Auswertung der erfassten Daten zum Zwecke der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit.

Die Verarbeitung der Daten zu anderen Zwecken ist unzulässig.

(3) Der jeweils für das Verkehrsmanagement zuständige Straßenbaulastträger hat die in Absatz 1 genannten Daten zu dem in Absatz 2 genannten Zweck

1. unverzüglich hinsichtlich Vollständigkeit und Mehrfachempfang zu prüfen und unbrauchbar unvollständige Datensätze oder mehr als einmal empfangene Datensätze bis auf den zuerst empfangenen Datensatz vor Beginn der Auswertung automatisiert zu löschen,

2. vor Beginn der Auswertung durch unverzügliche Löschung des Datums nach Absatz 1 Nummer 14 zu anonymisieren, dies gilt nicht im Fall der Auswertung von Reisezeiten zur Optimierung der Netzsteuerung, und

3. nach vollzogener Anonymisierung gemäß Nummer 2 unverzüglich auszuwerten.

(4) Nach der Auswertung sind die in Absatz 1 genannten Daten unverzüglich zu löschen. Das Erstellen von Verkehrsstatistiken gilt als Auswertung.

§ 63f

Verkehrsunfallforschung, Verordnungsermächtigung

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen darf zum Zweck der Verkehrsunfallforschung die folgenden personenbezogenen Daten der Unfallbeteiligten, der Mitfahrer zum Unfallzeitpunkt und der sonstigen Verletzten nach Maßgabe der Absätze 2 und 3 sowie nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung nach Absatz 4 Nummer 2 erheben, übermitteln, speichern und verwenden:

1. Vornamen, Name, Anschrift, Telefonnummern, Geburtsdatum, Erreichbarkeit in einer medizinischen Versorgungseinrichtung,

2. Geschlecht, Familienstand, Nationalität,

3. folgende Gesundheitsdaten der Verletzten, soweit sie unfallrelevant sind: Körpergröße, Körpergewicht, Statur und Medikation zum Unfallzeitpunkt, Vorerkran-

kungen, Art und Schwere der erlittenen Einzelverletzungen und deren Folgen, Art und Durchführung der Behandlung,

4. Einfluss von Medikamenten, Alkohol und anderen berauschenden Mitteln auf Unfallbeteiligte zum Unfallzeitpunkt,

5. Art der Verkehrsbeteiligung, Position im oder auf dem Fahrzeug, Bekleidung, Körpergröße, Körpergewicht und Statur zum Unfallzeitpunkt,

6. amtliches Kennzeichen und Fahrzeugidentifikationsnummer der beteiligten Fahrzeuge,

7. polizeiliche Verkehrsunfallanzeigen, Unfallgutachten von Sachverständigen.

(2) Eine Erhebung, Übermittlung, Speicherung und Verwendung personenbezogener Straßenverkehrs- und Unfalldaten nach Absatz 1 ist nur zulässig,

1. soweit dies zur Erfüllung des in Absatz 1 genannten Zwecks erforderlich ist und

2. soweit eine Einwilligung der betroffenen Person gemäß Artikel 4 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2016/679 vorliegt.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen darf die personenbezogenen Daten nach Absatz 1 Nummer 1 der jeweils betroffenen Person und die amtlichen Kennzeichen der beteiligten Fahrzeuge zunächst ohne Einwilligung bei der Stelle, die den Unfall aufgenommen hat, erheben sowie die erhobenen Daten speichern und verwenden, um die Einwilligung nach Satz 1 Nummer 2 einzuholen. Wird die Einwilligung nicht innerhalb von drei Monaten erteilt oder wird die Einwilligung verweigert, so hat die Bundesanstalt für Straßenwesen die personenbezogenen Daten der betroffenen Person unverzüglich zu löschen.

(3) Die personenbezogenen Daten nach Absatz 1 dürfen von der Bundesanstalt für Straßenwesen ausschließlich für den in Absatz 1 genannten Zweck verarbeitet werden und nur zum Zweck der Erhebung weiterer Daten nach Absatz 1 übermittelt werden. Sie sind unverzüglich nach Erreichen des Erhebungsumfangs in der Unfallakte oder nach sonstiger Beendigung der Erhebung zu anonymisieren. Eine Verarbeitung der personenbezogenen Daten durch Dritte zu anderen Zwecken oder eine Beschlagnahme dieser Daten bei der Bundesanstalt für Straßenwesen nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen zu erlassen über die Verarbeitung von Straßenverkehrs- und Unfalldaten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen zum Zweck der Verkehrsunfallforschung, insbesondere über

1. die Art und den Umfang der zu verarbeitenden nichtpersonenbezogenen Daten und

2. die näheren technischen Bestimmungen der Art und Weise der Erhebung und der sonstigen Verarbeitung der personenbezogenen Datennach Absatz 1.“

38. Dem § 64 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Vorschriften der Abschnitte IV bis VI sind für den Zugang zu amtlichen Informationen abschließend.“

39. § 65 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Nummer 3 werden nach den Wörtern „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s“ die Wörter „in der bis zum [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ eingefügt.

b) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Ordnungswidrigkeiten nach § 23 in der bis zum Ablauf des [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung können abweichend von § 4 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten nach den zum Zeitpunkt der Tat geltenden Bestimmungen geahndet werden.“

Artikel 2

Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 33 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c wird nach den Wörtern „nach Buchstabe a“ die Angabe „oder b“ eingefügt.

2. In Satz 2 Buchstabe c wird nach den Wörtern „nach Buchstabe a“ die Angabe „oder b“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Buchstabe a werden nach dem Wort „Fahrzeugteilen“ die Wörter „sowie die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ eingefügt.

   b) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

      „d) die Marktüberwachung von auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeugen und Fahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zur Sicherstellung, dass sie den folgenden Anforderungen entsprechen und keine Gefährdung für im öffentlichen Interesse schützenswerte Rechtsgüter darstellen, sowie die in diesem Zusammenhang stehenden Veröffentlichungen auf der Grundlage

         aa) des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen,

bb) der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/519 (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 42) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,

cc) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, L 77 vom 23.3.2016, S.65, L 64 vom 10.3.2017, S. 116), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,

dd) der Verordnung (EU) Nr. 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,

ee) der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) in der jeweils geltenden Fassung, soweit sie Fahrzeuge betrifft, die in den Anwendungsbereich der in den Doppelbuchstaben bb bis dd genannten Verordnungen oder der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1, L 127 vom 26.5.2009, S. 22, L 291 vom 7.11.2015, S. 11, L 308 vom 25.11.2015, S. 11, L 002 vom 6.1.2020, S. 13), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/543 (ABl. L 95 vom 4.4.2019, S. 1) geändert worden ist, in der bis zum 31. August 2020 geltenden Fassung fallen,

ff) der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (Abl. L169 vom 25.6.2019, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung, soweit sie Fahrzeuge betrifft, die in den Anwendungsbereich der in den Doppelbuchstaben bb bis dd genannten Verordnungen oder der Richtlinie 2007/46/EG fallen,

und der zur Durchführung der genannten Verordnungen (EG) (EU) erlassenen Rechtsvorschriften,“.

2. Nummer 5 wird aufgehoben.

3. Die bisherige Nummer 5a wird Nummer 5.

4. Folgende neue Nummer 5a wird angefügt:

„5a. die Marktüberwachung von auf dem Markt bereitgestellten Verbrennungsmotoren für Schienenfahrzeuge, die

a) auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1014/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53, L 231 vom 6.9.2019, S. 29), die durch die Verordnung (EU) 2020/1040 (ABl. L 231 vom 17.7.2020, S. 1) geändert wurde, in der jeweils geltenden Fassung oder

b) auf der Grundlage der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 059 vom 27.2.1998, S. 1, L 225 vom 25.6.2004, S. 3, L 75 vom 15.3.2007, S. 27, L 59 vom 4.3.2011, S. 73), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/1628 (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53) geändert worden ist, in der bis zum 31. Dezember 2016 geltenden Fassung

typgenehmigt worden sind, auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2016/1628 und der zu ihrer Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften zur Sicherstellung, dass die Motoren diesen unionsrechtlichen Anforderungen entsprechen.“

Artikel 4

Änderung des Carshariinggesetzes

Das Carshariinggesetz vom 13. Juli 2017 (BGBl. I S. 2017, 2230), das durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 3, des Straßenverkehrsgesetzes,“ ersetzt.

   b) In Satz 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

2. § 4 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 oder 9 Buchstabe c des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

   b) In Satz 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Das Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das durch Artikel 327 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 3, des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

   b) In Satz 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

2. § 4 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Angabe „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 oder 11 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

   b) In Satz 4 werden die Wörter „§ 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes

In § 11 Absatz 1a Satz 3 des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 326 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe k des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 3 und 6 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

In § 12 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 3a des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 24 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 6 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Ort“ die Wörter „oder, wenn dieser nicht bekannt ist, Staat“ eingefügt.

2. § 7 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

      „(1) Die Zulassungsbehörde ist befugt, unter Übermittlung des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer oder weiterer Fahrzeugdaten Auskünfte aus ausländischen Registern, auch über nationale Kontaktstellen, oder von ausländischen Stellen einzuholen, soweit dies im Rahmen der Zulassung eines Fahrzeugs, zur Prüfung einer vorherigen oder anderen Zulassung, der Identität oder der Rechtslage hinsichtlich dieses Fahrzeugs erforderlich ist. Sofern die ausländische Zulassungsbescheinigung aus zwei Teilen besteht, kann bei Fehlen des Teils II das Fahrzeug nur zugelassen werden, wenn über das Kraftfahrt-Bundesamt die Bestätigung der zuständigen ausländischen Behörde über die frühere Zulassung eingeholt wurde. Die Nummer der ausländischen Zulassungsbescheinigung oder die Nummern von deren Teilen I und II sind zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister mit dem Antrag auf Zulassung nachzuweisen.“

   b) Der bisherige Absatz 1 wird Absatz 2.

   c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 4 und die Sätze 5 und 6 werden aufgehoben.

3. In § 26 Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugdaten“ die Wörter „sowie Änderungen der Daten“ eingefügt.

4. In § 33 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „jede Änderung der Daten und“ durch die Wörter „jede Änderung oder Korrektur der Daten und“ ersetzt.

5. § 38 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

   „(2) Ist ein Fahrzeug von einer Zulassungsbehörde außer Betrieb gesetzt worden, die nicht auch für die Zuteilung des geführten Kennzeichens zuständig ist, übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt der für die Zuteilung des Kennzeichens zuständigen Zulassungsbehörde und, sofern das Kennzeichen im Sinne des § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder des § 13 Absatz 4 Satz 4 von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde den Vermerk über die Außerbetriebsetzung.“

6. § 42 Satz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 werden die Wörter „§ 37 Absatz 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 37 Absatz 1 Nummer 1“ ersetzt.

   b) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 37 Absatz 1 Buchstabe b bis d“ durch die Wörter „§ 37 Absatz 1 Nummer 2 bis 4“ ersetzt.

7. § 43 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Sperre“ die Wörter „und die sperrende Behörde“ eingefügt.

   b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

      „(3) Übermittlungsersuchen, die sich auf gesperrte Daten beziehen, sind von der Zulassungsbehörde oder vom Kraftfahrt-Bundesamt an die sperrende Behörde weiterzuleiten.“

8. In § 48 wird im einleitenden Satzteil die Angabe „§ 24“ durch die Angabe „§ 24 Absatz 1“ ersetzt.

Artikel 9

Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

In § 6 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 8 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird nach den Wörtern „nach Nummer 1“ die Angabe „oder 2“ eingefügt.

Artikel 10

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I. S. 2905) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 5 wird folgender Absatz 7 angefügt:

   „(7) Von der Zahlung der Gebühren nach der Nummer 141 des Gebührentarifs sind Stellen außerhalb des Geltungsbereichs des Straßenverkehrsgesetzes befreit, soweit sie eine Auskunft auf der Grundlage von § 37 bis § 37c des Straßenverkehrsgesetzes erhalten.“

2. Die Anlage wird wie folgt geändert:

   a) In der Überschrift des 1. Abschnitts Teil A in der Spalte „Gegenstand“ wird dem Wort „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ das Wort „Straßenverkehrsgesetz“ und ein Komma vorangestellt.

   b) In der Überschrift der Nummer 4 des 1. Abschnitts Teil A in der Spalte „Gegenstand“ werden dem Wort „Auskünfte“ die Wörter „und Informationen“ angefügt.

   c) Nach der Gebührennummer 142.2 wird folgende Gebührennummer 143 eingefügt:

Gebühren-	Gegenstand	Gebühr

Nummer		Euro
„143	Übersendung eines Informationsschreibens an einen Halter nach § 63d StVG, sofern dies durch einen Antragsteller veranlasst wird Zusätzlich zu den Gebühren nach den Nummern 143.1 und 143.2 werden Portokosten als Auslagen gesondert in der tatsächlich entstandenen Höhe erhoben.	
143.1	- bei 1 bis 25 000 Schreiben	2 500 – 10 000
143.2	- bei mehr als 25 000 Schreiben	5 000 – 300 000“

Artikel 11

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 69a wird wie folgt geändert:

   a) In den Absätzen 2 bis 5 wird jeweils im Satzteil vor Nummer 1 die Angabe „§ 24“ durch die Angabe „§ 24 Absatz 1“ ersetzt.

   b) In Absatz 2 Nummer 7 werden die Wörter „sofern nicht schon eine Ordnungswidrigkeit nach § 23 des Straßenverkehrsgesetzes vorliegt,“ gestrichen.

2. In Anlage VIII werden in den Ziffern 2.3 und 2.4 jeweils die Wörter „ § 7 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 7 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

Artikel 12

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2905) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe „§ 6b Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 196“ folgende Angabe eingefügt:

   „§ 6cSonderbestimmung für das Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes“.

2. Nach § 6b wird folgender § 6c eingefügt:

„§ 6c

Sonderbestimmungen für das Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes

Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung besondere Bestimmungen zu erlassen über

1. die Erteilung der Berechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks oder des Katastrophenschutzes auf öffentlichen Straßen nach § 2 Absatz 10a des Straßenverkehrsgesetzes

2. die Prüfung zur Erlangung dieser Berechtigung und

3. die Einweisung in das Führen solcher Einsatzfahrzeuge.

Bei der näheren Ausgestaltung sind die Besonderheiten der unterschiedlichen Gewichtsklassen der Fahrberechtigung nach § 2 Absatz 10a Satz 1 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes zu berücksichtigen.“

3. In § 10 Absatz 1 wird die lfd. Nr. 1 der Tabelle wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Klasse	Mindestalter	Auflagen
„1	AM	15 Jahre	Bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres ist die Fahrerlaubnis mit den Auflagen zu versehen, dass von ihr nur bei Fahrten im Inland Gebrauch gemacht werden darf. Die Auflage entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das 16. Lebensjahr vollendet hat.“

4. In § 75 im Satzteil vor Nummer 1 und in Anlage 12 Teil B Ziffer 2 werden jeweils die Wörter „§ 24 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

5. § 76 Nummer 20 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 2 werden die Wörter „der Fahrerlaubnis-Verordnung“ jeweils gestrichen.

   b) In Satz 3 werden nach den Wörtern „§ 6 Absatz 5a des Straßenverkehrsgesetzes“ die Wörter „in der bis zum [Einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ eingefügt.

6. Anlage 9 Teil B wird wie folgt geändert:

   a) In Abschnitt II wird die lfd. Nr. 25 betreffend die Schlüsselzahl 195 gestrichen.

   b) Dem Abschnitt IIa wird die folgende lfd. Nr. 2 angefügt:

Lfd. Nr.	Entfallene Schlüsselzahl

„2	195	Auflage zu der Klasse AM: Bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres nur in den Ländern, die von der Ermächtigung des § 6 Absatz 5a StVG in der bis zum [Einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung Gebrauch gemacht haben“.

7. In Anlage 12 Teil A Ziffer 2 werden die Wörter „den §§ 24, 24a und § 24c“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a und § 24c“ ersetzt.

Artikel 13

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

In § 49 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist, werden in den Absätzen 1 bis 4 jeweils im Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „§ 24 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 14

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „den §§ 24, 24a und 24c“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 3 und § 24c Absatz 1 und 2“ ersetzt.

2. In § 1 Absatz 1 Satz 2, § 2 Absatz 2, § 3 Absatz 6 Satz 1 und § 4 Absatz 1 Satz 1 werden jeweils die Wörter „§ 24 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

3. In der Anlage wird in Abschnitt I in der Tabelle in der Überschrift zu Teil A und in Abschnitt II in der Tabelle in der Überschrift jeweils die Angabe „§ 24 StVG“ durch die Angabe „§ 24 Absatz 1 StVG“ ersetzt.

Artikel 15

Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

In § 14 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) werden im einleitenden Satzteil die Wörter „§ 24 Absatz 1 Satz 1“ durch die Angabe „§ 24 Absatz 1“ ersetzt.

Artikel 16

Änderung der Ferienreiseverordnung

In § 5 der Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird im Satzteil vor Nummer 1 die Angabe „§ 24“ durch die Angabe „§ 24 Absatz 1“ ersetzt.

Artikel 17

Nichtanwendung von Maßgaben des Einigungsvertrags

Die in Anlage II Kapitel XI Sachgebiet B - Straßenverkehr Abschnitt III Nummer 4 des Einigungsvertrags vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 1148) aufgeführten Maßgaben sind nicht mehr anzuwenden.

Artikel 18

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die Artikel 2 und 9 treten am … [einsetzen: erster Tag des vierundzwanzigsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Das Straßenverkehrsgesetz und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr und der Fahrerlaubnis-Verordnung sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden. Folgeänderungen von Normverweisen betreffen das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing, das Elektromobilitätsgesetz, das Kraftfahrsachverständigengesetz, das Güterkraftverkehrsgesetz, die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, die Straßenverkehrs-Ordnung, die Bußgeldkatalog-Verordnung, die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sowie die Ferienreiseverordnung.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

1. Verordnungsermächtigung

§ 6 StVG ist durch vielfache Änderungen und Ergänzungen in seiner gegenwärtigen Fassung unübersichtlich geworden. Dies ist insbesondere durch kleinschrittige Aufzählungen und Verwendung von Beispielen und Details begründet. Daher ist mittlerweile eine für den Bürger nachvollziehbare Anwendung unmöglich geworden. Zudem ist das Risiko einer falschen Rechtsanwendung beim Verordnungserlass entstanden.

2. Sanktionen

Zur Verbesserung der Sanktionierung von Verstößen gegen nationale Genehmigungsvorschriften bzw. europäische Typgenehmigungsvorschriften und zur Schaffung von mehr Normklarheit sollen die §§ 23 ff. StVG überarbeitet werden.

3. Registerrecht

Mehrfach erfolgte Änderungen von Rechtsvorschriften, der Zeitablauf und Erfahrungen aus der Praxis haben zu vereinzeltem redaktionellen Korrekturbedarf geführt und singuläre Klarstellungen in den Registervorschriften erforderlich gemacht.

4. Aufgaben des KBA

Bereits die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Marktüberwachungstätigkeiten in Bezug auf die unter Harmonisierungsrechtsvorschriften der Europäischen Union fallende Produkte durchführen. Die Verordnungen (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 167/2013 vom 5. Februar 2013, Nr. 168/2013 vom 15. Januar 2013 sowie die Verordnung (EU) 2018/858 vom 30. Mai 2018 sehen speziell für den Bereich von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge vor, dass die Mitgliedstaaten eine Marktüberwachungsbehörde errichten, die für die Marktüberwachungsangelegenheiten gemäß dieser Verordnungen zuständig ist.

Diese zentrale Wahrnehmung dieser Aufgabe hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bisher auf der Grundlage des Zusammenhangs mit seinen Aufgaben der Typgenehmigung und insbesondere der allgemeinen Typprüfung übernommen. Zum 01.01.2017 wurde im KBA eine neue Abteilung für die Marktüberwachung eingerichtet.

Die Verordnung (EU) 2018/858 vom 30. Mai 2018 sieht ebenfalls ein neues vollharmonisiertes Genehmigungsverfahren auf dem Gebiet der Einzelgenehmigung von Fahrzeugen, die sogenannte „EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“, vor. Eine solche Einzelgenehmigung mit EU-weiter Gültigkeit ist für Fahrzeuge vorgesehen, die sämtliche entsprechende Anforderungen des Typgenehmigungsrechts erfüllen.

Das KBA ist zudem für die EU-Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren in mobilen Maschinen zuständig. Diese Motoren unterliegen auch einer Marktüberwachung.

Weiterhin führt das KBA als Registerbehörde das Zentrale Fahrzeugregister. Neben den bereits umfassend geregelten Rechtsgrundlagen für die Datenübermittlung soll angesichts zunehmender Erfordernisse einer datenschutzrechtlich motivierten Datennutzung auch hierfür eine transparente Rechtsgrundlage geschaffen werden.

5. Datenverarbeitung

Weiterhin sollen frei empfangbare Daten, die von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen gesendet werden, zum Zwecke des Verkehrsmanagements von den Straßenbaulastträgern verarbeitet werden dürfen. Nicht zuletzt sollen nähere Regelungen für eine Strukturoptimierung der Unfalldatenforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermöglicht werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Verordnungsermächtigung

Die Neufassung des § 6 StVG dient einer effizienten Anwendung. Die Neufassung verfolgt das Ziel, die Formulierung der Ausführungsbestimmungen auf eine höhere Abstraktionsebene zurück zu holen und dabei den bisherigen Ermächtigungsumfang und Anwendungsbereich zu erhalten, ohne ihn auszuweiten. Durch die vollständige Neufassung des § 6 StVG sind Folgeänderungen von Verweisen auf § 6 StVG veranlasst.

2. Sanktionen

Die Änderungen des § 24 StVG und die Streichung des § 23 StVG sowie seine Integrierung in § 24 StVG dienen der Verbesserung der Sanktionierung von Verstößen gegen nationale Genehmigungsvorschriften bzw. europäische Typgenehmigungsvorschriften und damit auch der Wahrung und Umsetzung des europäischen Rechts sowie der Schaffung von mehr Normklarheit durch konkrete Verweise der jeweiligen Verordnungsermächtigung.

3. Registerrecht

Die identifizierten Korrekturen und Klarstellungen werden vorgenommen, insbesondere durch folgende ausdrückliche Regelungen im Registerrecht:

- Die Verkehrsverstöße, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben und in dem zugehörigen Bescheid ersichtlich sind, sollen trotz deren Löschung aus dem Fahreignungsregister nicht dem absoluten Verwertungsverbot unterfallen.

- Der Antrag auf Auskunft aus dem Fahreignungsregister bedarf der eigenhändigen Unterschrift zur datenschutzrechtlich erforderlichen Identifizierbarkeit des Antragstellers.

- Im ZFZR zu speichernde Halterdaten werden an zwei Stellen präzisiert.

- Voraussetzungen für die Auskunftserteilung aus dem ZFZR werden an mehreren Stellen klargestellt.

- Rechtsgrundlagen für die Fehlerkorrektur des ZFZR und der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen werden in Teilen ergänzt.

- Neben den speziellen Registervorschriften des StVG findet das Informationsfreiheitsgesetz keine Anwendung.

4. Aufgaben des KBA

Durch die Ergänzung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts soll die Zuweisung der Aufgabe der Marktüberwachung betreffend Fahrzeuge an das KBA gesetzlich ausdrücklich klargestellt und damit die eigenständige, auch im europäischen Kontext gewachsene Bedeutung dieser Aufgabe herausgestellt werden. Weiterhin gelten für die Erteilung einer EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach der Verordnung (EU) 2018/858 nun die gleichen technischen Anforderungen wie für die Erteilung einer EU-Typgenehmigung für in unbegrenzter Serie hergestellte Fahrzeuge, für die das KBA ausschließlich zuständig ist und bereits entsprechende Kompetenzen aufgebaut hat. Daher soll auch diese EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung beim KBA wahrgenommen werden.

Da das KBA aus der Typgenehmigung von Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen über entsprechende Kompetenzen verfügt und zudem in der Marktüberwachung von Fahrzeugen tätig ist, soll ihm die Aufgabe der Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren in Schienenfahrzeugen zugewiesen werden.

Für die Nutzung der Registerdaten durch das KBA wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die einen Ausgleich der Schutzinteressen des Betroffenen auf der einen Seite sowie der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes auf der anderen Seite herbeiführt.

5. Datenverarbeitung

Für das Verkehrsmanagement wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die den Straßenbaulastträgern die Verarbeitung der als frei empfangbar versendeten Daten aus Fahrzeugen gestattet. Nicht zuletzt wird die Befugnis der BASt zur Datenverarbeitung für die Unfalldatenforschung geregelt und konkretisierende Regelungen in einer Verordnung ermöglicht.

III. Alternativen

Aufgaben des KBA

Die in diesem Entwurf vorgesehene Aufgabenzuweisung der Marktüberwachung von Fahrzeugen an das KBA zur zentralen Wahrnehmung könnte alternativ auch durch die Landesbehörden wahrgenommen werden, denen auch die Marktüberwachung der übrigen Produkte obliegt. Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zum Gesetzgebungsverfahren zum Erlass der Verordnung (EU) 2018/858 wies der Bundesrat mit Beschluss vom 22.04.2016 (Drucksache 49/16) daraufhin, dass die Wahrnehmung dieser Aufgabe verfassungsrechtlich den Bundesländern obliege. Dennoch sprach sich der Bundesrat dafür aus, dass zur Wahrnehmung dieser Aufgabe die Einrichtung einer zentralen Stelle sachgerecht ist. Dadurch wäre die einheitliche Vorgehensweise in Deutschland und eine einfachere Abstimmung mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten beziehungsweise der Europäischen Kommission gewährleistet. Dies sei auch aus Gründen der Kosteneffizienz geboten. Zudem seien auf Bundesebene bereits beträchtliche Erfahrungen bei der technischen Prüfung von Fahrzeugen und deren Bauteilen vorhanden.

Ebenso könnte die Zuständigkeit für die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren in Schienenfahrzeugen als Alternative bei den Ländern verbleiben. Allerdings hat das KBA in seiner Zuständigkeit für die Typgenehmigung dieser Verbrennungsmotoren für mobile

Maschinen entsprechende Kompetenzen aufgebaut und lässt daher eine ökonomischere zentrale Aufgabenwahrnehmung erwarten.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG), „Straßenverkehr“ und „Kraftfahrwesen“.

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt. Der Straßenverkehr und mit ihm auch die Anforderungen an die teilnehmenden Personen und Fahrzeuge gehören zu den Lebensbereichen, die über die Grenzen der Länder hinweg reichen. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein.

Für das zentrale Register ZFZR ist anerkannt, dass dessen bundeseinheitliche Regelung zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse liegt. Aus der Natur eines solchen zentralen Registers folgt auch, dass die sich seiner bedienenden Verwaltungsvorgänge diesbezüglich bundeseinheitlich geregelt sind. Als Angelegenheit des Straßenverkehrs wird die Aufgabenzuweisung an das KBA zudem von der Kompetenz zur Errichtung von Bundesoberbehörden nach Artikel 87 Absatz 3 des Grundgesetzes umfasst.

Für die Regelung hinsichtlich der Motoren in Schienenfahrzeugen folgt die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes, soweit Eisenbahnen des Bundes betroffen sind, und hinsichtlich anderer Schienenfahrzeuge aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679, und dem Völkerrecht vereinbar.

Der Gesetzentwurf dient der teilweisen Umsetzung der Verordnungen (EU) 2018/858, 2016/1628, Nr. 167/2013 und Nr. 168/2013 sowie der Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 v. 18.09.2013, S. 6).

VI. Gesetzesfolgen

Weder für die Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft noch für die Verwaltung folgt aus diesem Gesetzentwurf unmittelbar Erfüllungsaufwand.

Soweit der Gesetzentwurf die Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen, Klarstellungen oder rein rechtsförmliche Bereinigungen enthält, folgen daraus keine Veränderungen im Erfüllungsaufwand.

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten wird in § 37 StVG künftig ausschließlich dem KBA übertragen. Für die Erfüllung dieser Mehraufgaben (Erhöhung des Anfragevolumens) wird dauerhaft zusätzlich eine Person im

mittleren Dienst beim KBA erforderlich. Nach den haushaltstechnischen Personalkostensätzen ist dies mit durchschnittlich 58 268 Euro (mittlerer Dienst, Besoldungsgruppe A 8) zu beziffern.

Es wird einmaliger Umstellungsaufwand in der Registerprogrammierung des KBA zu § 33 StVG angesichts der strukturellen Änderung in der Datenhaltung anfallen, der mit 500 Personenstunden im gehobenen Dienst anzusetzen ist._Dieser Mehrbedarf verteilt sich über 2 Jahre nach Inkrafttreten.

Für die Halterinformationsschreiben nach § 63d StVG werden beim KBA entsprechende Mehreinnahmen aus der neu geschaffenen Gebühr nach Nr. 143 der Anlage zur GebOSt erwartet (Erhöhung des Einnahmetitels 111 01). Diese werden mit 300 000 Euro zuzüglich 500 000 Euro Portokosten je Informationsaktion bei angenommenen 1 Mio. Adressaten geschätzt. Aus dieser Zuständigkeit des KBA wird sich - anders als in der bisherigen Praxis - infolge der Schaffung der speziellen Rechtsgrundlage eine kontinuierliche Aufgabe entwickeln. Anzahl und Umfang der Informationsaktionen hängen von diversen Faktoren ab, es lässt sich allenfalls grob eine jährliche Anzahl von im Mittel einer Aktion solchen Umfangs annehmen. Dadurch wird sich angesichts der jeweils beträchtlichen Adressatenzahl im KBA ein entsprechender Mehraufwand für Druck- plus Versandkosten (ca. 200 000 Euro plus 500 000 Euro im Ausgabetitel 511 01) sowie ein Mehrbedarf nach personellen Haushaltsmitteln (Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, ca. 100 000 Euro im Ausgabetitel 427 09) je solcher Informationsaktion mit 1 Mio. Adressaten ergeben, der durch die o. g. jeweiligen Gebührenmehreinnahmen gedeckt ist.

Diese genannten Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln sollen finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Für die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren für Schienenfahrzeuge wird beim KBA ein haushaltswirksamer Personalmehraufwand von jährlich einer Stelle im gehobenen Dienst und einer Stelle im höheren Dienst erforderlich. Dies ist mit den haushaltstechnischen Personalkostensätzen von jährlich 84 854 Euro für den gehobenen Dienst (Besoldungsgruppe A 12) und 104 062 Euro für den höheren Dienst (Besoldungsgruppe A 14) zu beziffern. Diese beiden Stellen sind im Einzelplan 12 im HH 2021 bereits ausgebracht worden. Die Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln für diese Stellen sollen finanziell im Einzelplan 16 ausgeglichen werden.

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte, die nicht zugleich Erfüllungsaufwand darstellen, werden im Übrigen nicht erwartet.

2. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es ist kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger absehbar.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es wird nicht mit Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft gerechnet. Somit werden auch keine Informationspflichten (Bürokratiekosten) eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Insbesondere ist der klargestellten Rechtsgrundlage zur Datenübermittlung zwecks Fehlerkorrektur kein neuer Erfüllungsaufwand für die Überwachungsinstitutionen oder die Versicherer zuzuordnen. Denn deren Pflicht zur Übermittlung korrekter Daten folgt bereits aus dem geltenden Recht.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Aus den Regelungen wird sich nur teilweise Erfüllungsaufwand ergeben.

4. Erfüllungsaufwand Bund

Die Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten wird in § 37 StVG künftig ausschließlich dem KBA übertragen, wodurch das KBA mit den bisher durch die Länder beantworteten Anfragen mehrbelastet wird. Zur Einschätzung dieses Mehraufwandes wurde das gegenwärtige Anfragevolumen bei den Zulassungsbehörden ermittelt. Dies ergab auch unter Berücksichtigung besonderer Expositionen durch Grenznähe ein geschätztes Mittel von 250 Anfragen je Zulassungsbehörde. Angesichts der 706 Zulassungsbehörden (inkl. Nebenstellen) ist mit 176 500 Anfragen pro Jahr zu rechnen. Diese Anzahl kann angesichts der bestehenden Auskunftspraxis beim KBA mit der dortigen Erfahrung auf Personalaufwand umgerechnet werden. Dieser zusätzliche Aufwand wird auf dauerhaft eine Person im mittleren Dienst geschätzt, sodass mit laufendem Erfüllungsaufwand i. H. v. 50 720 Euro p.a. gerechnet wird (31,70 € bei 8 Stunden pro Arbeitstag bei 200 Arbeitstagen pro Jahr). Dieser wird allerdings durch entsprechende Entlastung auf Länderebene kompensiert.

Die Präzisierung der im ZFZR zu speichernden Angaben in § 33 StVG wird zu einem einmaligen Umstellungsaufwand in der Registerprogrammierung des KBA angesichts der strukturellen Änderung in der Datenhaltung führen. Hierzu müssen die Datensatzformate sowohl für die Datenbank selbst als auch für jede Einzelanwendung in Gestalt der XML-Schemata und der entsprechenden Dokumentationen wie Verfahrenshandbücher und Schnittstellenbeschreibungen angepasst werden. Dabei erzeugt im Wesentlichen die Masse der Einzelanwendungen (Mittelungsverfahren, Auskunftsverfahren) den Aufwand, der auf etwa 500 Personenstunden geschätzt wird. Die Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes zu Grunde gelegt (43,40 € je Stunde im gehobenen Dienst), ergibt sich dadurch ein Umstellungsaufwand in Höhe von 21 700 Euro.

Dem KBA wird für die schriftliche Information der Fahrzeughalter auf der Grundlage des § 63d StVG Erfüllungsaufwand u. a. durch die technische Beurteilung der Maßnahme und Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Ermittlung der betroffenen Fahrzeuge und deren Halter, die Kuvertierung und den Versand der Informationsschreiben sowie die Beantwortung von Rückfragen der angeschriebenen Halter entstehen. Bisherige Erfahrungen im Bereich Rückrufe können nicht für eine Schätzung fruchtbar gemacht werden, da deren Aufwand auf Grund des anders gelagerten Verfahrens um ein Vielfaches überschritten wird und deren Anzahl auf Grund der anders gelagerten Veranlassung nicht vergleichbar ist. So kann letztlich allein auf Basis des erstmalig und bisher einzigen durchgeführten Halterinformationsschreibens Ende 2018 grob ein Erfüllungsaufwand je Halterinformationsschreiben i. H. v. 300 000 € an Verwaltungskosten zuzüglich 500 000 € Portokosten bei 1 Mio. Adressaten geschätzt werden. Diesen stehen entsprechende Gebühreneinnahmen gegenüber. Die Schätzung muss sich an dieser Größenordnung orientieren, da die Bearbeitung einer derartigen Informationsaktion einen initialen Grundaufwand enthält, der auch bei geringeren Adressatenzahlen gleichbleibt und daher einer lineare Darstellung je Schreiben nicht zugänglich ist. Eine weitere Informationsaktion könnte sich gegenwärtig abzeichnen. Angesichts der restriktiven Voraussetzungen in § 63d StVG ist in kurzfristiger Prognose als Anzahl jährlich eine Informationsaktion mit diesem Umfang anzunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Konkretisierung des Verfahrens mittels Schaffung der spezifischen Norm auch die Nachfrage von Herstellern nach entsprechenden Verfahren erzeugt wird, die sich indes angesichts weiterer Entwicklungen im Umfeld derartiger Maßnahmen nicht abschätzen lässt.

Zudem wird beim KBA für die neue Aufgabe der Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren von und in Schienenfahrzeugen nach der Verordnung (EU) 2016/1628 dauerhaft Erfüllungsaufwand entstehen. Die Marktüberwachungstätigkeit besteht in regelmäßigen Kontrollen, ob Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten die einschlägigen Anforderungen erfüllen. Da für die Marktüberwachung von mobilen Maschinen in der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 Kapitel III keine Quoten vorgegeben sind, um-

fasst die Tätigkeit nach derzeitiger Absehbarkeit zunächst die Erarbeitung der Überwachungsgrundlagen auf Basis der entsprechenden Verordnungen, Grundsatzarbeit sowie die Erarbeitung des Überwachungsverfahrens und die Prüfplanung (höherer Dienst) und weiter die Durchführung der Überwachung, ggf. auch auf der Grundlage von technischen Prüfungen durch Technische Dienste, sowie Ergebnisanalyse und Dokumentation (gehobener Dienst). Der Personalaufwand wird auf dieser Basis auf jährlich zusätzlich eine Person im gehobenen Dienst (69 440 Euro p.a. bei dem anzulegenden Stundensatz von 43,40 Euro) und eine Person im höheren Dienst (104 640 Euro p.a. bei dem anzulegenden Stundensatz von 65,40 Euro) geschätzt und beträgt damit 174 080 Euro jährlich. Dieser Erfüllungsaufwand wird allerdings durch entsprechende Entlastung auf Länderebene kompensiert. Weiterer Erfüllungsaufwand, insbesondere hinsichtlich der Sachkosten, ist derzeit noch nicht belastbar abschätzbar, da er von der näheren Ausgestaltung der Aufgabenwahrnehmung abhängt.

Soweit der Gesetzentwurf im Übrigen grundlegende Aufgabenzuweisungen an das KBA enthält, sind diese zum einen ihrer Natur nach zu generell, um daraus konkreten Erfüllungsaufwand abzuleiten. Zum anderen sind die Aufgaben bereits jetzt in bestehenden Befugnissen enthalten, so dass hieraus keine Änderung im Erfüllungsaufwand entspringt. Die Einzelheiten in Bezug auf die Ausführung der Aufgabe der Marktüberwachung von Fahrzeugen werden in einer gesonderten Verordnung geregelt, die den entsprechenden Erfüllungsaufwand im Einzelnen ausweisen wird.

5. Erfüllungsaufwand der Länder und Kommunen

Infolge der Übertragung der ausschließlichen Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten auf das KBA werden die Länder in eben diesem Umfang i. H. v. 176 500 Anfragen pro Jahr entlastet werden. Der hiermit bei den Ländern entfallende Aufwand dürfte den o. g. geschätzten Aufwand beim KBA i. H. v. jährlich 51 480 € übersteigen und ist damit mindestens gleich hoch anzusetzen. Denn die Auskunftsverfahren sind beim KBA als Massenverfahren standardisiert, hingegen ist die bisher auf die einzelne Zulassungsbehörde entfallende Anfrageanzahl sehr heterogen und daher mit höchst unterschiedlichem Einzelaufwand verbunden, der einer belastbaren Hochrechnung nicht zugänglich ist. Zudem bleibt die Auskunftserteilung auf Anfragen aus dem Inland weiterhin Aufgabe der Zulassungsbehörden. Und nicht zuletzt dürfte vor allem in der Anfangszeit eine Weiterleitung von ausländischen Anfragenden an das KBA erforderlich sein.

Nach Übernahme der Aufgabe der Marktüberwachung von Motoren von Schienenfahrzeugen nach der Verordnung (EU) 2016/1628 durch das KBA werden die bisher für diese Aufgabe zuständigen Länder in mindestens eben dieser Höhe von bisher abschätzbaren 174 080 Euro jährlich entlastet. Der bei den Ländern entfallende Aufwand dürfte diese Schätzung in der Summe noch übersteigen, da durch die zentrale Aufgabenwahrnehmung das Vorhalten von Expertise in jedem der 16 Länder entfällt.

3. Weitere Kosten

Für ein Halterinformationsschreiben nach § 63d StVG wird eine Gebühr von 2 500 bis 300 000 Euro eingeführt, je nach Anzahl der zu adressierenden Halter, zuzüglich der Portokosten. Diese Möglichkeit richtet sich an antragstellende Hersteller und Teilehersteller, die Gebühr betrifft also die Wirtschaft. Im Übrigen folgen aus dem Gesetzentwurf weder sonstige direkte oder indirekte Kosten für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, noch Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau.

4. Weitere Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf hebt eine befristete und abgelaufene Vorschrift auf und trägt damit zur Rechtsbereinigung bei.

2. Gleichstellung

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Es bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

3. Nachhaltigkeit

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Die Managementregelungen und die Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie werden zum Teil berührt. Mit den Aufgabenzuweisungen an das KBA sowie den Ermächtigungsgrundlagen für Regelungen über den Betrieb von Fahrzeugen insbesondere im Hinblick auf ihre Emissionen werden der Klimaschutz und die Luftqualität positiv adressiert.

VII. Befristung; Evaluierung

Keine.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 StVG)

Die geänderten Verweise auf § 6 StVG müssen als notwendige rechtssystematische Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden. Bei der Umstellung auf das neue System des § 6 StVG werden die Verweise grundsätzlich nur auf die unmittelbar für die Sachmaterie geltenden Ermächtigungsgrundlagen des § 6 Absatz 1 und Absatz 2 StVG gerichtet, ohne zugleich explizit auch auf die Ermächtigung zum Erlass von Verfahrensregeln in § 6 Absatz 3 StVG zu verweisen. Die Verfahrensermächtigung wird nur in den Fällen zitiert, wenn die Ermächtigung an der Stelle ausschließlich eine Materie des Verfahrens behandelt.

Generell nicht zitiert werden die ausdehnenden Absätze 4 ff. des neuen § 6 StVG, die im Kontext stets mitgelten (vgl. näher die Begründung zur § 6 StVG).

In § 2 Absatz 8 Satz 2 sind nun die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung aufgeführt. Dies geschieht aus systematischen Gründen quasi als Ausgleich zur abstrahierten Neufassung des § 6 StVG und weist die Kurse nun an dieser Gesetzesstelle als vom Gesetzgeber vorgesehene eignungsfördernde Maßnahme aus. Sie sind bisher bereits in der FeV geregelt und stellen eine freiwillige Maßnahme nach Wahl des Betroffenen dar. Unter bestimmten Voraussetzungen ist bei Teilnahme an einem solchen Kurs nach vorheriger Zustimmung durch die Fahrerlaubnisbehörde ein erneutes medizinisch-psychologisches Gutachten entbehrlich. § 2 Absatz 8 Satz 3 schließt von der Möglichkeit der ersatzweisen Vorlage einer Bescheinigung über die Teilnahme an einem solchen Kurs die Fälle des § 4 Absatz 10 Satz 4 sowie die Fälle aus, in denen es an der Kraftfahreignung aufgrund erheblicher oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vor-

schriften oder Strafgesetzes mangelte. Denn diesen Fällen liegen derart erhebliche Umstände zugrunde, unter denen das Gesetz die Eignung abspricht. In diesen Fällen bedarf es stets eines erneuten, uneingeschränkt positiven Eignungsgutachtens und der Fahrerlaubnisbehörde ist eine Zustimmung zu einer Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung verwehrt.

Zu Artikel 1 Nummer 2 – 5, 8, 9 – und 22 (§§ 2a, 2b, 3, 4, 6b, 6c und 31 StVG)

Die geänderten Vorschriften des StVG enthalten Verweise auf § 6 StVG, die als notwendige rechtssystematische Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden müssen.

Bei der Umstellung auf das neue System des § 6 StVG werden die Verweise grundsätzlich nur auf die unmittelbar für die Sachmaterie geltenden Ermächtigungsgrundlagen des § 6 Absatz 1 und Absatz 2 StVG gerichtet, ohne zugleich explizit auch auf die Ermächtigung zum Erlass von Verfahrensregeln in § 6 Absatz 3 StVG zu verweisen. Die Verfahrensermächtigung wird nur in den Fällen zitiert, wenn die Ermächtigung an der Stelle ausschließlich eine Materie des Verfahrens behandelt.

Generell nicht zitiert werden die ausdehnenden Absätze 4 ff. des neuen § 6 StVG, die im Kontext stets mitgelten (vgl. näher die Begründung zur § 6 StVG).

Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 StVG)

Die Neufassung des § 6 StVG ist im Hinblick auf eine effiziente Anwendung notwendig geworden. Die bisherige Fassung ist nach und nach durch kleinschrittige Aufzählungen und die Verwendung von Beispielen und Details ausdifferenziert worden, um anlassbezogen einzelne Regelungsinhalte herauszustellen und abzusichern. Dies geschah allerdings vielfach ohne Anspruch auf ein systematisches Gesamtkonzept im Hinblick auf die anderen Ermächtigungsinhalte des § 6 StVG. Daher kommt den einzelnen Aufzählungen nicht etwa der vermeintliche Charakter von Regelbeispielen zu, die im Umkehrschluss den Inhalt der Ermächtigung negativ begrenzen würden. Zum Teil sind für einen Regelungsinhalt auch mehrere Einzelermächtigungen einschlägig, was zur erschwerten Erfüllung des Zitiergebotes führt und das Risiko einer falschen Rechtsanwendung beim Verordnungserlass begünstigt. Insgesamt ist diese zentrale Ermächtigungsnorm daher unübersichtlich geworden, sodass eine auch für den Bürger nachvollziehbare Anwendung unmöglich geworden ist.

Die Neufassung verfolgt das Ziel, die Formulierung der Ausführungsbestimmungen auf eine höhere Abstraktionsebene zurück zu holen und dabei den im Grunde intendierten Ermächtigungsumfang und Anwendungsbereich zu erhalten, ohne ihn auszuweiten, jedoch von der vermeintlichen und rechtsstaatlich nicht in dieser Tiefe erforderlichen Vereinzelung weitestgehend zu befreien. Dies soll mit der beigefügten Tabelle verdeutlicht werden, anhand derer nachvollzogen werden kann, in welchen Vorschriften die bisherigen Regelungen in der neuen Fassung abgebildet werden. Dabei wird auch das erforderliche Maß an die Bestimmtheit der Verordnungsermächtigungen beachtet. Die Anforderungen an die Bestimmtheit können insbesondere bei vielgestaltlichen Lebenssachverhalten geringer sein. Der vorliegende Abstraktionsgrad wird folglich den sich im Wandel befindlichen Regelungsbedürfnissen gerecht, der durch moderne und noch zu entwickelnde Fortbewegungsmittel beeinflusst wird.

Am Beispiel der Zulassung von Personen zum Straßenverkehr sei dies erläutert: Unter § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 fallen auch 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 dem bisherigen § 3 Absatz 7 StVG. Wegen des nun höheren Abstraktionsgrades ist keine besondere Erwähnung dieser bisher detaillierten Punkte mehr von Nöten. Regelungen über den Inhalt von Fahrerlaubnissen nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a StVG umfassen auch die Regelung besonderer Fahrerlaubnisse. In diesen Buchstaben a wird auch die Probezeit als Anfangszeit einer Fahrerlaubnis thematisch aufgenommen. Die nähere Bestimmung der sonstigen Voraussetzungen zur Teilnahme am Straßenverkehr in § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b StVG umfassen sonstige Voraussetzungen nach § 2 Absatz 2 StVG. Zudem sind hier auch die von einer Fahrerlaubnis unabhängigen Anforderungen zur Teilnahme am Straßenverkehr enthalten, also die Anforderungen an das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge. Die Herstellung von Befähigung und Eignung in § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c StVG umfasst sprachlich auch die Wiederherstellung nach Entziehung der Fahrerlaubnis. Maßnahmen nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c StVG können von der zuständigen Behörde angeordnete Maßnahmen oder auch solche zur freiwilligen Teilnahme sein. Die Prüfung nach Buchstabe d umfasst auch die Überprüfung. Mit Inhalten nach § 6 Absatz1 Nummer 1 Buchstabe e sind die Inhalte von Fahrerlaubnissen nach Buchst. a gemeint, etwa die von den Fahrerlaubnisklassen in der Regel umfassten Inhalte einer Fahrerlaubnis.

Wegen des nun höheren Abstraktionsgrades auch nicht mehr ausdrücklich enthalten ist die Klarstellung des bisherigen § 6 Absatz 4a StVG, wonach klargestellt wurde, dass Rechtsverordnungen auf Grund des bisherigen Absatzes 1 Nummer 1, 2 oder 3 auch erlassen werden können, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen der Teilnahme von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion am Straßenverkehr Rechnung zu tragen. Das hoch- und vollautomatisierte Fahren ist mittlerweile zu einer etablierten Form der Fahrfunktionen geworden, sodass die aus Gefahrenabwehrgründen für seine Ausgestaltung erforderlichen Vorschriften aufgrund der allgemeinen Ermächtigungen des Absatzes 1 oder 2 erlassen werden können, ohne dass es dafür einer gesonderten Klarstellung bedarf.

In der Neufassung nach wie vor vorgenommene Vereinzelungen durch Aufzählung von Unterfällen mit „insbesondere“ oder „einschließlich“ haben nach wie vor weder den Anspruch einer abschließenden noch im Umkehrschluss einer ausschließenden Aufzählung, sondern dienen lediglich der exemplarischen Heraushebung. Der Detaillierungsgrad der Aufzählung von Unterfällen orientiert sich auch am Detaillierungsgrad der gesetzlichen Vorgaben: Da insbesondere im Bereich der Fahrerlaubnis detaillierte Vorgaben im Straßenverkehrsgesetz in den §§ 2 ff. bestehen, fällt die Detaillierung der Ermächtigung (§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG) hier auch stärker aus als bei anderen Materien. Dies bedeutet jedoch nicht, dass im Bereich der Fahrerlaubnis genannte Gegenstände in den anderen Regelungsbereichen, in deren Untergliederungseinheit sie nicht explizit genannt sind, ausgeschlossen wären. So sind etwa Auflagen und Beschränkungen zur Fahrerlaubnis in § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a StVG explizit genannt (vgl. § 2 Absatz 4 Satz 2 StVG), wohingegen Anordnungen für die Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und 6 StVG ebenso umfasst sind und sich dort in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1 ergeben.

Hinsichtlich der Ermächtigung zur Regelung von Ausnahmen ist zu differenzieren: In einigen Nummern (Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Nummer 6) wird das BMVI explizit zur Regelung von Ausnahmen ermächtigt. Dies ist nur insoweit erforderlich, als es darum geht, den Verordnungsgeber zu Abweichungen von gesetzlich festgelegten Detailvorgaben zu ermächtigen, etwa im Rahmen der generellen Zulassungspflicht nach den §§ 1 oder 2 StVG und dortigen detaillierten Vorgaben auf Gesetzesebene. Bei Materien, bei denen keine gesetzlichen Vorgaben existieren, enthält dagegen die Ermächtigung zur Regelung der Materie an sich bereits auch die Befugnis des Verordnungsgebers, bestimmte Sachverhalte gar nicht oder neben Grundsätzen auch Ausnahmen davon zu regeln.

Diese Ermächtigungen zur Regelung von Ausnahmen, auch von gesetzlichen Vorgaben, führen jeweils in Zusammenschau mit Absatz 3 Nummer 1 dazu, dass der Verordnungsgeber auch ermächtigt ist, bestimmte Ausnahmebefugnisse der vollziehenden Behörden im Einzelfall oder allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller in der Vollzugspraxis zuzulassen. Die Formulierung „Einzelfall“ nimmt den Wortlaut von § 35 VwVfG direkt auf und meint jede Regelung eines Einzelfalles im Gegensatz zur abstrakten Rechtsnorm, sei es eine Augenblicksregelung, eine Dauerregelung oder eine Allgemeinverfügung.

Das neu geschaffene Abstraktionsniveau der Verordnungsermächtigungen schafft im Ergebnis ausreichend Regelungsspielraum, damit die darauf aufbauenden Rechtsverordnungen den Herausforderungen der Praxis gerecht werden können. Dabei ist der neue Abstraktionsgrad eingrenzend genug, um den Verordnungsgeber hinreichend zu lenken. Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigungen bleiben erkennbar, sodass die Tragweite der erteilten Ermächtigungen begrenzt ist und die Voraussetzungen des Artikel 80 Absatz 1 Satz 2 GG erfüllt sind.

Durch die Zurückführung der Norm auf ein höheres Abstraktionsniveau werden ohne Erweiterung des ursprünglich vom Gesetzgeber intendierten Ermächtigungsumfangs in sachlicher Hinsicht die Grenzen des Spielraums für den Verordnungsgeber anders gefasst. Im Vergleich zu den bisher mittels zahlreicher Aufzählungen sehr eng gefassten Grenzen der Ermächtigungsgrundlage bietet der neue Entwurf ein offeneres Verständnis der möglichen Regelungsinhalte, die aber durch die in der Eingangsformulierung der Absätze 1 und 2 jeweils herausgearbeitete Zweckbestimmung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ausreichend beschränkt werden. Diese Zweckbestimmung ist dem Straßenverkehrsrecht als Ordnungs- und Gefahrenabwehrrecht von Beginn an immanent. Es ist auf der Gesetzgebungskompetenz des Straßenverkehrs erlassen. Angesichts der neuen Struktur soll dies transparent und systematisch den Ermächtigungen vorangestellt werden. Dabei ist diese Zweckbestimmung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs in den Absätzen 1 und 2 in einem weiten Sinne zu verstehen. Dies wird durch Absatz 1 Satz 4 deutlich, in dem zur Klarstellung ausgeführt wird, dass auch die aufgezählten weitergehenden Zwecke umfasst sind. Insoweit ist die Zweckbestimmung hier weiter als etwa in § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG (dort enger nur „Sicherheit des Verkehrs“). Hiermit soll klargestellt werden, dass straßenverkehrsrechtliche Regelungen auch getroffen werden dürfen, um Maßnahmen zur Rettung von Personen zu schützen. Hier geht es etwa um Halteverbote vor Feuerwehr- oder Krankenhauseinfahrten. Ebenso soll klargestellt werden, dass die unmittelbar auf einen Unfall folgende Sicherung von sich aus diesem Unfall ergebenden Schadensersatzansprüchen vom ordnungsrechtlichen Charakter des Straßenverkehrsrechts umfasst ist. Auch diese Zwecke dienen der Ordnung und damit der Leichtigkeit des Straßenverkehrs und sind daher von der Gesetzgebungskompetenz des Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG gedeckt.

Die aufzählende Beschreibung einzelner Ermächtigungsinhalte unter dem Wort „insbesondere“ oder „einschließlich“ dient der exemplarischen Ausformung der Ermächtigungsinhalte, deren Grenzen auf diese Weise nicht durch eine abschließende Aufzählung, sondern durch Auslegung zu bestimmen sind. Dabei kommt den einzelnen genannten Materien jedoch nicht der strenge Charakter von strafrechtlichen Regelbeispielen mit deren enger Maßstabssetzung, sondern ein weiterer Interpretationsspielraum zu, der Inhalt und Grenzen der Ermächtigung immer noch hinreichend bestimmt.

Die neu geschaffene Struktur zeichnet sich dadurch aus, dass die verschiedenen Absätze miteinander im Kontext gelesen werden müssen. So ist beispielsweise Absatz 1 oder Absatz 2 als Inhaltsermächtigung jeweils zusammen mit dem ausdehnenden Absatz 3, dessen querschnittlichen bzw. abrundenden Inhalten und hier insbesondere der Verfahrensermächtigung in Absatz 3 Nr. 1, zu lesen. Die verwaltungsrechtlichen Handlungsformen der Erteilung von Rechten und der sonstigen Anordnungen oder Maßnahmen zur Umsetzung der Regelungsinhalte aus Absatz 1 oder 2 können nach Absatz 3 Nr. 1 erforderlichenfalls ebenso mit in der Verordnung geregelt werden, wie die Anerkennung dies-

bezüglicher ausländischer Erlaubnisse oder Maßnahmen wie Prüfungen, Einstufungen u.ä. Auch können nach Absatz 3 Nr. 6 einzelne Aufgaben aus den Regelungsgegenständen der Absätze 1 oder 2 an das KBA oder die BASt übertragen werden. Die Ermächtigung zu ergänzenden Inhalten des Absatzes 3 kann also nur zusammen mit Absatz 1 oder Absatz 2 wahrgenommen werden. Über Absatz 1 oder Absatz 2 wird jeweils auch die Brücke zwischen den einzelnen Nummern aus Absatz 3 geschlagen und werden diese Inhalte aus Absatz 3 über diese Brücke miteinander verbunden.

So ist Absatz 1 oder Absatz 2 als Hauptzweck auch zusammen mit den zweckausdehnenden Absätzen 4, 5 und 6 Satz 2, den Nebenzwecken, zu lesen. Diese ausdehnenden Absätze 4 ff. des neuen § 6 StVG werden in Verweisungen auf diese Ermächtigungsvorschrift generell nicht mitzitiert, da sie im Kontext stets mitgelten. Dies gilt auch für die Begründung der weiteren Folgeänderungen in den folgenden Artikeln dieses Gesetzes.

Insgesamt ist auch eine klare Unterscheidung von Absatz 1 und Absatz 2 erforderlich. Die Schwierigkeit, die geforderte Sanktionierung von Verstößen gegen das europäische Typgenehmigungsrecht zu implementieren, war Grund für das Heraustrennen der Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Verordnungen zur Regelung von unionsgeprägtem Fahrzeuggenehmigungs- und insbesondere Typgenehmigungsrecht und deren transparente Regelung in einem eigenen Absatz.

Daher erfährt die Formulierung des § 6 StVG ihre wesentliche Änderung nur durch die Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen hinsichtlich des Fahrzeuggenehmigungsverfahrens ohne Zustimmung des Bundesrates. Dazu werden die Ermächtigungsgrundlagen für den Themenkomplex der Typgenehmigung, der EU-Fahrzeugeinzelgenehmigung und der Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge in § 6 Absatz 2 StVG konzentriert, soweit sie unionsrechtlich geprägt sind. Das Typgenehmigungsverfahren beruht auf europarechtlichen Vorschriften, die zum Ziel haben, technische Anforderungen an Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger sowie Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge im europäischen Rahmen zu harmonisieren und damit Markthindernisse für deren Zulassung europaweit abzubauen. Eingeschlossen ist im neuen § 6 Absatz 2 Nr. 1 Buchst. e StVG z. B. die Anerkennung von technischen Diensten im Sinne von Artikel 3 Nr. 38 der VO (EU) 2018/858. Sämtliche Aufgaben auf dem Gebiet des Typgenehmigungsrechts und der EU-Fahrzeugeinzelgenehmigung sind im Zuständigkeitsbereich des KBA konzentriert. Somit werden durch diese Verordnungsinhalte die Zuständigkeitsbereiche der Landesbehörden nicht berührt.

Die Richtlinie 2007/46/EG, die in der jüngsten Vergangenheit die europäischen Vorgaben zum Typgenehmigungsrecht enthielt, ist durch die Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge abgelöst worden. Das Datum der verbindlichen Anwendung ist der 1. September 2020. Das neue europäische Regelwerk enthält gegenüber den bisherigen Vorschriften auch neue Bestimmungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung, beispielsweise im Bereich der Pflichten der Fahrzeughersteller, der Einführer und der Händler von Kraftfahrzeugen sowie im Bereich der Marktüberwachung. Weitere zahlreiche Durchführungs- und Delegationsrechtsakte sind in der Verordnung vorgesehen. Hier sind künftig auch Feststellungen über Technologien, Strategien und andere Mittel im Sinne des neuen § 6 Absatz 2 Nr. 4 StVG auf unionsrechtlicher Ebene zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund ermöglicht die Schaffung einer eigenen Ermächtigungsgrundlage im Bereich der Typgenehmigung und auch der EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung, dem Verordnungsgeber, auf Veränderungen der europäischen Vorgaben schnell und flexibel zu reagieren und diese - in der teilweise kurzen Umsetzungsfrist - in das nationale Recht zu überführen.

§ 6 Absatz 1 Satz 3 stellt insoweit das alternative Konkurrenzverhältnis von Absatz 1 und Absatz 2 sicher, da Absatz 1 Satz 1 auch die Inhalte der Fahrzeuggenehmigung umfasst und zu nationalen Regelungen ermächtigt. Bei unionsrechtlicher Relevanz einer Rechtsverordnung ist deren Erlass auf § 6 Absatz 2 zu stützen. Unionsrechtliche Relevanz erhalten Regelungsinhalte vor allem, wenn sie von Bedeutung für die von der Verordnung (EU) 2018/858 geregelten Genehmigungsverfahren oder für die Umsetzung der Richtlinien (EU) 167/2013 und 168/2013 sind. Sofern nach Unionsrecht hingegen nationalen Regelungsraum verbleibt, (beispielhaft die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung), ist eine Verordnung auf Absatz 1 zu stützen. Es ist also entweder Absatz 1 oder Absatz 2 einschlägig.

In den Absätzen 6 bis 10 der neuen Struktur des § 6 sind Verfahrensbesonderheiten beim Verordnungserlass geregelt, etwa die gemeinsame Ermächtigung mit anderen Bundesressorts, der Verzicht auf die Zustimmung des Bundesrates oder die Subdelegationsmöglichkeit.

Einzelne weitere Änderungen der Formulierungen im Vergleich zur bisherigen Fassung des § 6 sind wie folgt enthalten:

Die bisherigen Ermächtigungsvorschriften hinsichtlich der technischen Genehmigung von Fahrzeugen (Betriebserlaubnis) finden sich nun zusammengefasst in § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5. Die Erlaubnis ist dabei eine Voraussetzung für deren Betrieb. In Abgrenzung davon ist die verwaltungsmäßige Zulassung der Fahrzeuge unter Ausstellung von Fahrzeugpapieren in Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 erfasst. Während von Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 mit dem dortigen Begriff „Prüfung“ die anlassbezogene oder auch regelmäßige Prüfung von Fahrzeugteilen und die anlassbezogene Prüfung von Fahrzeugen erfasst werden soll, wird die regelmäßige Hauptuntersuchung einschließlich ihres Untersuchungsteils der Abgasuntersuchung und die regelmäßige Sicherheitsprüfung von Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 umfasst. In Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 wurde der Begriff „Einrichtung“ neu aufgenommen, um technologieoffen auch neue Sachverhalte und Entwicklungen besser zu erfassen, etwa das Aufspielen und Einrichten von Software oder die Einrichtung eines offenen Systems am konkreten Fahrzeug.

Die explizite Nennung der Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung einer zentralen Stelle in Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 stellt eine Präzisierung der bisherigen Ermächtigung nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l und m StVG dar. Die Ermächtigung zur Beleihung folgt nun i. V. m. Absatz 3 Nummer 5.

In § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 wird durch Unterteilung in einzelne Buchstaben wie folgt differenziert: In Buchstabe a sind Maßnahmen über den Straßenverkehr geregelt, die auch zur Verfolgung der genannten Zwecke dienen können. Dabei umfasst der Begriff der Verteidigung als Oberbegriff auch deren Vorbereitung sowie Übungen. Für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in Buchstabe b kann i. V. m. Absatz 3 Nummer 5 wie bisher auch die Beteiligung Privater geregelt werden. Anders als in Buchstabe a sind die Maßnahmen nach Buchstabe c nicht auf den Straßenverkehr beschränkt, sondern ist der sichere und geordnete Straßenverkehr das Schutzobjekt selbst. Hierunter fällt zum Beispiel die Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs, dabei können die Parkplätze auch auf privatem Grund eingerichtet werden.

Des Weiteren wird im neu gefassten Absatz 1 Satz 1 Nummer 18 die Ermächtigung zur Regelung allgemeiner Ausnahmen von Gesetzes- und Verordnungsrecht normiert. Solche allgemeinen Ausnahmen sollen mit bundesweiter Geltung auch unter erleichterten Verfahrensbedingungen (ohne Zustimmung des Bundesrates) geregelt werden können, um erforderlichenfalls das Verfahren situationsgerecht öffnen oder für Ausnahmekonstellationen bundesweit einheitlich anpassen zu können. Diese Verfahrensbesonderheit rechtfertigt sich durch den Versuchscharakter, der nun explizit geregelt wird. Solche Ausnahmever-

ordnungen dienen etwa der Erprobung oder enthalten ein Angebot zur Wahl durch die Länder (sog. Öffnungsklauseln). Nach erfolgreicher Bewährung kann zur Beendigung des Ausnahmecharakters eine Bestätigung im regulären Rechtsetzungsverfahren mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen.

Die Regelung von Ausnahmen auch von gesetzlichen Vorschriften ohne Zustimmung des Bundesrates ist dabei neu. Sie rundet die Befugnis zur Ausnahmeregelung sachgerecht ab, da Ausnahmen von Verordnungsinhalten auch Ausnahmen von gesetzlichen Regelungen bedingen können oder auch eigenständig Ausnahmen von gesetzlichen Regelungen versuchsweise erprobt werden könnten. Zur Begrenzung ist die Ausnahme von gesetzlichen Vorschriften lediglich auf die gesetzlichen Vorgaben der „Verkehrsvorschriften" in den §§ 1 ff. des gleichnamig betitelten Abschnitts I bezogen. Zudem wird für solche Ausnahmen von gesetzlichen Vorgaben in Verbindung mit Satz 2 eine explizite Befristung vorgegeben. Im Vergleich zu der bisherigen Befristungsregelung in § 6 Absatz 6 StVG wird aus Gründen der Praktikabilität diese Zeitdauer für die Erprobung solcher Ausnahmen von Abschnitt I von 3 auf maximal 5 Jahre ausgedehnt und ist einmal um diese maximale Geltungsdauer verlängerbar. Die bisherige Befugnis zur Regelung von Ausnahmen vom Verordnungsrecht nach § 6 Absatz 3 StVG ohne Zustimmung des Bundesrates ist ebenfalls in der neuen Nummer 18 enthalten und unterliegt wie bisher nicht einer Befristung. Die konkrete Ausnahmeregelung des bisherigen § 6 Absatz 6 StVG findet sich in den allgemeinen Ausnahmebefugnissen wieder und ist durch § 6g StVG begrenzt.

Die durchgehende Verwendung der Bezeichnung „Anbieten zum Verkauf" in § 6 anstatt bisher „Feilbieten" dient lediglich der Anpassung an eine moderne Rechtssprache und soll als Synonym verstanden werden.

Außerdem wird gemäß dem neu gefassten Absatz 1 Satz 1 Nummer 10 die Verordnungsermächtigung dahingehend erweitert, dass der Erlass einer Verordnung über das Anbieten zum Verkauf, Veräußern und Inverkehrbringen nicht mehr auf gewerbsmäßiges Handeln beschränkt wird. Dies ist erforderlich, um auch mögliche Anforderungen beispielsweise an einen Verkauf zwischen Privaten stellen zu können.

Die Begrifflichkeiten der Datenschutz-Grundverordnung werden aufgegriffen. So spricht beispielsweise Absatz 3 Nummer 3 nur noch von der „Verarbeitung personenbezogener Daten". Die Verarbeitung als Oberbegriff soll dabei jede nach der Datenschutz-Grundverordnung denkbare Datenverarbeitung umfassen, wie z. B. auch die Erhebung und Nutzung der Daten.

In Absatz 3 ist die Mitwirkung Privater in mehreren Aspekten querschnittlich geregelt. So ist in Absatz 3 Nummer 3 die Anerkennung und Überwachung von privat agierenden Rechtspersönlichkeiten ausgeformt, in Absatz 3 Nummer 7 die erforderliche Versicherung für eine solche Tätigkeit. In Absatz 3 Nummer 5 Buchstabe a ist speziell und zwecks Rechtsklarheit ausdrücklich die Verwaltungshilfe und die Beleihung aufgeführt. Die im bisherigen § 6 StVG einer Beleihung zugänglichen Materien finden sich jetzt in den hier genannten Normzitaten als abschließende Aufzählung wieder.

Die in Absatz 4 genannten weiteren Zwecke zum Erlass von Rechtsverordnungen dienen nur als Nebenzwecke, die ebenfalls verfolgt werden können. Der Hauptzweck der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs bleibt hier durch die Verbindung mit Absatz 1 oder Absatz 2 umfassend bestehen. Zum Beispiel sind Regelungen über Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 i. V. m. Absatz 4 Nummer 2 zu stützen.

Der neue Absatz 5 schafft die Ermächtigung, Verordnungen nach Absatz 1 und 2 auch für den Nebenzweck der Umsetzung von europäischem Recht zu erlassen. Dies könnte etwa für die Fahrerlaubnis-Verordnung im Bereich von Verordnungen nach Absatz 1 und für die Umsetzung des Typgenehmigungsrechts nach Absatz 2 einschlägig sein.

Der Nebenzweck der Bekämpfung von Straftaten in Absatz 6 Satz 2 umfasst angesichts des Bezugs auf die zitierten Regelungsinhalte des Absatzes 1 und im Kontext des Straßenverkehrsrechts solche Straftaten, die sich auf Fahrzeuge, deren Kennzeichen oder diesbezügliche Dokumente beziehen oder die mit Hilfe von Fahrzeugen, deren Kennzeichen oder diesbezüglichen Dokumenten begangen werden. Hier sind zum Beispiel Aspekte der Fälschungssicherheit von Plaketten oder Bescheinigungen, wie etwa Führerscheinen oder Fahrzeugpapieren, und deren Missbrauch umfasst.

In Absatz 6 Satz 4 wird neu ein gemeinsamer Verordnungserlass mit dem für Verbraucherschutz zuständigen Bundesministerium vorgesehen, wenn es um Regelungen geht, die zu dem Nebenzweck des Verbraucherschutzes erlassen werden und sich auf Absatz 4 Nummer 3 stützen.

Eine Ergänzung erfährt die Verordnungsermächtigung in Absatz 8 in Form einer neuen Verfahrensmodalität, die in anderen Rechtsgebieten als Eilverordnung bereits eingeführt ist (§ 38 Absatz 2, 3 TierGesG, § 72 PflSchG, § 15 Absatz 3 DüngG, § 70 Absatz 1, 3 LFBG): Dem BMVI wird die Ermächtigung zum Erlass von befristeten Verordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates eingeräumt bei Gefahr in Verzug, also bei einem außergewöhnlichen Eilbedürfnis im zeitlichen Ablauf. Diese Spielart der Verordnungsermächtigung entspringt dem Bedürfnis nach einer sofortigen und flexiblen Regelungsmöglichkeit in Krisensituationen zur Aufrechterhaltung der Handlungsfähigkeit des Verordnungsgebers, deren Erforderlichkeit sich beispielsweise auch im Zuge der Corona Pandemie für bestimmte Ausnahmesituationen und Sondervorschriften oder bundeseinheitlich ordnungserhaltende Maßnahmen verdeutlicht hat. Dabei handelt es sich um die Möglichkeit, Verordnungen zeitlich begrenzt als Krisenmaßnahme zu erlassen, für den Fall, dass das reguläre Verordnungsverfahren mit der mindestens 2 Monate oder in Sitzungspausen auch längere Zeit erfordernden Beteiligungszeit des Bundesrates zu langwierig und der Dringlichkeit des Tätigwerdens nicht angemessen wäre. Solche Eilverordnungen stehen angesichts ihres Ausnahmecharakters unter hohen Rechtfertigungsanforderungen. Die Wahrnehmung der Befugnis ist auf das absolut erforderliche Maß im gesamtstaatlichen Interesse zu beschränken, soll möglichst die Stellungnahmen von obersten Landesbehörden berücksichtigen und Ausnahmetatbestände ins Kalkül ziehen, in denen örtliche Unterschiede maßvoll Berücksichtigung finden könnten, sofern dem Anlass nicht zuwiderlaufend. Um diese Verordnungsbefugnis zu begrenzen und die Mitbestimmungsrechte der Länder zu wahren, sollen die Länder möglichst angehört werden und soll die Geltungsdauer einer solchen Verordnung bei Gefahr in Verzug auf maximal 3 Monate beschränkt sein. Sie ist nicht verlängerbar. Vielmehr wird bei Bedarf in dieser Zeit eine Regelung im regulären Verordnungsverfahren, auch unter Nutzung des Umlaufverfahrens im Bundesrat, angeschlossen werden können.

Weiterhin wird im künftigen § 6 Absatz 9 StVG der Anwendungsbereich der vereinfachten Folgekorrekturen nach Änderungen von Rechtsvorschriften sachgerecht ergänzt: Nach den neuen Nummern 2 und 3 sollen auch Verweise auf EU-Recht in Verordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates redaktionell angepasst werden können oder aber nach Wegfall von EU-Recht die hiervon abhängigen Verordnungsregelungen ohne Zustimmung des Bundesrates gestrichen oder inhaltlich sinnvoll angepasst werden können.

Ebenfalls abgerundet wird im neuen Absatz 10 der Anwendungsbereich der Subdelegationsbefugnis. Während bisher lediglich in § 6 Absatz 5 bis 7 StVG eine solche Befugnis eingeräumt oder die Subdelegation selbst geregelt war, soll dem BMVI nun umfassender eine solche Ermächtigung zur Subdelegation der Verordnungsbefugnis zur Verfügung stehen. Dies ist ein Instrument, eine bundeseinheitliche Regelung auf das erforderliche Maß zu beschränken, und wird dem Wesen der in diesem Bereich bestehenden konkurrierenden Gesetzgebungsbefugnis gerecht. Allerdings erfordert die Materie des länderübergreifenden Straßenverkehrs vielfach gerade bundeseinheitliche Regelungen im Interesse der Rechtssicherheit und Verkehrssicherheit. Daher wird die hier eingeführte Verallgemeinerung der Subdelegationsbefugnis sachgerecht begrenzt durch ein durchgehen-

des Zustimmungserfordernis des Bundesrates (kein Verweis auf § 6 Absatz 7 StVG). Zudem wird die Verantwortung des BMVI zur bundesweiten Vereinheitlichung des Straßenverkehrsrechts durch die geregelte Koppelung der Subdelegation an ein regionales Bedürfnis betont.

Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 6a StVG)

Die Änderung in Absatz 1 Nummer 1 ist eine rechtssystematische Ergänzung im Zuge der in § 2 Absatz 1 Nummer 2 KBAG erweiterten Aufgabe des KBA auch zur Verwendung der Daten der Zentralen Register. Für die konkreten Verwendungen von Registerdaten durch das KBA werden Gebührenregelungen erforderlich.

Absatz 7 enthält einen Verweis auf § 6 StVG, der als notwendige rechtssystematische Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden muss.

Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 23 StVG)

Der Regelungsinhalt des § 23 StVG ist durch Neufassung des § 24 StVG in diesem und in § 69a Absatz 2 Nummer 7 StVZO aufgegangen.

Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 24 StVG)

Zu § 24 Absatz 1:

Dieser Absatz ist ergänzt worden und enthält nun konkrete Verweise auf die mit einer Bußgeldbewehrung zu versehenden Verordnungen, unter Nennung der Verordnungsermächtigung. So werden die möglichen Inhalte und konkreten Gegenstände der Bußgeldbewehrung durch Zitat von § 6 Absatz 1 und 3 ausdrücklich genannt. Dabei ist auch berücksichtigt, dass sich die Verordnungsermächtigung hinsichtlich der Gegenstände stets aus § 6 Absatz 1, 3 ergibt und damit auch die ausdehnenden Vorschriften über Nebenzwecke und Zustandekommen nach den Absätzen 4 bis 9, die in Verbindung mit § 6 Absatz 1 geregelt werden können, mit einbezogen sind, ohne dass diese Absätze an dieser Stelle gesondert genannt werden müssten.

Zu § 24 Absätze 2 und 3:

Die seit dem Jahr 2015 aufgedeckten Manipulationen verschiedener Hersteller im Bereich der Emissionssysteme für serienmäßig produzierte Kraftfahrzeuge haben gezeigt, dass eine Präzisierung und Verschärfung der bestehenden Regelungen zur Sanktionierung von Zuwiderhandlungen gegen europarechtlich verankerte Typgenehmigungsvorschriften erforderlich ist.

Die bisher geltende Sanktionsandrohung reicht nicht mehr aus, um auch Fahrzeug- oder Fahrzeugteilehersteller in einer dem Verstoß gegen Typgenehmigungsvorschriften angemessenen Art und Weise zur Verantwortung zu ziehen. Zwar sehen die bestehenden Bußgeldvorschriften die Verantwortlichkeit von Herstellern bereits vor. Die Bußgeldbewehrung ergibt sich für die praktisch relevanten Fälle

- der Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder der Verfahren, die zu einem Rückruf führen,

- der Verfälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mit den Vorgaben der Typgenehmigung,

- der Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten,

- der Verwendung von Abschalteinrichtungen,

- der Verweigerung des Zugangs zu Informationen oder

- einer Änderung der tatsächlichen Produktion

aus dem Zusammenwirken der §§ 24 StVG, 37 und 27 EG-FGV.

Wie in § 24 Absatz 1 StVG ist auch für Absatz 2 berücksichtigt, dass sich die Verordnungsermächtigung aus § 6 Absatz 2 StVG ergibt und damit auch die Gegenstände nach § 6 Absatz 5 und 9 StVG, die in Verbindung mit Absatz 2 geregelt werden können, mit einbezogen werden, ohne dass diese Absätze an dieser Stelle gesondert genannt werden müssten.

§ 37 Absatz 1 EG-FGV, der auf § 24 Absatz 1 StVG verweist, bewehrt Zuwiderhandlungen gegen § 27 Absatz 1 Satz 1 EG-FGV. Danach dürfen neue Fahrzeuge, selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG vorgeschrieben ist, nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.

Der insoweit in Betracht kommende Bußgeldrahmen beträgt lediglich 2000 Euro. Bei Verstößen der Hersteller werden sich – anders als bei Verstößen von Händlern oder anderen Personen, die einzelne Fahrzeuge ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung in den Verkehr bringen - die betreffenden Handlungen regelmäßig auch nicht auf ein einzelnes konkretes Fahrzeug beziehen, sondern sich wegen der der Gestaltung des Produktionsprozesses auf alle von dem Verstoß betroffenen Fahrzeuge auswirken, sodass die Ahndung in der Regel nur als einheitliche Tat infrage kommt, der Bußgeldrahmen also insgesamt nur 2000 Euro beträgt und die Geldbuße nicht für jedes einzelne rechtswidrig in Verkehr gekommene Fahrzeug erhoben werden kann.

Der bisher ebenfalls infrage kommende Bußgeldtatbestand des § 23 Absatz 2 StVG in Verbindung mit § 37 Absatz 2 EG-FGV war im Hinblick auf Fahrzeughersteller vielfach nicht anzuwenden, weil es hier um das Feilbieten eines Fahrzeugs, einer selbstständigen technischen Einheit, eines Bauteils, eines Teils oder einer Ausrüstung geht. Fahrzeughersteller als solche, die Adressat der Typgenehmigungsregelungen sind, bieten diese in der Regel aber nicht feil, sondern übergeben das fertige Produkt einer Vertriebsorganisation, die dann das Feilbieten übernimmt. Nur wenn diese Vertriebsorganisation auch dem Hersteller zuzurechnen ist, kann sich eine Erfüllung des Tatbestandes ergeben.

Die Richtlinie 2007/46/EG, die mit der EG-FGV in deutsches Recht überführt worden ist, wurde durch die Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge abgelöst, die ab dem 1. September 2020 verbindlich anzuwenden ist. Die Richtlinie 2007/46/EG trat am 1. September 2020 außer Kraft. Vor diesem Hintergrund wird die EG-FGV ebenfalls überarbeitet, um dem neuen europäischen Regelwerk, das entgegen den bisherigen Vorschriften auch neue Bestimmungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (beispielsweise im Bereich der Pflichten der Fahrzeughersteller, der Einführer und der Händler von Kraftfahrzeugen sowie im Bereich der Marktüberwachung) vorsieht, gerecht zu werden. Im Zuge dieser Überarbeitung wird § 24 StVG entsprechend dem neuen Regelungssystem ergänzt. Insbesondere wird dadurch die bestehende Lücke zur Sankti-

onierung von spezifischen Verstößen der Fahrzeughersteller gegen die Typgenehmigungsvorschriften geschlossen und zugleich ein Bußgeldrahmen vorgesehen, der dem Vorwurf und der Bedeutung der in Frage kommenden Taten gerecht wird.

Artikel 84 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 sieht vor, dass in der nationalen Umsetzung der Typgenehmigungsvorschriften die Verstöße dagegen mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen belegt werden. Die Sanktionen müssen danach insbesondere in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere der Nicht-Übereinstimmung und der Zahl der auf dem Markt bereitgestellten nichtkonformen Fahrzeuge stehen. Ferner bestimmt Artikel 84 der Verordnung (EU) 2018/858, dass mindestens folgende Verstöße im nationalen Recht ausdrücklich mit Sanktionen belegt werden müssen:

- Abgabe falscher Erklärungen,

- Fälschung von Prüfungsergebnissen,

- Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen in den Fällen, in denen es die Anordnung eines Rückrufs sowie die Versagung oder den Entzug der Typgenehmigung zur Folge haben könnte,

- Nichterfüllung der für die Benennung geltenden Anforderungen durch die Technischen Dienste,

- Weigerung, Informationen zugänglich zu machen,

- Bereitstellung auf dem Markt von genehmigungspflichtigen Fahrzeugen und Fahrzeugteilen ohne Genehmigung oder die Fälschung von Dokumenten oder Genehmigungszeichen in dieser Absicht.

Vor diesem Hintergrund sieht der neue § 24 Absatz 3 StVG eine Präzisierung und Differenzierung hinsichtlich der auf Grundlage des § 24 StVG zu ahndenden Ordnungswidrigkeiten sowie der entsprechenden Bußgeldhöhe vor:

- Die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 StVG sollen wie bisher mit einer Geldbuße von bis zu 2000 Euro geahndet werden können. Hier kommen insbesondere die herkömmlichen Verstöße gegen die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften beispielsweise der StVO, der FZV sowie der FeV in Betracht.

- Die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe b StVG sollen auf Grund Ihrer Geringfügigkeit und des beschränkten Auswirkungspotentials nur mit einer Geldbuße von bis zu 50 000 Euro geahndet werden können. Auf der Grundlage dieser Vorschrift sollen beispielsweise Verstöße im Zusammenhang mit der Kennzeichnung und Verpackung von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sowie Verstöße im Rahmen des EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahrens geahndet werden.

- Die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a oder Nummer 2 Buchstabe a StVG sollen mit einer Geldbuße von bis zu 100 000 Euro geahndet werden können. Auf der Grundlage dieser Vorschrift sollen die weniger schwerwiegenden Verstöße im Zusammenhang mit der Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen sowie Kraftfahrzeuganhängern, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, insbesondere Verstöße in entsprechenden Verwaltungsverfahren, geahndet werden.

- Die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c oder Nummer 2 Buchstabe c StVG sollen mit einer Geldbuße von bis zu 300 000 Euro geahndet werden können, sofern diese Ordnungswidrigkeiten von natürlichen Personen began-

gen werden. Hierbei soll es sich um Verstöße der Hersteller, der Einführer, der Händler und deren Bevollmächtigten handeln, die einen Verstoß gegen die im europäischen Typgenehmigungsrecht ausdrücklich niedergelegten Pflichten dieses Personenkreises darstellen.

- Die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d oder Nummer 2 Buchstabe d StVG sollen mit einer Geldbuße von bis zu 500 000 Euro geahndet werden können, sofern diese Ordnungswidrigkeiten von natürlichen Personen begangen werden. Hierbei soll es sich um Verstöße gegen ausdrückliche Verbote des europäischen Typgenehmigungsrechts handeln, z. B. Artikel 13 Absatz 5 VO (EU) 2018/858.

Für die Bemessung dieser Bußgeldobergrenzen wurde von einer Begehung durch eine natürliche Person ausgegangen.

Zu § 24 Absatz 4:

Werden die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c oder d oder Nummer 2 Buchstabe c oder d StVG von juristischen Personen und Personenvereinigungen begangen, so sollen sie gemäß § 30 Absatz 2 Satz 3 OWiG - und entsprechend den üblichen Vorgaben des Wirtschaftssanktionsrechts - mit einer Geldbuße in zehnfacher Sanktionshöhe geahndet werden können. Hierbei handelt es sich um Ordnungswidrigkeiten, die von einem Fahrzeughersteller, dem Einführer oder dem Händler eines Kraftfahrzeugs oder Kraftfahrzeuganhängers, eines Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit sowie den Bevollmächtigten dieser Personen begangen werden. Die neue Verordnung (EU) 2018/858 sieht für diese Personen besondere Pflichten vor, beispielsweise die Pflicht sicherzustellen, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten nicht so konstruiert sind, dass sie Strategien oder andere Mittel aufweisen, die ihre bei Prüfverfahren gezeigten Leistungen unter Bedingungen, mit denen im normalen Betrieb vernünftigerweise gerechnet werden kann, in einer den Typgenehmigungsvorschriften zuwiderlaufenden Weise verändern. Die genannten Personen bringen Kraftfahrzeuge und andere Gegenstände in den Verkehr, die grundsätzlich geeignet sind, weitreichende Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit sowie die Umwelt und die öffentliche Gesundheit zu entfalten, und somit negative Folgen für eine Vielzahl weiterer Personengruppen zu haben. Diese Zuwiderhandlungen gilt es daher mit einer den typischen Sachumständen gerecht werdenden Geldbuße zu bewehren.

Die Regelung orientiert sich an anderen vergleichbaren Vorschriften. Zurzeit verweisen insbesondere folgende Rechtsvorschriften auf die Rechtsfolge des § 30 Absatz 2 Satz 3 OWiG: § 130 Absatz 3 Satz 2 OWiG, § 172 Absatz 2 Satz 2 des Sanierungs- und Abwicklungsgesetzes (SAG) sowie § 4 Absatz 2 Satz 2 des Netzwerkdurchsetzungsgesetzes (NetzDG). Die Ausgangsvoraussetzungen sowie die Reichweite der damit belegten Verstöße sind auch mit solchen des Typgenehmigungsrechts vergleichbar.

Die weitreichenden Auswirkungen der genannten Zuwiderhandlungen sind im Zusammenhang mit den aufgedeckten Manipulationen deutscher Hersteller im Bereich der Emissionssysteme für serienmäßig produzierte Kraftfahrzeuge in den letzten Jahren plakativ deutlich geworden. Im Hinblick auf die Bemessung der Bußgeldbewehrung können die von verschiedenen Staatsanwaltschaften erlassenen Bußgeldbescheide herangezogen werden, die die Zuwiderhandlungen unter den Gesichtspunkten des § 30 OWiG verfolgt haben. So hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig mit Bescheid vom 13. Juni 2018 gegen die Volkswagen AG eine Geldbuße in Höhe von einer Milliarde Euro festgesetzt. Mit Bescheid vom 16. Oktober 2018 hat die Staatsanwaltschaft München II gegen die Audi AG eine Geldbuße in Höhe von 800 Millionen Euro festgesetzt. Mit Bescheid vom 7. Mai 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Porsche AG eine Geldbuße in Höhe von 535 Millionen Euro festgesetzt. Mit Bescheid vom 24. September 2019 hat die

Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Daimler AG eine Geldbuße in Höhe von 870 Millionen Euro festgesetzt.

Auch wenn diese Bußgeldbescheide zeigen, dass besonders bedeutende Verstöße der Hersteller durchaus nach geltendem Recht bereits mit hohen Geldbußen verfolgt werden können, bedarf es eines speziellen Tatbestandes, weil in den fraglichen Fällen Straftaten, die in den Unternehmen von Mitarbeitern begangen worden sind, vorgelegen haben, was die Anwendung des § 30 OWiG ermöglichte. Die genannten Typgenehmigungsverstöße führen aber schon für sich genommen zu den wirtschaftlichen Vorteilen, ohne dass es unbedingt der Begehung von Straftaten bedarf. Entsprechend betragen die Ahndungsanteile der vorgenannten Geldbußen zwischen vier und fünf Millionen Euro. Der weit überwiegende Anteil der Geldbuße entfällt dagegen jeweils auf die Abschöpfung der wirtschaftlichen Vorteile. Die Unternehmen haben sich nach den Feststellungen der Staatsanwaltschaften Kosten in der Motorentwicklung erspart, die ansonsten unumgänglich zur Einhaltung der europäischen Emissionsziele entstanden wären, sowie durch die Bereitstellung nichtkonformer Fahrzeuge auf dem Markt einen gewissen Vorteil im Wettbewerb mit anderen Automobilherstellern geschaffen. Der Abschöpfungsanteil der Geldbuße betrug daher in den vorgenannten Fällen jeweils zwischen 995 Millionen Euro und 531 Millionen Euro.

Aus diesem Grund muss schon ihre Begehung mit einer an dem Sachverhalt ausgerichteten hohen Geldbuße bewehrt werden. Das ermöglicht es dem KBA, das auch für die Sachverhaltsaufklärung bei Typgenehmigungsverstößen zuständig ist und aus Anlass der Durchführung von Marktüberwachungsmaßnahmen entsprechende Zuwiderhandlungen aufdeckt, die Geldbuße zu verhängen, sofern die Verfolgung der Ordnungswidrigkeit, z. B. im Zusammenhang mit der Verfolgung von Straftaten nicht von der Staatsanwaltschaft übernommen wird. Letzteres wird – anders als in der gegenwärtigen Situation, bei der es um bedeutende Verstöße von Fahrzeugherstellern im Zusammenhang mit Emissionsvorschriften geht und bei denen die Staatsanwaltschaften daher tätig geworden sind, bei bedeutenden, aber nicht derart weit reichenden Typgenehmigungsverstößen – wie in der Vergangenheit – regelmäßig nicht der Fall sein.

Die Notwendigkeit, gegenüber den Herstellern zukünftig wirksamere Sanktion anzudrohen, wurde auch im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens der Kommission gegen Deutschland zum Kältemittelverstoß durch die Daimler AG deutlich. In diesem Zusammenhang forderte die Kommission wiederholt die Verhängung einer abschreckenden Sanktion zur Sicherstellung einer effektiven Umsetzung der EU-Richtlinie und stellte die effektive Ahndbarkeit der typgenehmigungsrechtlichen Vorschriften mit der aktuellen Bußgeldbewehrung in Frage.

Anhand der europäischen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und den darin geregelten Bußgeldobergrenzen wird deutlich, welches Verständnis die Europäische Union von einer wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionierung hat. So sehen beispielsweise ihre Bestimmungen einen maximalen Bußgeldrahmen gemäß Artikel 83 Absatz 5 DSGVO von bis zu 20 Millionen Euro oder im Falle eines Unternehmens 4 Prozent des weltweit erzielten Jahresumsatzes vor. Ein zweiter ähnlicher Bußgeldrahmen für geringere Pflichtverletzungen gemäß Artikel 83 Absatz 4 DSGVO sieht 10 Millionen Euro oder im Falle eines Unternehmens bis zu 2 Prozent des weltweit erzielten Jahresumsatzes vor.

Der Höhe nach ist die neu gefasste Bußgeldbewehrung auch im Gesamtgefüge des deutschen Ordnungswidrigkeitenrechts kein Ausnahmefall:

So wird in § 120 Absatz 17 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße von bis zu zwei Millionen Euro geahndet. Wird diese gegenüber einer juristischen Person verhängt, darf sie 10 Millionen Euro oder 5 Prozent des Gesamtumsatzes des vorangegangenen Geschäftsjahrs nicht überschreiten.

Gemäß § 120 Absatz 18 oder 21 WpHG ist sogar eine Bußgeldhöhe bis zu 5 Millionen Euro und im Falle einer juristischen Person sogar bis zu 15 Millionen Euro vorgesehen.

Auch nach § 24 Absatz 5 Wertpapierprospektgesetz (WpPG) ist die Verhängung einer besonders hohen Geldbuße, nämlich bis zu 700 000 Euro, möglich. Gegenüber einer juristischen Person kann die Geldbuße nach Absatz 6 bis zu einem Betrag von 5 Millionen Euro oder 3 Prozent des Gesamtumsatzes, den die juristische Person oder Personenvereinigung im der Behördenentscheidung vorangegangenen Geschäftsjahr erzielt hat, angehoben werden.

In § 81 Absatz 4 Satz 1 des Gesetzes über Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) wird ein Bußgeldrahmen bis zu einer Million Euro bzw. im Falle eines Unternehmens, von 10 Prozent des Gesamtumsatzes des vorangegangenen Geschäftsjahres, vorgesehen.

Das OWiG sieht auch sonst höhere Bußgeldobergrenzen vor, wenn sie sich gegen eine juristische Person richtet. So kann sich die normale Regelgeldbuße im Falle einer Verhängung gegen eine juristische Person gemäß § 30 Absatz 2 Satz 2, 3 OWiG verzehnfachen.

Im Falle des § 130 Absatz 3 OWiG kann eine Geldbuße von einer Million Euro wegen einer Aufsichtspflichtverletzung auch gegen eine natürliche Person verhängt werden, im Falle einer juristischen Person ist hier eine Verzehnfachung, also 10 Millionen Euro, möglich.

Zu § 24 Absatz 5:

Dieser enthält die bisher in § 23 Absatz 4 enthaltene Möglichkeit zur Einziehung von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Ausrüstung und erstreckt diese nunmehr auch auf Ordnungswidrigkeiten, die sich auf EU-typgenehmigte Fahrzeuge, fahrzeugteile oder Ausrüstungen beziehen.

Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 24b StVG)

Durch Neufassung des § 24 StVG ist die Norm überflüssig geworden und zu streichen.

Zu Artikel 1 Nummer 13, 16 und 18 (§§ 25, 26a, 28a, StVG)

Notwendige Folgeänderungen der Verweise auf § 24 StVG nach Aufspaltung des § 24 in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 25a Absatz 1 StVG)

Die Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs wird mit dieser Änderung auch auf verbotswidrig haltende oder parkende Anhänger ohne Kraftfahrzeug in den Fällen ausgeweitet, in denen der Verursacher nicht ermittelt werden kann. Kostentragungspflichtig ist dann der Halter des Kraftfahrzeuganhängers.

Diese Regelung ist notwendig geworden, um eine effektive Ahndung der Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr zu gewährleisten. Die Ermittlung des Verursachers bei Verstößen im ruhenden Verkehr ist in hohem Maße von der Mitwirkung des Halters abhängig. Dies gilt auch für die Ermittlung der Person, die mit einem Kraftfahrzeuganhänger einen Halt- oder Parkverstoß begangen hat. Erschwerend kommt im Falle der Kraftfahrzeugan-

hänger hinzu, dass bei einem haltenden oder parkenden Anhänger, der nicht an ein Kraftfahrzeug angehängt ist, es bereits problematisch ist, das jeweils verwendete Zugfahrzeug bzw. dessen Halter zu ermitteln.

Durch die gewählte Formulierung soll Satz 2 dabei ausschließlich für falsch haltende oder parkende Kraftfahrzeuganhänger Anwendung finden, die nicht mit einem Kraftfahrzeug als Gespann verbunden sind. Ist der Anhänger auch weiterhin im Gespann mit einem Kraftfahrzeug verbotswidrig abgestellt, haftet der Führer des Kraftfahrzeugs bzw. greift die Kostentragungspflicht des Halters des Kraftfahrzeugs. Die Bedingungen für die Anwendung der Vorschrift über die Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs (Ermittlungsdefizit vor Verjährung) aus Satz 1 sollen dabei auch für den erweiterten Anwendungsfall in Satz 2 (neu) gelten.

Durch die gewählte Formulierung „derjenige, der den Verstoß begangen hat“ soll sowohl der Fall des verbotswidrigen Haltens oder Parkens mit Hilfe des geführten Kraftfahrzeugs und des anschließenden Abkuppelns umfasst werden, als auch der Fall des nichtmotorischen Verbringens des Kraftfahrzeuganhängers durch Schieben des Anhängers in die Halt- bzw. Parkposition.

Nach der Neufassung des Satzes 3 kann von der Auferlegung der Kosten für den Halter eines Fahrzeugs oder (nun erweitert) auch eines Anhängers abgesehen werden.

Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 26 StVG)

Zu § 26 Absatz 1 und 2:

Notwendige Folgeänderungen durch die Streichung des § 23 StVG und seine Integrierung in § 24 StVG sowie die Aufspaltung von § 24 StVG mehrere Absätze.

Zu § 26 Absatz 3:

In § 26 Absatz 3 Satz 2 wird im Hinblick auf die Verfolgung der besonders schwerwiegenden Typgenehmigungsverstöße im Sinne von § 24 Absatz 2 eine verlängerte Verjährungsfrist von fünf Jahren vorgesehen. Die kurze Verjährungsfrist von 3 Monaten ist für die gewöhnlichen Verkehrsverstöße gegen § 24 Absatz 1 StVG gedacht, wird aber nicht den Umständen gerecht, die im Typgenehmigungsbereich bestehen. Hier dauert es typischerweise eine erhebliche Zeit bis die Behörde Anlass zu der Vermutung hat, dass ein Verstoß vorliegt. Zudem sind umfangreiche und technisch anspruchsvolle Prüfungen notwendig, bevor die Behörde das Vorliegen der rechtswidrigen Handlung feststellen kann oder den Eintritt der Verjährung durch Einleitung eines Ermittlungsverfahrens hemmen kann, da auch hierfür ein sachlich begründeter Anfangsverdacht notwendig ist. Entsprechend sieht auch die europäische Verordnung (EU) 2018/858 in Artikel 14 Absatz 3 die Pflicht der Fahrzeughersteller vor, die Unterlagen im Zusammenhang mit der erteilten Typgenehmigung für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem Ende der Gültigkeit der jeweiligen Typgenehmigung aufzubewahren. Die verlängerte Dauer der Verjährung ist im Fall von besonders schwerwiegenden typgenehmigungsrechtlichen Verstößen zur Gewährleistung einer effektiven Verfolgung nicht nur notwendig, sondern auch im Gesamtgefüge des deutschen Ordnungswidrigkeitenrechts kein Ausnahmefall.

Aber auch innerhalb des § 24 Absatz 1 müssen die Verstöße gegen die Anforderungen an Fahrzeuge oder Fahrzeugteile, die der Genehmigung ihrer Bauart bedürfen, gesondert betrachtet werden. Auch hier ist die kurze Verjährungsfrist wegen der technischen Prüferfordernisse zur Feststellung eines Anfangsverdachtes nicht ausreichend. Verstöße gegen eine Bauartgenehmigung des KBA wurden bisher nach § 23 StVG mit bis zu 5 000 Euro bußgeldbewehrt. Die Verjährung richtete sich bisher nach den gesetzlichen Verjährungsfristen des § 31 Absatz 2 Nummer 2 OWiG und betrug 2 Jahre. Diese Verjährungsdauer wird nun für den Sonderfall der Bußgeldbewährung dieser Verstöße nach § 24 Absatz 1 in § 26 Absatz 3 Satz 2 beibehalten.

Die weiteren Typgenehmigungsverstöße im Sinne von § 24 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b und Nummer 2 Buchstabe a und b richten sich mangels spezieller Regelung nach den gesetzlichen Verjährungsfristen des § 31 Absatz 2 Nummer 2 OWiG.

Zu Artikel 1 Nummer 17 (§ 28 Absatz 3 StVG)

Die Nummern 1 und 3 des § 28 enthalten Verweise auf § 6 StVG, die als notwendige rechtssystematische Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden müssen.

In Nummer 3 erfolgen notwendige Folgeänderungen der Verweise auf § 24 StVG nach Aufspaltung des § 24 in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 29 StVG)

Absatz 1 Satz 2 enthält Verweise auf § 6 StVG, die als notwendige rechtssystematische Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden müssen.

Die Klarstellungen in Absatz 6 und 7 dienen der Gewährleistung einer fundierten Beurteilung der Wiederherstellung der Kraftfahreignung, einschließlich im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung. Nach einem erfolgten Entzug der Fahrerlaubnis wegen Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ist es notwendig, im Rahmen eines Neuerteilungs- oder erneuten Entziehungsverfahrens die Gründe, die zum Entzug der Fahrerlaubnis geführt hatten, zu berücksichtigen. Nur so kann die Überprüfung der Kraftfahreignung im Hinblick auf das vorangegangene jeweilige verkehrsgefährdende Verhalten, das den einzelnen Verstößen zugrunde liegt, wirksam vorgenommen werden.

§ 29 Absatz 6 StVG enthält ein eingeschränktes Verwendungsverbot, § 29 Absatz 7 StVG enthält ein strenges Verwertungsverbot, wonach aus dem Register gelöschte Taten und Entscheidungen nicht mehr zum Nachteil des Betroffenen für Zwecke des § 28 Absatz 2 StVG verwertet werden dürfen. Dieses Verwertungsverbot gilt unabhängig davon, woher die aktuelle Kenntnis über die Verstöße rührt, ob sie also auf einer vergangenen Auskunft aus dem Register oder auf Fachakten der Behörde beruht. In der Praxis sind bei der Auslegung Zweifel aufgetreten, ob diese Verbote auch die Verwendung von Taten im Zusammenhang mit einem Entziehungsbescheid umfassen, dessen Grundlage die Taten bilden und in dessen Begründung sie genannt und damit der Behörde weiterhin zugänglich sind.

Die hier nun vorgenommene gesetzliche Klarstellung dient der Vermeidung fachlich unerwünschter Ergebnisse: Die einer Entziehungs- oder Versagungsentscheidung zugrunde liegenden Verstöße sollen Basis einer folgenden (Wieder-)Erteilungsentscheidung sein können, solange die Entziehungs- oder Versagungsentscheidung selbst im Register gespeichert ist. Sie wird erst nach 10 Jahren nach § 29 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 Buchstabe b StVG gelöscht.

In § 29 Absatz 6 und 7 StVG sind bisher Durchbrechungen der Verwendungsverbote geregelt. Die Einfügung von Absatz 6 Satz 3 sollen besser als bisher klarstellen, dass eine Tat, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt hat, trotz Ablaufes der Tilgungsfrist (d. h. in der Überliegefrist) verwendet werden kann. Die Einfügung von Absatz 7 Satz 2 soll die Verwendung auch trotz Löschung (d. h. nach Ablauf der Überliegefrist) für die Fahreignungsbeurteilung in einem Verfahren zur (Wieder-)Erteilung einer Fahrerlaubnis sicherstellen. Für beide Ausnahmen ist allerdings vorausgesetzt, dass die Tat in der Ent-

ziehungs- oder Versagungsentscheidung genannt ist und diese Entscheidung noch gespeichert ist und daher ihrerseits (mit ihren Gründen) noch verwertet werden darf. Es geht dabei um die Verwertung von Kenntnissen über Verstöße, die im Entziehungsbescheid oder in den Urteilsgründen vorgehalten werden, da die Verstöße als eigener Eintrag aus dem Register insbesondere nach Löschung gar nicht mehr hervorgehen.

Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 30 Absatz 8 und 9 StVG)

Klarstellende Ergänzung in Absatz 8, dass der postalische Antrag auf Auskunft über die zu einer Person im Fahreignungsregister oder Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten einer eigenhändigen Unterschrift bedarf. Dies ist erforderlich, um das KBA zu befähigen, die datenschutzrechtlich erforderliche Identifizierung auch im Interesse des Betroffenen sicherzustellen. Sofern der Antragsteller nicht persönlich bei der Antragstellung anwesend ist oder diese mit einer sicheren elektronischen Identifizierung vornimmt, ist das KBA darauf angewiesen, die Identität des Antragstellers mittels der übersandten Ausweiskopie anhand anderer Merkmale als des Fotovergleiches zu verifizieren. Dies geschieht im Falle der postalischen Antragstellung anhand des Vergleichs der eigenhändigen Unterschrift mit der übersandten Ausweiskopie. Angesichts des Sicherheitsniveaus der sonstigen in § 64 FeV niedergelegten Identifizierungsmöglichkeiten ist die eigenhändige Unterschrift eine bereits in § 64 FeV vorausgesetzte und datenschutzrechtlich angelegte Prämisse.

Mit der Ergänzung eines Satzes 5 in Absatz 9 soll das KBA zur Gewährleistung der Richtigkeit und Sicherheit einer Datenübermittlung in die Lage versetzt werden, die Identität der Person, über die eine Auskunft aus dem Fahreignungsregister erteilt werden soll, im Einzelfall besser und zweifelsfreier feststellen zu können. Hierfür sollen dem KBA die Befugnisse zur Konsultierung anderer Register erteilt werden. Diese Befugnis steht dem KBA auch anlässlich der Registrierung von eingehenden Mitteilungen zu. Von dieser Befugnis wird das KBA allerdings unter Beachtung des Grundsatzes der Verantwortlichkeit des Ersuchenden nach Absatz 9 Satz 3 nur dann Gebrauch machen, wenn zwischen dem vom Ersuchenden übersandten Anfragedatensatz und dem im ZFZR gespeicherten Datensatz mindestens eine Abweichung vorliegt oder wenn zu dem übersandten Anfragedatensatz keine eindeutige Zuordnung nur eines gespeicherten Datensatzes möglich ist.

Zu Artikel 1 Nummer 22 (§ 32 Absatz 1 und 3 -neu- StVG)

Die Ergänzung der Registerzwecke in Absatz 1 um die neue Nummer 9 ist der wachsenden Bedeutung der grenzüberschreitenden Halter- und Fahrzeugdatenaustausche geschuldet, die in zunehmender Anzahl im EU-Recht verpflichtend verankert werden. Dabei zielen die Datenaustausche nach Artikel 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 und nach Artikel 21a der Verordnung (EU) Nr. 904/2010 des Rates vom 7. Oktober 2010 über die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden und die Betrugsbekämpfung auf dem Gebiet der Mehrwertsteuer noch auf die Bestimmung der Haltereigenschaft und der Fahrzeugeigenschaften ab und können damit unter die Zweckbestimmung des § 32 Absatz 2 StVG subsumiert werden. Darüber hinaus dient der Halterdatenaustausch nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 des europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union dagegen auch der Nacherhebung von nichtgezahlten Mautschulden und verfolgt damit weitere Zwecke. Weitere Anwendungsbereiche könnten folgen. Für solche unionsrechtlich bindenden Zwecke soll das ZFZR mit

seinen nach nationalen Vorgaben zu speichernden Halter- und Fahrzeugdaten ertüchtigt werden.

Der Absatz 3 wird neu angefügt: Die jüngsten Entwicklungen zeigen, dass zum Schutz bedeutender Rechtsgüter wie beispielsweise der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt bestimmte Änderungen von Fahrzeugeigenschaften (insbesondere des Abgasverhalten, Geräuschverhalten und des Kraftstoffverbrauch) an bereits ausgelieferten Fahrzeugen von Herstellern angeboten werden können. Um eine besondere Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu erreichen, muss sichergestellt werden, dass die Fahrzeughalter, für die die Inanspruchnahme solcher Maßnahmen infrage kommt, identifiziert und zugleich möglichst viele der betroffenen Fahrzeughalter über diese Maßnahmen informiert werden können. Erfahrungen haben gezeigt, dass nur eine persönliche Information der Halter effektiv ist. Diese Erkenntnis lag schon der bis Ende 1995 befristeten Auskunftsbefugnis in § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 StVG im Zusammenhang mit staatlich geförderten Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch bereits ausgelieferte Fahrzeuge zugrunde. Die Zielsetzung dieser Auskunftsbefugnis hat an Aktualität nicht verloren, sondern im Gegenteil zugenommen. Sie soll daher aufgriffen und weiterentwickelt werden. Neben das Schutzgut der Umwelt sollen auch die Verkehrssicherheit und die Gesundheit von Personen treten. Fahrzeugbezogene Maßnahmen im Sinne des neuen Registerzwecks können zum Beispiel technische Verbesserungen oder Zusatzausrüstungen sowie den Austausch von Teilen umfassen.

Zu Artikel 1 Nummer 23 (§ 33 Absatz 1 StVG)

In Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a werden die persönlichen Angaben zu einem Halter um die Angabe des Geburtsstaates erweitert. Die Notwendigkeit der Regelung ergibt sich zum einen aus dem wachsenden Anteil der Halter mit Migrationshintergrund, deren Geburtsort teilweise nicht bekannt und aus den Unterlagen, die den Zulassungsbehörden vorgelegt werden, nicht ermittelbar ist. Zum anderen kann die Erweiterung der speicherungsfähigen Halterdaten um den Geburtsstaat als Hilfskriterium zur verbesserten Personen- bzw. Fahrzeugidentifizierung bei einem Zugriff auf das ZFZR führen.

Zu Artikel 1 Nummer 24 (§ 34 Absatz 1 und 5 StVG)

In Absatz 1 Satz 2 wird der Adressat der Zulieferung von Daten der Versicherer klargestellt, da die Zulassungsbehörde schon bei Erlass dieser Vorschrift der Adressat der Datenmitteilung war (vgl. Bundestagsdrucksache 15/3351 S. 9).

In Absatz 5 Satz 1 wird klarstellend die Befugnis der Versicherer aufgenommen, bei Erforderlichkeit den Zulassungsbehörden die im Rahmen des Versicherungsverhältnisses gespeicherten aktuellen Halterdaten zu übermitteln. Erforderlichkeit in diesem Sinne ist eine Voraussetzung für die Anfrage der Zulassungsbehörde beim Versicherer, die von der Zulassungsbehörde zu prüfen und verantworten ist (vgl. § 43 Absatz 1 Satz 3 StVG). Ein Erfordernis nach den beim Versicherer gespeicherten Halterdaten bezieht sich auf die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Zulassungsbehörde und kann z. B. gegeben sein, wenn sich für die Zulassungsbehörde begründete Zweifel an der Korrektheit und Aktualität der beim KBA registrierten Daten ergeben, etwa anlässlich einer nicht zustellfähigen Adresse und eine Klärung beim Halter daher nicht herbeigeführt werden kann. Hieraus können sich auch Zweifel im Hinblick auf einen ausreichenden Versicherungsschutz ableiten. Die Überwachung der zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge und die Feststellbarkeit und Erreichbarkeit der verantwortlichen Halter ist nach § 32 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 StVG gerade Zweck der Registerführung und liegt damit im öffentlichen Interesse. Diese Klärung liegt auch im Interesse des Halters, da anderenfalls die Zulassungsbehörde je nach Sachlage andere Maßnahmen bis hin zu einer Betriebsuntersagung in Betracht ziehen müsste.

In Absatz 5 Satz 2 wird die Pflicht der Versicherer zur Übermittlung der Daten zu Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen ausdrücklich auch auf Änderungsmitteilungen erstreckt. Diese Mitteilungspflicht kann bereits bisher mit umfasst gelten, soll zur Verdeutlichung nun allerdings gesondert genannt werden, um die Datenqualität im Register zu fördern.

Zu Artikel 1 Nummer 25 (§ 35 StVG)

Die Änderung in Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 dient der Erweiterung der Auskunftsbefugnis aus dem ZFZR: Auskünfte aus dem ZFZR dürfen für Rückrufe bei (verkehrs-)sicherheitsgefährdenden Mängeln und damit auch unterhalb der bisherigen Erheblichkeitsschwelle erteilt werden. Dabei wird dennoch eine gewisse Relevanzschwelle beibehalten, da Mängel vorausgesetzt werden, die die Sicherheit gefährden, und damit nicht jedwede noch so geringe Beeinträchtigung ausreicht. Neben sicherheitsrelevanten Sachverhalten im öffentlichen Straßenverkehr sollen auch sonstige Sicherheitsmängel erfasst werden, die etwa die Sicherheit im Rahmen von Wartungstätigkeiten oder auf Stellplätzen gefährden. Zudem sollen neben Fahrzeugherstellern auch Teilehersteller und Werkstätten Auskunftsempfänger sein können, wenn sie verantwortlich für den Mangel sind. Weiterhin wird in Buchstabe c eine Auskunftsbefugnis eingeführt für Fälle, in denen eine Unvorschriftsmäßigkeit vorliegt, die zwar allein nicht die Schwelle der Buchstaben a oder b erreicht, jedoch zum Beispiel in der Gesamtheit der betroffenen Fahrzeuge dazu führt, dass das KBA den Hersteller zum Rückruf etwa durch Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung verpflichtet. Unter Berücksichtigung des Prinzips der Eigenverantwortlichkeit der Produktverantwortlichen, das der Verordnung (EU) 2018/858 immanent ist, wird jedoch für die Auskunftsbefugnis nicht unbedingt eine Anordnung des Rückrufs durch die Behörde vorausgesetzt, sondern gilt die Befugnis auch für freiwillige durchgeführte Rückrufe, die bei ausbleibendem und unzureichendem Tätigwerden zu einer behördlichen Anordnung führen würden. In solchen Fällen, in denen der Rückruf behördlich als erforderlich erachtet wurde, ist auch eine Auskunftsbefugnis angemessen, damit etwa der Hersteller die betroffenen Halter informieren und zur Teilnahme auffordern kann. Neben der Typgenehmigungsbehörde kann gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 auch die Marktüberwachungsbehörde die zuständige Behörde sein. Der Begriff Unvorschriftsmäßigkeiten umfasst sowohl Konformitätsmängel in Gestalt von Abweichungen eines Fahrzeugs von der zu Grunde liegenden Typgenehmigung, aber auch sonstige Abweichungen von geltenden Vorschriften, insbes. von den harmonisierten technischen Anforderungen. Des Weiteren wird der zweite Halbsatz der Regelung wegen Zeitablaufs zur Rechtsbereinigung gestrichen.

In Absatz 2a erfolgt eine notwendige Folgeänderung des Verweises auf § 24 StVG nach Aufspaltung des § 24 in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikel 1 Nummer 26 (§ 36 StVG)

In Absatz 2 erfolgt eine notwendige Folgeänderung des Verweises auf § 24 StVG nach Aufspaltung des § 24 in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

In Absatz 2f wird der Verweis auf § 35 Absatz 2 der dortigen neuen Nummerierung angepasst.

Zu Artikel 1 Nummer 27 (§ 37 StVG)

Absatz 1 und Absatz 1a werden hinsichtlich der Nummerierung neu gefasst. Folgende weitere inhaltliche Änderungen werden zudem vorgenommen:

In Absatz 1 wird eine generelle Rechtsgrundlage für die Datenübermittlung an ausländische Stellen geschaffen, sofern sich die Pflicht zu dieser Datenübermittlung aus unionsrechtlichen Vorschriften ergibt und damit nicht in den Anwendungsbereich von Absatz 1a fällt. Diese Regelung bietet damit die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung von Datenübermittlungspflichten gemäß dem Recht der Europäischen Union, sowohl aus Richtlinien als auch aus Verordnungen. In Anerkennung der direkten Anwendbarkeit von Verordnungsrecht und der Pflicht zur Umsetzung von Richtlinien bietet diese generelle gesetzliche Regelung die Grundlage für die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Übermittlungspflichten im Wege nationaler Verordnungen oder Weisungen, ohne bei Erlass oder Änderungen im Recht der Europäischen Union stets auch das StVG ändern zu müssen. So könnte etwa die Festlegung des Datenkranzes, der konkreten auskunftsberechtigten Stellen oder der Einzelheiten des Übermittlungsverfahrens auf Grund von § 47 Nummer 5a StVG per Verordnung geregelt werden. Bei Richtlinien bedarf es für deren Umsetzung und damit für die Aufnahme des Datenaustausches zwingend einer solchen weiteren Festlegung der Einzelheiten.

Der bereits speziell in § 37b StVG geregelte Fahrzeug- und Halterdatenaustausch nach der Richtlinie (EU) 2015/413 soll aus historischen Gründen parallel auf Gesetzesebene geregelt bleiben, ohne dass dem eine Bedeutung für eine systematische Auslegung beigemessen werden darf.

Nach aktueller Rechtslage erfasst diese Rechtsgrundlage in Absatz 1 damit den Fahrzeug- und Halterdatenaustausch nach Art. 21a der Verordnung (EU) Nr. 904/2010 des Rates vom 7. Oktober 2010 über die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden und die Betrugsbekämpfung auf dem Gebiet der Mehrwertsteuer (mit Wirkung ab 01.01.2020) sowie den Fahrzeug- und Halterdatenaustausch nach Art. 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 des europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (spätestens mit Wirkung ab 19. Oktober 2021).

Darüber hinaus erfolgt in Absatz 1 eine grundsätzliche Klarstellung: Dem Straßenverkehr ist eigen, dass Fahrzeuge grenzüberschreitend verkehren und in diesen Fällen Auskünfte über deren Halter zu den in Absatz 1 normierten Zwecken im Allgemeininteresse der Verkehrssicherheit liegen. Daher ist auf der Grundlage von § 37 Absatz 1 StVG unter den hier normierten Voraussetzungen generell eine Auskunftserteilung im Einzelfall auf Anfrage zulässig, ohne dass dies nach dem geltenden Wortlaut einer weiteren völkerrechtlichen Rechtsgrundlage bedürfte. Dennoch ist auch hier nach der historischen Auslegung dieser Norm die Gegenseitigkeit der Datenaustausche eine der Vorschrift immanente Voraussetzung für die bilaterale Zusammenarbeit unter souveränen Staaten bei der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsverstößen. Dies soll durch die ergänzte Formulierung hinsichtlich der Gegenseitigkeit klargestellt werden.

Hieraus begründet sich auch, dass in den Absätzen 1 und 1a jeweils die Zuständigkeit für Auskunftserteilungen an ausländische Stellen ausschließlich dem KBA zugeschrieben wird. Dies gewährleistet ein einheitliches Agieren gegenüber anderen Staaten. Zudem bietet die Vollzugskenntnis des KBA als Nationale Kontaktstelle in Registerdatenaustauschen die nötige Basis zur Wahrung und Durchsetzung des o. g. Prinzips der Gegenseitigkeit.

Absatz 4 soll die haushalterisch angemessene Aufgabenwahrnehmung beim KBA sichern. Sofern der Datenabruf im automatisierten Verfahren zulässig und umgesetzt ist, soll das KBA ausländische Stellen aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf dieses Verfahren verweisen. Ist eine manuelle Auskunftserteilung zum Beispiel angesichts des hohen An-

fragevolumens nicht (mehr) vertretbar, soll das KBA ausländische Stellen auf die Variante des automatisierten Datenabrufs verweisen können.

Zu Artikel 1 Nummer 28 (§ 37a StVG)

In Absatz 1 wird der Verweis auf § 47 StVG redaktionell korrigiert. Die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass einer Verordnung zur näheren Bestimmung des automatisierten Abrufs durch Stellen außerhalb des Geltungsbereiches des StVG, auf die in § 37a Absatz 1 verwiesen wird, ist unter § 47 Nummer 5b und 5c normiert. § 47 Nummer 5a bezieht sich dagegen auf Übermittlungen nach § 37 Absatz 1 und Absatz 1a StVG.

Weiterhin wird durch die ausdrückliche Einfügung des KBA in Absatz 1 betont, dass das automatisierte Abrufverfahren nur für Datenübermittlungen durch das KBA aus dem ZFZR vorgesehen ist, dagegen nicht auch für die Zulassungsbehörden als auskunftserteilende Stelle.

Zudem wird ein neuer Satz 2 angefügt, der die haushalterisch angemessene Aufgabenwahrnehmung beim KBA gewährleisten soll und hierzu regelt, dass ein automatisiertes Verfahren zum Datenabruf nur in einer wirtschaftlich für das KBA vertretbaren Weise betrieben werden darf. Ausländische Stellen können also nicht verlangen, neben beim KBA etablierten Verfahren andere Varianten bereitgestellt zu erhalten. Unionsrechtliche verpflichtende Vorgaben bleiben unberührt.

In Absatz 2 wird mit Anfügung eines Satzes 2 die Rechtsgrundlage für die Abrufmodalitäten im automatisierten Verfahren im Hinblick auf unionsrechtlich vorgeschriebene Suchkriterien ergänzt. Insbesondere wird hiermit dem Halterdatenaustausch nach Art. 21a der Verordnung (EU) Nr. 904/2010 des Rates vom 7. Oktober 2010 über die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden und die Betrugsbekämpfung auf dem Gebiet der Mehrwertsteuer Rechnung getragen, kann aber auch für weitere künftig auf EU-Ebene einzuführende Datenaustausche angewendet werden, die diese Suchkriterien vorschreiben. Neben den Suchkriterien nach Satz 1 dürfen damit für einen unionsrechtlich vorgeschriebenen Datenaustausch auch die genannten weiteren Suchkriterien, sofern sie konkret unionsrechtlich vorgegeben sind, verwendet und vom KBA verarbeitet werden. Dies schließt auch Sammelabfragen bestehend aus mehreren möglichen Abfragen ein.

Die Ergänzung der Voraussetzung der Gegenseitigkeit eines bilateralen Datenaustausches in Absatz 3 ist im Vergleich zu § 37 StVG strenger ausgestaltet: Die Gegenseitigkeit ist bei einem automatisierten Datenaustausch angesichts der Dimension der Datenverarbeitungskapazitäten bilateral ausdrücklich zu vereinbaren bzw. zu bestätigen. Diese Bestätigung der Gegenseitigkeit der Auskunftserteilung kann jedoch auch unterhalb von völkerrechtlichen Verträgen durch geeignete Mittel sichergestellt werden, z.B. durch Verwaltungsvereinbarungen oder die Abstimmung von gegenseitigen Austauschmodalitäten der beteiligten nationalen Stellen.

Zu Artikel 1 Nummer 29 (§ 39 Absatz 2 und 4 -neu- StVG)

Am Ende von Absatz 2 Nummer 1 wird zur redaktionellen Klarstellung das Wort „und“ ergänzt.

In Absatz 4 soll – wie schon in § 37 Absatz 1 und 1a (siehe näher dort) – durch die alleinige Zuständigkeit des KBA für die Auskunftserteilung an ausländische Behörden die Überwachung und Durchsetzung des Prinzips der Gegenseitigkeit gewährleistet werden. Davon unberührt bleiben die Auskünfte an Privatpersonen zur Verfolgung von privatrechtlichen Ansprüchen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, insbesondere an Unfall-

beteiligte zur Schadensregulierung. Diese sollen nach wie vor auch von den Zulassungsbehörden ins Ausland erteilt werden können, da hier nicht die o. g. grenzüberschreitende Verfolgung von Verstößen mit dem o. g. Gegenseitigkeitsprinzip tangiert ist.

Zu Artikel 1 Nummer 30 (§ 39a – neu – StVG)

In Absatz 1 wird als systematischer Gleichklang zu § 30 Absatz 8 StVG und § 58 StVG der datenschutzrechtliche Anspruch auf Auskunft zu den die eigene Person betreffenden Registerinhalten nun auch für die Fahrzeugregister ausdrücklich fachrechtlich geregelt und damit die Anspruchstransparenz für die Betroffenen erhöht. Da in den Fahrzeugregistern die aktuelle Adresse des jeweiligen Halters hinterlegt ist, kann die schriftliche Auskunft zu erleichterten Bedingungen erteilt werden, da eine Zustellung an die gespeicherte Halteradresse erfolgt. Bei einer elektronischen Identifizierung und Auskunftserteilung ist angesichts der sensiblen personenbezogenen Daten, über die Auskunft erteilt wird, weiterhin ein hohes Sicherheits-/ Vertrauensniveau des elektronischen Identitätsnachweises zu fordern. Aus der Formulierung „kann“ in Satz 2 folgt, dass kein Anspruch auf Einrichtung einer elektronischen Auskunftserteilung besteht, insbesondere nicht hinsichtlich der örtlichen Register. Das Auskunftsrecht der betroffenen Person nach Artikel 15 der Verordnung (EU) 2016/679 bleibt unberührt, insbes. hinsichtlich der weiteren Informationen.

In Absatz 2 wird ein Auskunftsanspruch für gesetzliche Rechtsnachfolger, gerichtlich bestellte Betreuer, Pfleger, Verwalter u. ä. ergänzt. Mit der Regelung wird klargestellt, dass Auskünfte aus den Fahrzeugregistern z. B. auch an Erben eines Fahrzeugs oder auch an einen Insolvenzverwalter unter den geregelten Voraussetzungen erteilt werden. Soweit diese Personen quasi an die Stelle des eingetragenen Halters treten, haben diese Personen berechtigten Bedarf an Informationen zu den Fahrzeugen, für die sie mit der übertragenen Verfügungsberechtigung u. a. auch Halterpflichten wahrnehmen. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist es gerechtfertigt, dass zum Beispiel ein Insolvenzverwalter oder Betreuer einen Überblick über die auf einen Insolvenzschuldner bzw. Betreuten zugelassenen Fahrzeuge erlangen kann, für deren Verbleib, Unterhaltung, Versicherung und Verkehrssicherheit er zu sorgen hat. Aus dieser Interessenlage heraus ist die Auskunft wie eine Eigenauskunft zu bewerten und ist diese gebührenfrei zu erteilen. Da der Dritte nicht im jeweiligen Fahrzeugregister zu dem betreffenden Fahrzeug aktenkundig ist, gelten für seinen Antrag auf Auskunft zu personenbezogenen Daten und seine Identifizierung als Antragsteller die gleichen Anforderungen wie bei § 30 Absatz 8 Satz 2 und 3 StVG.

Zu Artikel 1 Nummer 31 (§ 41 StVG)

Die Aufhebung von Absatz 3 Satz 2 und 3 sowie von Absatz 4 Satz 3 erfolgt zugunsten einer inhaltsgleichen gemeinsamen Regelung in Absatz 5. Diese Regelung wird in Absatz 5 Satz 2 um die nach Landesrecht zuständige Behörde ergänzt und trägt damit der Länderkompetenz für die Einrichtung und Zuständigkeit ihrer Behörden Rechnung. Zudem wird eine gemeinsame Ergänzung in Absatz 5 Satz 3 und 4 angefügt: Im Fall der Aufhebung einer Übermittlungssperre soll die sperrende Stelle zugleich auch die Auskunft an den Ersuchenden erteilen, um so wenige Stellen wie möglich mit den gesperrten Daten und dem schützenswerten Sachverhalt zu befassen. Zudem soll auch eine Vereinfachung und Beschleunigung des Auskunftsverfahrens erreicht werden. Dies ist etwa angesichts der kurzen Verfolgungsverjährung bei Ordnungswidrigkeiten erforderlich. Je nach angefragten Auskunftsumfang könnte es erforderlich sein, dass die jeweilige Registerbehörde die nötigen Registerdaten ggf. entsperren und zuliefern muss, soweit die sperrende Stelle für eine Auskunftserteilung auf die Registerdatenzulieferung durch die jeweilige Registerbehörde nach Absatz 5 Satz 4 (neu) angewiesen wäre, weil diese bei ihr nicht vorliegen.

Zu Artikel 1 Nummer 32 (§ 42 Absatz 2 StVG)

In Absatz 2 wird im neuen Satz 3 eine dessen Sätzen 1 und 2 entsprechende Regelung für die weiteren Datenlieferanten (nach § 34 Absatz 1 Satz 2, Absatz 5 und 6 StVG) ergänzt, um eine Fehlerkorrektur auch der Registerinhalte bei Versicherungskennzeichen und über Daten der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen zu gewährleisten.

Zu Artikel 1 Nummer 33 (§ 43 Absatz 1 StVG)

Mit der Ergänzung des Satzes 5 soll das KBA zur Gewährleistung der Richtigkeit und Sicherheit einer Datenübermittlung in die Lage versetzt werden, die Identität der Person, über die eine Auskunft erteilt werden soll, im Einzelfall besser und zweifelsfreier feststellen zu können. Siehe in einzelnen schon die Begründung zu § 30 Absatz 9 StVG.

Zu Artikel 1 Nummer 34 (§ 58 Satz 2 StVG)

Die Begründung zu § 30 Absatz 8 StVG hinsichtlich der Identifizierung bei der Antragstellung gilt hier entsprechend.

Zu Artikel 1 Nummer 35 (§ 60 Absatz 1 StVG)

Mit der Ergänzung des Satzes 5 soll das KBA zur Gewährleistung der Richtigkeit und Sicherheit einer Datenübermittlung in die Lage versetzt werden, die Identität der Person, über die eine Auskunft erteilt werden soll, im Einzelfall besser und zweifelsfreier feststellen zu können. Siehe in einzelnen schon die Begründung zu § 30 Absatz 9 StVG.

Zu Artikel 1 Nummer 36 (§§ 30c, 47, 63 und 63b StVG)

Rechtsförmliche Vereinheitlichung der Überschriften mit § 6 StVG. Es soll deutlich werden, dass an allen Stellen Verordnungsermächtigungen nebeneinander geregelt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 37 (§§ 63d, 63e und 63f StVG -neu-)

Zu § 63d

In § 63d StVG wird geregelt, dass das KBA die im ZFZR gespeicherten Fahrzeug- und Halterdaten auch zum Zwecke der Information der Fahrzeughalter nutzen kann, wenn dies für die Zwecke des § 32 Absatz 3 StVG erforderlich ist, ohne dass eine direkte Übermittlung der Daten an Dritte stattfindet. Diese Befugnis des KBA zur Informationsübermittlung an Fahrzeughalter wurde aus der befristeten ehemaligen Auskunftsbefugnis in § 35 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG im Zusammenhang mit staatlich geförderten Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch bereits ausgelieferte Fahrzeuge weiterentwickelt. Sie bedeutet im Interesse des Datenschutzes den geringeren Eingriff im Vergleich zur Auskunftserteilung an den Fahrzeughersteller nach § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 StVG. Das KBA darf unter den geregelten Voraussetzungen im Einzelfall ein Schreiben an die Halter richten, also weder regelmäßig noch wiederkehrend, sondern jeweils eng bezogen auf eine konkrete Maßnahme.

Zu § 63e

Mit § 63e StVG wird eine Rechtsgrundlage für Datenerhebungen im Rahmen des Verkehrsmanagements geschaffen. Die von den Fahrzeugen im Broadcast-Modus versendeten Daten sind frei empfangbar und können von jedermann durch entsprechende Empfangsgeräte aufgezeichnet und auch gespeichert werden.

Die für das Verkehrsmanagement zuständigen Straßenbetreiber nutzen bereits heute Intelligente Verkehrssysteme zur Beeinflussung und Steuerung des Verkehrs im jeweiligen Zuständigkeitsbereich, wie z. B. Streckenbeeinflussungsanlagen, Stauwarnanlagen oder Anlagen zur temporären Freigabe des Seitenstreifens. Die für diese Anwendungen erforderlichen Daten werden bisher aus unterschiedlichen Quellen (vornehmlich lokale Verkehrsdatenerfassung z. B. mittels Induktionsschleifen/Schleifendetektoren, aber auch Umfelddaten wie Sichtweite, Niederschlag oder Temperatur) zusammengeführt. Ein wesentlicher Nachteil der bisherigen stationären Detektion durch den Straßenbetreiber ist, dass immer nur einzelne Verkehrsgrößen erfasst werden und somit viele unterschiedliche Systeme parallel betrieben werden müssen. Zudem liegen die Verkehrsdetektoren nur an einem bestimmten Messquerschnitt vor und Informationen über einen gesamten Streckenabschnitt können nur über Modellrechnung näherungsweise ermittelt werden. So ist z. B. die genaue Lokalisierung von Stauenden über Messquerschnitte nicht möglich.

Mit Verwendung von Daten von im Verkehr mitfließenden Fahrzeugen lassen sich die fehlenden Messwerte ergänzen. Dies verbessert die Qualität der Beeinflussung und Steuerung des Verkehrs durch den Straßenbetreiber bzw. macht diese für bestimmte Anwendungen überhaupt erst möglich.

Durch die Verwendung der von den Fahrzeugen aktiv übertragenen Daten wird perspektivisch eine Verkehrsdatenerfassung auch auf Strecken ermöglicht, die bisher nicht mit klassischen Detektoren ausgestattet sind und somit bisher nicht im Verkehrsmanagement der Straßenbetreiber berücksichtigt werden.

Neben diesen Anwendungen werden vermehrt weitergehende Dienste zur Anwendung kommen. Systeme zur Steuerung eines optimierten Verkehrsflusses innerorts, eine optimierte Lichtsignalanlagensteuerung, elektronische Einsatzfahrzeugwarnungen oder optimierte Verkehrssteuerungen für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind hier konkrete Anwendungsfälle.

Um für diese Anwendungen diese wichtigen zusätzlichen Informationen generieren zu können, ist das Erheben, Speichern und Verwenden der vom Fahrzeug an die Umgebung versendeten Daten zur statistischen Auswertung zum Zwecke der Optimierung des Verkehrsflusses, der Verkehrslenkung sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich.

Absatz 1 beschreibt die Datenquelle und konkretisiert den Kreis der Anwender. Entsprechende Systeme sollen künftig zunehmend in Neufahrzeuge verbaut und für eine Kommunikation zwischen den Fahrzeugen genutzt werden. Ein entsprechender offener Standard auf Basis der Nahbereichskommunikation ist bereits im Markt etabliert. Absatz 1 regelt, dass auch der jeweilige Straßenbaulastträger durch Errichtung entsprechender technischer Einrichtungen zum Senden und Empfangen dieser Informationen durch entsprechende Erhebung, Speicherung und Verwendung die sich aus der Informationskommunikation ergebenden Synergien nutzen kann. Neben den fahrbaren Absperrtafeln (FAT) für Arbeitsstellen kommen hier auch Einrichtungen zur Verkehrsdatenerfassung auf BAB-Abschnitten, perspektivisch auch z. B. Sende- und Empfangseinrichtungen an Lichtsignalanlagen (LSA) in Betracht.

Die Trägerschaft der Straßenbaulast ist in § 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und den jeweiligen Landesstraßengesetzen geregelt. Für den Bereich der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten) ist das Fernstraßen-Bundesamt der Träger der Straßenbaulast. Für die Landesstraßen und andere nachgeordnete Straßen finden sich entsprechende Regelungen in den jeweiligen Landesstraßengesetzen. Hieran ändert sich durch die Reform der Bundesfernstraßenverwaltung nichts (siehe Art. 90, 143e GG). Der Bund bleibt auch nach dem 01.01.2021 gesetzlicher Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen und der Bundesstraßen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten. Der Bund bedient sich ab 01.01.2021 zur Erledigung seiner Aufgaben allerdings der Autobahn GmbH des Bundes, der nach § 5 Absatz 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz ab dem 01.01.2021 die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast übertragen wird. Hernach ist das Fernstraßen-Bundesamt im Rahmen seiner Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH nur noch befugt, ausschließlich anonymisierte Daten nach § 63e Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis Nummer 13 StVG zu erhalten. Das personenbezogene Datum nach § 63e Absatz 2 Satz 1 Nummer 14 StVG ist für diese verbleibende Aufgabe nicht erforderlich.

Die erforderlichen Informationselemente werden unter den Nummern 1 bis 13 abschließend aufgezählt, Nummer 14 beinhaltet die vom Sender kurzzeitig verwendete, regelmäßig alternierende ZertifikatsID.

Mit der Position des Fahrzeugs (Nr. 1) und der Zeitangabe (Nr. 2) ist die Einordnung des Fahrzeugs in die räumliche und zeitliche Gesamtsituation (Straßenkategorie, örtliche verkehrsbehördliche Anordnungen, etc.) möglich; sie bilden die Grundlage für die genannten Anwendungen.

Mit der Fahrtrichtung (Nr. 3) kann die Richtung des Befahrens eines Abschnitts erkannt werden. Es liefert so z. B. eine wesentliche Grundinformation für das Erkennen eines Falschfahrers, eines falschen Auffahrens auf eine BAB oder im Bereich von Rastanlagen.

Die aktuell gefahrene Geschwindigkeit (Nr. 4) ist eine unabdingbare Bezugsgröße zur Bewertung des Verkehrsflusses und damit zur aktuellen Kapazität eines Straßenabschnitts.

Aktuelle Beschleunigungs- oder Verzögerungswerte (Nr. 5) zusammen mit der Fahrzeugposition (Nr. 1) sind Informationen zur genauen Erkennung von Stauentstehung und -auflösung.

Lenkwinkel (Nr. 6) und Lenkradwinkel (Nr. 7) liefern Informationen zu aktuellen fahrdynamischen Aktionen. Sie können z. B. Hinweise geben auf ein Wenden auf der Fahrbahn, auf Schleuderereignisse und andere fahrdynamische Aspekte. Insbesondere bei langsamen Fahrbewegungen, z. B. im Stau und unter widrigem GPS-Empfang, etwa bei Geländeeinschnitten, können solche sehr gefährlichen Fahrmanöver ansonsten nicht erkannt und entsprechende Warnungen nicht gegeben werden.

Mit den Informationen zu Fahrzeugbreite (Nr. 8) und Fahrzeuglänge (Nr. 9) können fahrzeuggrößenabhängige Verkehrsmanagementmaßnahmen, z. B. eine Zufahrt zu breiten- oder längenbeschränkten Bereichen (z. B. im Baustellenbereich oder bei Lkw-Stellplätzen), ermöglicht werden.

Fahrzeugbeleuchtung (Nr. 10) sind Beleuchtungseinrichtungen gem. § 50 (Fern- und Abblendlicht), § 51 Absatz 1 (Begrenzungsleuchten), § 52 Absatz 1 (Nebelscheinwerfer), § 53 Absatz 2 (Bremsleuchten), § 53a Absatz 4 (Warnblinkanlage) und § 53d (Nebelschlussleuchten) StVZO. Scheibenwischer sind Einrichtungen gem. § 40 StVZO. Der Betriebszustand dieser Einrichtungen spiegelt die aktuelle Umfeldsituation des Fahrzeugs wider und ist eine wichtige Information zur Erkennung verkehrsrelevanter Einflüsse wie Nebel, Staub oder Starkregen und anderer Einflüsse auf die lokale Helligkeit. Die Kennt-

nis dieser verkehrssicherheitsrelevanten Umfeldparameter ist eine wichtige Information für das Verkehrsmanagement, z. B. als Warnung vor Nebel oder Starkregen.

Die Drehbewegung des Fahrzeugs (Nr. 11) ist ein wesentlicher Indikator zur Erkennung von Schleuderbewegungen des Fahrzeugs und kann einen automatisieren Hinweis auf ein – ansonsten ggf. unerkanntes – Unfallereignis oder andere, verkehrssicherheitsrelevante Faktoren wie Straßenzustand inkl. Haftreibung geben.

Die Fahrzeugcharakteristik (Nr. 12) ist analog zu Nr. 1, 2, und 4 eine grundsätzliche Information zur Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation. So unterscheidet sich die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit eines Pkw von der eines Lkw deutlich. Eine Zuordnung der Informationen zur Fahrzeugcharakteristik ist daher unverzichtbar. Ebenfalls hierunter werden Fahrzeuge mit Sonderrechten gem. § 35 Absatz 1, 5a und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung genannt. Diese Information ist wesentlich, um z. B. Rettungsfahrzeuge im Einsatz zu erkennen und deren Wegerecht über Verkehrsmanagementmaßnahmen zu unterstützen. Auch für eine Priorisierung von Fahrzeugen des ÖPNV im Sinne des § 2 des Regionalisierungsgesetzes ist dieses Datum unentbehrlich.

Die unter Nr. 1 bis Nr. 12 genannten Informationen werden im aktuellen Standard durch ereignisbasierte Informationen (Nr. 13) ergänzt, welche nicht regelmäßig, sondern ausschließlich bei Vorliegen von Sondersituationen vom Fahrzeug versendet werden. Diese sind gegeben, wenn im Fahrzeug vorhandene Auswertungsalgorithmen z. B. eine Notbremsung, Stauende oder Glatteis erkennen und dies aktiv kommunizieren. Die Aufzählung der Ereignisse umfasst überwiegend die Liste der sicherheitsrelevanten Ereignisse gemäß Art. 3 der delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013. Da diese Informationen grundsätzlich Auswirkungen für das Verkehrsmanagement haben und durch ihre Gesamtcharakteristik regelmäßig geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden diese Informationen ebenfalls seitens des Baulastträgers analysiert.

Die vom Fahrzeug übermittelten Daten enthalten eine technisch erforderliche Zertifikats-ID. Diese wird unabhängig von anderen Fahrzeugmerkmalen (wie z. B. der Fahrzeugidentifizierungsnummer) erstellt und regelmäßig gewechselt. Um eine zuverlässige Auswertung zu ermöglichen und Mehrfachauswertungen zu verhindern, wird auch die Zertifikatskennung (Nr. 14) aus den vom Fahrzeug abgegebenen Nachrichten erfasst. Dabei wird je nach späterer Analyse die ZertifikatsID zu unterschiedlichen Zwecken betrachtet.

Absatz 2 beschreibt für die genannten Anwendungen die Legaldefinition des Verkehrsmanagements im Sinne dieses Gesetzes. Die genannten Parameter wie Anzahl der Fahrzeuge, Fahrzeuggeschwindigkeit, Art und Maße des Fahrzeugs, erforderliche Zeit zum Durchfahren eines Abschnitts, Fahrzeugverzögerungen und Erfassung des Liegenbleibens von Fahrzeugen sind hierfür unabdingbar grundlegende Bewertungsgrößen, um die übergeordneten Ziele der Optimierung des Verkehrsflusses, der Verkehrslenkung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Mit Hilfe der so gewonnenen Informationen können z. B. Rückschlüsse auf den aktuellen Verkehrsfluss, auf Stauereignisse, auf lokale Verkehrsstörungen oder auf nicht fahrbereite, z. B. als Folge eines technischen Defekts liegengebliebene Fahrzeuge gewonnen werden. Diese Informationen bilden die Grundlage für weitere Maßnahmen, z. B. einer Anzeige auf variablen Verkehrsinformationseinrichtungen im Straßenraum, Anordnung einer ereignisbezogenen Höchstgeschwindigkeit oder Informationen im Rundfunk oder Internet. Die statistische Auswertung der für diesen Zweck erforderlichen Dateninhalte, z. B. zur Erstellung von Tagesganglinien der Verkehrsstärke, Veränderung des Verkehrsgeschehens o. ä., ist ebenfalls eine Anwendung im Sinne des Verkehrsmanagement.

Absatz 3 regelt, dass die ZertifikatsID für bestimmte Auswertungen genutzt werden kann, wenn dies technisch erforderlich ist. Die vom Fahrzeug übermittelten Daten sind nach Weiterleitung an die zuständige Behörde unverzüglich vom straßenseitigen Empfangsge-

rät zu löschen sowie durch die zuständige Behörde unverzüglich auszuwerten und anschließend ebenfalls zu löschen.

Vor Auswertung der Daten ist zu unterscheiden, ob die empfangenen Informationen bereits vorliegen oder ob es sich um neue Datensätze handelt. Hierfür ist eine Betrachtung der ZertifikatsID erforderlich. Da die Informationen bis zu zehn Mal pro Sekunde versendet werden, ist diese Unterscheidung zwingend erforderlich. Dazu wird unmittelbar in der Sende-/Empfangseinrichtung die ZertifikatsID ausgewertet. So werden Mehrfacherfassungen verhindert. Dies ist aus Gründen der Erfassungsqualität für alle Anwendungen erforderlich. Nach erfolgter Prüfung ist die ZertifikatsID vor Weiterleitung an den Straßenbaulastträger unverzüglich zu löschen.

Für Anwendungen, die eine zeitversetzte und ggf. ortsversetzte Auswertung erfordern, z. B. Ermittlung von Reisezeiten für eine optimierte Netzsteuerung, ist eine Analyse der Daten unter Verwendung der Nr. 14 erforderlich. Hierfür müssen die empfangenen und in Absatz 1 genannten Datenelemente zur unverzüglichen Auswertung an den Straßenbaulastträger übermittelt werden. Nach Auswertung der Datenelemente ist die ZertifikatsID unverzüglich zu löschen.

Somit sind für die Analyse der Daten folgende Fallgruppen zu unterscheiden:

Fallgruppe 1:

Prüfung der Daten auf Mehrfachempfang und Vollständigkeit

Zum Zweck der Datenanalyse ist es erforderlich, zwischen neuen und bereits empfangenen Datenelementen zu unterscheiden.

Fallgruppe 2:

Zusammenführung von Daten

Die empfangenen Daten werden nach Prüfung gem. Fallgruppe 1 durch Löschung des Datums nach Nummer 14 unverzüglich anonymisiert zusammengefasst. Anschließend erfolgt die Weitergabe dieser anonymisierten Daten an den Straßenbaulastträger. Die so gewonnenen Informationen bilden z. B. als Minutenwerte der verkehrlichen Situation (Anzahl Fahrzeuge, durchschnittliche Geschwindigkeit, Anteil Pkw/Lkw) eine wesentliche inhaltliche Grundlage für Verkehrsmanagemententscheidungen.

Fallgruppe 3:

Für Verkehrsmanagementdienste, die gem. Absatz 3 Nr. 2 die Auswertung des Datums nach Absatz 1 Nr. 14 erfordern, werden nach Prüfung gem. Fallgruppe 1 die für die Auswertung erforderlichen Daten an den Straßenbaulastträger übermittelt. Diese Analyse ist z. B. für die Ermittlung der tatsächlichen Reisegeschwindigkeit eines oder mehrerer Abschnitte erforderlich, um Netzbeeinflussungsanlagen und optimale Ausweichroutenempfehlungen erstellen zu können. Die Auswertung der Daten hat unverzüglich zu erfolgen, das übermittelte Datum ist anschließend unverzüglich zu löschen.

Gemäß Absatz 4 sind die im Rahmen dieses Gesetzes erhobenen Daten nach Auswertung zum Zwecke des Verkehrsmanagements gem. Absatz 2 unverzüglich zu löschen. Dabei gilt eine Auswertung dieser Daten für anonymisierte verkehrsstatistische Zwecke als Anwendung, deren Auswerteergebnis für weitere Verkehrsmanagementzwecke genutzt werden kann.

Die Datenerhebung zum Zweck des hier geregelten öffentlichen Verkehrsmanagements und damit zur Förderung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geschieht in 'Wahrnehmung einer Aufgabe im öffentliche Interesse' im Sinne des Art. 6 Absatz 1 Satz 1

Buchstabe e DSGVO. Das bewusste bzw. allgemein bekannte Aussenden von Daten durch das Fahrzeug, die sofortige Anonymisierung der Daten beim Straßenbaulastträger noch vor der Auswertung und die Verkehrssicherheit als Schutzgut und Zweck der Datenverarbeitung nebst der streng geregelten Zweckbindung tangieren das Recht auf informationelle Selbstbestimmung des einzelnen Halters bzw. Fahrers allenfalls am Rande und rechtfertigen die hier vorgesehene Datenverarbeitung. Mit der hier geregelten Datenverarbeitungsbefugnis wird nur ein schmaler und sehr begrenzter Ausschnitt der Datenverarbeitung in einer ganz bestimmten Konstellation ausschließlich zugunsten der zuständigen Straßenbaulastträger mit strenger Zweckbindung transparent geregelt. Etwaige weitere Bereiche oder Zwecke der C-ITS-Datenverwendung oder gar eine Weitergabe an Dritte sind von der hiesigen Zweckbindung und damit Ermächtigung nicht umfasst.

Aufgrund des Verständnisses, dass grundsätzlich die Halterinnen und Halter der Kraftfahrzeuge Berechtigte hinsichtlich der Daten sind, die beim Betrieb des Kraftfahrzeugs anfallen, kann der gewählte Ansatz zur Verwendung von Mobilitätsdaten nur einen Anfang darstellen. Die Bundesregierung wird prüfen, ob in der Folge umfassende Regelungen zu Mobilitätsdaten zu erarbeiten sind, etwa im Rahmen eines eigenen „Mobilitätsdatengesetzes“, so dass die Datensouveränität über personenbezogene und nicht personenbezogene Daten verankert und dem Zugang zu nicht personenbezogenen Daten zu gemeinwohlorientierten Zwecken stärker Rechnung getragen wird.

Zu § 63f

Seit mehreren Jahren ist die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an einem Kooperationsprojekt (GIDAS) zur vertieften Straßenverkehrs- und Unfallforschung beteiligt. Diese mit Einwilligung der Betroffenen praktizierte Erhebung von Unfalldaten und Verkehrsdaten fungiert als Wissensbasis und dient der Verbesserung der Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit.

Diese Unfalldatenerhebung und -auswertung soll in der Struktur der Beteiligten optimiert und zur Vorbereitung dessen auf eine entsprechende tragfähige rechtliche Grundlage gestellt werden. Ziel der Verkehrs- und Unfalldatenerhebung und vertieften Straßenverkehrs- und Unfallforschung ist die Förderung der Verkehrssicherheit, die Verringerung von Unfallfolgen und nicht zuletzt die Senkung der Verkehrsunfallzahlen.

Polizeilich gemeldete Verkehrsunfälle mit Personenschaden werden dokumentiert, rekonstruiert und wissenschaftlich auf Ursachen, Ablauf, Begleitumstände und Folgen untersucht. Diese Analysen bieten für den Gesetzgeber die Möglichkeit, das Unfallgeschehen genau zu beobachten und positive sowie negative Entwicklungen festzustellen. Sie bilden die Grundlage für die Erarbeitung nationaler und internationaler Regelwerke zur Vermeidung von Unfällen und für den Fall eines Unfalls zur Verringerung der Unfallfolgen, etwa in Form von Regelungen zu Kinderrückhaltesystemen, zum Fußgängerschutz sowie für den Insassenschutz. Erkenntnisse aus dieser Forschung fließen in die Verbesserung von Sicherheitsstandards bei Kraftfahrzeugen in Gestalt von EU-Richtlinien und ECE-Regelungen ein. Insoweit ist die BASt akkreditierte und bei der EU-Kommission benannte Prüfstelle für verschiedene Prüfaufgaben in diesem Bereich.

In Absatz 1 wird vom Gesetzgeber ein fester Kranz an personenbezogenen Daten vorgegeben, hinsichtlich dessen eine Datenverarbeitung zu Forschungszwecken erfolgen darf.

Die Verarbeitung von personenbezogenen Daten und besonderen Kategorien personenbezogener Daten ist zu dem verfolgten Zweck der wissenschaftlichen Forschung zwecks Unfallverhütung angesichts des hohen Schutzgutes von Leib und Leben der zu schützenden Verkehrsbeteiligten erforderlich. Dabei ist die anfänglich personenbezogene Erhe-

bung der Daten zwingend erforderlich, um den konkreten Unfall hinreichend vereinzelt erfassen und darstellen zu können und weitere Informationen, die nach und nach gesammelt werden, zu einem einheitlichen Datensatz in einer Unfallakte zusammenführen zu können. Zudem hat die Auswertung zwingend bezogen auf die jeweilige konkrete Unfallkonstellation zu erfolgen, um verwertbare Schlüsse ziehen zu können. Nur auf diese Weise können für den Forschungszweck verwendbare und hinreichend vollständige Datensätze generiert werden und wird am Ende die veritable Ableitung von Ergebnissen ermöglicht. Die Erreichung des Forschungszwecks ohne personenbezogene Daten ist nicht möglich.

Die aufgezählten personenbezogenen Daten sind wie folgt für die Erreichung des Forschungszwecks erforderlich:

Die Daten nach Absatz 1 Nummer 1 dienen der Kontaktaufnahme zur betroffen Person, um deren personenbezogene Daten es geht. Das Geburtsdatum dient dabei zur eindeutigen Identifizierung des Betroffenen.

Das in Absatz 1 Nummer 2 genannte Geschlecht ist ein erforderliches Datum, um geschlechterspezifische Vergleichsgruppen bilden zu können. Ebenso ist der Familienstand erforderlich, um Vergleiche verschiedener Personengruppen hinsichtlich deren Fahrgewohnheiten oder Risikoverhalten zu ermöglichen. Anhand der Nationalität lassen sich etwaige Unterschiede in den Verhaltensweisen von Personen aus anderen Ländern in unserem Straßenverkehr erkennen (z. B. Probleme mit größeren Geschwindigkeitsunterschieden auf Autobahnen). Des Weiteren wird die Information, die auch in der amtlichen Unfallstatistik geführt wird, für Hochrechnungen der Unfallstudie auf ganz Deutschland bzw. Europa benötigt.

In Absatz 1 Nummer 3 sind Vorerkrankungen und bestehende Medikation erforderliche Informationen, die es ermöglichen, diese von den im Unfall erlittenen Verletzungen zu trennen, die ursächlichen Verletzungs- bzw. Unfallmechanismen zu bestimmen sowie Zusammenhänge in einem veränderten Heilungs- und Behandlungsverfahren einzuordnen. Die weiteren genannten Gesundheitsdaten sind erforderlich, um das gesamte Verletzungsgeschehen chronologisch und detailliert bewerten zu können und insbesondere die Anzahl schwerstverletzter Personen nach den Forderungen der Europäischen Kommission ermitteln zu können.

Absatz 1 Nummer 4 dient der Untersuchung des Einflusses auf das Zustandekommen des Unfalls und der Verletzungen. Ebenso sind die verletzungsrelevanten Parameter in Absatz 1 Nummer 5 essentiell für die Einschätzung von deren Einfluss auf die erlittenen Verletzungen, deren Schwere und Verletzungsmechanismen sowie Unfallfolgen.

Hinsichtlich von Fahrzeugdaten sind in Absatz 1 Nummer 6 die personenbezogenen Fahrzeugdaten aufgeführt. Sie werden über Absatz 4 Nummer 1 um die nichtpersonenbezogenen Fahrzeugdaten ergänzt. Sie sind erforderlich, um die beteiligten Fahrzeuge nach dem Unfall auffinden zu können, sofern weitere Untersuchungen erforderlich sind, sowie deren wesentliche Ausstattungsmerkmale zu ergründen, die für die Unfallrekonstruktion bedeutsam sind.

Weitere Unfalldokumentationen nach Absatz 1 Nummer 7 sind für die Forschung erforderlich, weil die polizeiliche Erfassung und Bewertung des Unfallablaufs und der Verletzungsfolgen u. a. für Hochrechnungsverfahren und zum Abgleich des repräsentativen Charakters der Unfallstudie dient. Gegebenenfalls können bestimmte Daten nur von einem Sachverständigen erlangbar sein. Aber auch hier gilt der strenge Erforderlichkeitsgrundsatz hinsichtlich des Umfang der Erhebung.

Der Begriff des Unfallbeteiligten ist hier im Sinne des § 142 StGB angelegt und damit durch einen potentiell kausalen Verhaltensbeitrag in der aktuellen Unfallsituation definiert. So können sowohl der Fahrer des verunfallten Fahrzeugs, als auch Fahrer anderer Fahr-

zeuge und weitere Verkehrsbeteiligte, wie Fußgänger, Sportgeräte-, Rollstuhl- oder Gehhilfennutzer, Unfallbeteiligte sein. Aber es werden auch Daten der unfallbeteiligten Fahrzeuge und damit von deren Haltern benötigt. Zudem sind Daten der Mitfahrer umfasst, damit sind sämtliche Insassen, Aufsassen, Bus- und Bahnfahrgäste der beteiligten Fahrzeuge umfasst. Sollten Personen verletzt worden sein, die weder Unfallbeteiligte noch Mitfahrer sind, sind auch ihre Daten umfasst. Die Datenverarbeitung hinsichtlich aller dieser Personen unterliegt den hiesigen Regelungen.

In Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 ist festgelegt, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten grundsätzlich nur mit Einwilligung des jeweils Betroffenen erfolgen darf. Um die Einwilligung einholen zu können, ist die Forschung aber zumindest auf die in Absatz 1 Nummer 1 genannten Kontaktdaten und die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge und deren Verarbeitung nach Absatz 2 Satz 2 ohne Einwilligung angewiesen. So werden die genannten Unfallbeteiligten, Mitfahrer und Verletzten kontaktiert und um ihre Einwilligung zu ihrer Befragung und der weiteren Erhebung personenbezogener Daten auch bei Dritten wie Ärzten, Krankenhäusern, Sachverständigen gebeten. Für eine kurzfristige Kontaktaufnahme, etwa bei drohender Verschrottung des Unfallfahrzeugs (insbes. bei Totalschaden), können in konkreten Einzelfällen auch die Kontaktdaten eines Krankenhauses oder einer Reha-Einrichtung erforderlich für die vorherige Einholung der Einwilligung eines verletzten Halters sein, um unter größter Zurückhaltung und Respektierung der informationellen Selbstbestimmung den Versuch zu erlauben, der Vernichtung von Unfallspuren zuvorzukommen und damit drohenden Datenverlust zu vermeiden. Insbesondere durch einen zügigen Vergleich von Sachschadensmustern und Verletzungsmustern kann die Unfallrekonstruktion gelingen und können Rettungs- und Bergungsschritte nachvollzogen werden.

Die Einwilligung hat auch die weiteren Verarbeitungsschritte zum Gegenstand und wird schriftlich dokumentiert, so dass ihr Umfang transparent und nachvollziehbar ist.

Für die Verarbeitung der Kontaktdaten zur Einholung der Einwilligung ist in Absatz 2 Satz 3 eine Höchstfrist von drei Monaten vorgesehen. Dieser Zeitraum kann im Einzelfall erforderlich sein, um eine Einwilligung nach den Maßstäben der DSGVO erhalten zu können. Gerade schwere Verletzungen bilden eine wichtige Grundlage für die Verkehrssicherheitsanalysen. Diese Verletzten werden aber oft erst nach einer gewissen Zeit in der Lage und willens sein, sich mit der Bereitschaft zur Hergabe ihrer Daten für die Forschung auseinanderzusetzen. Schockzustände etwa verbieten eine zeitnahe Kontaktaufnahme. Daher muss in solchen Konstellationen die Besserung ihrer psychischen und physischen Situation abgewartet werden.

Sobald die angestrebten Daten in der Unfallakte zusammengetragen sind und die Erhebung der Daten damit abgeschlossen ist, werden die personenbezogenen Daten nach Absatz 3 Satz 2 anonymisiert und wird damit die Personenbezüge aus der Unfallakte entfernt. In der Folge werden die Auswertungen und Forschungen dann ausschließlich mit den anonymisierten Datensätzen betrieben.

Absatz 3 Satz 3 verbietet die Verarbeitung, einschließlich der Verwendung oder gar Weitergabe, der personenbezogenen Daten zu anderen als den hier in Absatz 1 geregelten Forschungszwecken oder deren Beschlagnahme nach anderen Vorschriften.

Ergänzend wird in Absatz 4 eine Ermächtigungsgrundlage zur Regelung der weiteren Einzelheiten der Datenverarbeitung angefügt. Die näheren Regelungen der Datenverarbeitung und weitere Vorgaben hierfür sollen in einer Verordnung getroffen werden, da es sich um Detailregelungen handelt, die ggf. technischer Anpassungen bedürfen. Die Verordnung soll durch das BMVI als vorgesetzte Behörde der BASt getroffen werden können. Angesichts des bereits gesetzlich festgelegten Kranzes an personenbezogenen Daten und der wesentlichen Maßgaben für deren Verarbeitung im Gesetz ist eine Beteiligung

anderer Ressorts am Verordnungserlass im üblichen Maß der Ressortabstimmung ausreichend.

Zu Artikel 1 Nummer 38 (§ 64 Absatz 3 StVG)

Die Regelung im angefügten Absatz 3 dient der Klarstellung. Bereits § 1 Absatz 3 Informationsfreiheitsgesetz (IFG) normiert die Subsidiarität des IFG. Um Auslegungszweifeln zu begegnen, soll jedoch ausdrücklich geregelt werden, dass Auskünfte aus den Zentralen Registern nur nach Maßgaben des Fachrechts in Gestalt des Straßenverkehrsgesetzes und der zu seiner Ausführung erlassenen Verordnungen erteilt werden. Sofern hiernach kein Auskunftsanspruch besteht, ist ein Rückgriff auf das IFG gesperrt. Denn das Registerrecht des StVG gestaltet die Interessengegensätze, die zu regulieren sind, als gesetzgeberische spezielle Wertentscheidungen bereits unterschiedlich aus. Dabei wurde sorgfältig zwischen legitimen Offenlegungs- und notwendigen Geheimhaltungsinteressen abgewogen. Mit dem Registerrecht sind bereichsspezifische Regelungen geschaffen worden, die insbesondere den in den Registern enthaltenen schützenswerten personenbezogenen Daten in besonderer Weise Rechnung tragen. Diese ausgewogenen Anforderungen an eine Registerauskunft würden unterlaufen, wenn bei Nichtvorliegen eines Auskunftsanspruches nach dem StVG hilfsweise immer das Informationsfreiheitsgesetz durchgriffe.

Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 65 Absatz 3 und 6 -neu- StVG)

Die Änderung in Absatz 3 ist eine Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes wegen des enthaltenen Verweises auf § 6 StVG und erhält die Verständlichkeit der Übergangsvorschrift. Die Einführung des neuen Absatzes 6 ist eine notwendige Übergangsregelung wegen der Streichung des § 23 StVG und Implementierung der Inhalte in § 24 StVG. Sie regelt eine Ausnahme vom Meistbegünstigungsprinzip und dient der kontinuierlichen Verfolgung von Verstößen gegen die Regelungen für das Feilbieten von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Ausrüstungen.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Weitere Änderung des StVG, die auf Grund eines späteren Inkrafttretenszeitpunktes in einem getrennten Artikel geregelt wird.

Zu § 33 Absatz 1 StVG

In Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c und Satz 2 Buchstabe c werden die Angaben zur Registrierung einer Vereinigung als Halter präzisiert. In der aktuellen Fassung des StVG werden im Falle der Zulassung eines Fahrzeuges auf eine Vereinigung die persönlichen Angaben der Vertreter solcher Vereinigungen nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c in Verbindung mit Buchstabe a StVG als Halterdaten erfasst. Der Begriff „Vereinigung“ ist dabei nicht eng im zivilrechtlichen Sinne, sondern als Auffangbegriff zu verstehen, der alle Fahrzeughalter miterfasst, die weder natürliche noch juristische Personen sind. Solche sind Personengesellschaften, wie z. B. OHG, KG, GbR, GmbH & Co. KG, und nicht rechtsfähige Vereine, wie z. B. Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände, Ordensniederlassungen, politische Parteien. Die Regelung, wonach Halterangaben analog den Angaben zu einer natürlichen Person zu erheben sind, ist für die Vereinigungen treffend, deren benannte Vertreter natürliche Personen sind (wie z. B. bei OHG, KG, GbR, EWIV (Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung), PartGmbB (Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung). Bestimmte Personengesellschaften werden

allerdings durch juristische Personen nach außen vertreten bzw. solche juristischen Personen sind Gesellschafter der Personengesellschaften. Zu diesen gehören u.a. GmbH & Co. KG, Stiftung & Co. KG, GmbH & Co. OHG, Stiftung GmbH & Co. KG, AG & Co. KG, AG & Co. OHG, UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG. In diesem Fall nehmen jeweils juristische Personen (GmbH, Stiftung, AG, UG (haftungsbeschränkt)) die Pflichten des Fahrzeughalters wahr und sollten mit entsprechenden Angaben bei der Zulassung festgehalten werden. Dies ist sachgerecht, da auch im Falle einer juristischen Person als direktem Halter die Angaben der juristischen Person nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b StVG registriert werden, vor dem gleichen Hintergrund, dass die Angaben zu deren handlungsfähigem Organ leicht ermittelbar sind. Aus diesem Grund wird § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c und Satz 2 Buchstabe c um einen Verweis auf die Angaben zu juristischen Personen nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b StVG vervollständigt. Je nachdem, ob der benannte Vertreter einer Vereinigung also eine natürliche oder juristische Person ist, werden die Angaben der Vertreter nach Buchstabe a oder b erhoben und gespeichert.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts - § 2 Absatz 1 KBAG)

Die Aufgaben des KBA in § 2 Absatz 1 Nummer 1 KBAG werden unter Buchstabe a um eine neue Aufgabe erweitert: die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung mit Geltung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Verordnung (EU) 2018/858 vom 30. Mai 2018 sieht ein neues vollharmonisiertes Genehmigungsverfahren auf dem Gebiet der Einzelgenehmigung von Fahrzeugen, die sogenannte „EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“, vor. Eine solche Einzelgenehmigung mit EU-weiter Gültigkeit ist für Fahrzeuge vorgesehen, die sämtliche entsprechende Anforderungen des Typgenehmigungsrechts erfüllen. Für die Erteilung einer EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung gelten somit die gleichen technischen Anforderungen wie für die Erteilung einer EU-Typgenehmigung für in unbegrenzter Serie hergestellte Fahrzeuge, für die das KBA ausschließlich zuständig ist und bereits entsprechende Kompetenzen aufgebaut hat. Ausnahmen und Abweichungen von den harmonisierten Anforderungen sind im Gegensatz zu dem Verfahren für die Erteilung einer nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigung, die nur eine nationale Gültigkeit besitzt und für die die Zuständigkeit nach wie vor bei den nach Landesrecht zuständigen Stellen liegt, nicht gestattet. Daher ist eine Wahrnehmung der neu gestalteten EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung durch das KBA sachgerecht.

Den Aufgaben des KBA in § 2 Absatz 1 Nummer 1 KBAG wird ein neuer Buchstabe d angefügt: Zur Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben werden dem Kraftfahrt-Bundesamt damit die Aufgaben der Marktüberwachung in seinem Zuständigkeitsbereich (für Fahrzeuge und deren Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge) gesetzlich nun ausdrücklich zugewiesen und die sonstigen damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben, namentlich Veröffentlichungen, ergänzt. Die aus der bisherigen Aufgabe der allgemeinen Typprüfung nun transparent vereinzelte Regelung dient der Klarstellung und soll der eigenständigen, auch im europäischen Kontext gewachsenen Bedeutung dieser Aufgabe Rechnung tragen.

Die Streichung des § 2 Absatz 1 Nummer 5 KBAG, sowie die neue Nummerierung des § 2 Absatz 1 Nummer 5a KBAG stellt eine Korrektur des nicht mehr benötigten Verweises in Nummer 5 dar. Der Verweis im bisherigen § 6 Absatz 1 Nummer 19 StVG bezieht sich auf eine bereits außer Kraft gesetzte Richtlinie.

Mit der neuen Nummer 5a wird dem KBA die Aufgabe der Marktüberwachung derjenigen Verbrennungsmotoren, die in Schienenfahrzeuge eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und die der EU-Typgenehmigung unterliegen, übertragen. Die Marktüberwachung der Motoren für Schienenfahrzeuge bezieht sich auf die Emissionsgrenzwerte für Luft-

schadstoffe aus Verbrennungsmotoren nach den Maßgaben der Verordnung (EU) 2016/1628. Bislang waren die Länder nach § 10 Absatz 1 Nr. 2 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren (28. BImSchV) hierfür zuständig. Das KBA ist bereits Typgenehmigungsbehörde für diese Motoren nach § 10 Absatz 1 Nr. 1 der 28. BImSchV. Zudem ist das KBA für die Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren, die in Straßenfahrzeugen zum Einsatz kommen, zuständig. Angesichts dieser Expertise ist es sachgerecht, dass das KBA auch die Marktüberwachung von Motoren in Schienenfahrzeugen hinsichtlich der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 2016/1628 übernimmt. Die Aufgabe umfasst nicht die eigene technische Überprüfung der Motoren durch das KBA. Vielmehr sollen erforderliche technische Prüfungen durch vom KBA benannte Technische Dienste auf Kosten der betroffenen Hersteller beigetragen werden. Hierfür bedarf es weiterer Rechtsgrundlagen. Die Marktüberwachung der übrigen, hier nicht erfassten mobilen Maschinen und Geräte verbleibt in der Zuständigkeit der Länder.

Zu Artikel 4 (Änderung des Carsharinggesetzes – §§ 3 und 4 CsgG)

§§ 3 und 4 CsgG enthalten Verweise auf den § 6 StVG, die als Folgeänderung an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden müssen.

Bei der Umstellung auf das neue System des § 6 StVG werden die Verweise auf die unmittelbar für die Sachmaterie geltenden Ermächtigungsgrundlagen des § 6 StVG gerichtet ohne zugleich explizit auf die Ermächtigung zum Erlass von Verfahrensregeln zu verweisen. Die Verfahrensermächtigung wird nur in den Fällen zitiert, wenn die Ermächtigung an der Stelle ausschließlich eine Materie des Verfahrens behandelt.

Zu Artikel 5 (Änderung des Elektromobilitätsgesetzes – §§ 3 und 4 EmoG)

§§ 3 und 4 EmoG enthalten Verweise auf den § 6 StVG, die als Folgeänderung an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst werden müssen.

Bei der Umstellung auf das neue System des § 6 StVG werden die Verweise auf die unmittelbar für die Sachmaterie geltenden Ermächtigungsgrundlagen des § 6 StVG gerichtet ohne zugleich explizit auf die Ermächtigung zum Erlass von Verfahrensregeln zu verweisen. Die Verfahrensermächtigung wird nur in den Fällen zitiert, wenn die Ermächtigung an der Stelle ausschließlich auf eine Materie des Verfahrens behandelt.

Zu Artikel 6 (Änderung des Kraftfahrsachverständigengesetzes)

Die geänderte Vorschrift enthält einen Verweis auf § 6 StVG, der als notwendige rechtssystematische Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 6 dieses Gesetzes an die vollständige Neufassung des § 6 StVG angepasst wird.

Zu Artikel 7 (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Notwendige Folgeänderung des Verweises auf § 24 StVG durch Aufspaltung des § 24 in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikel 8 (Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)

Zu Artikel 8 Nummer 1 (§ 6 Absatz 1 FZV)

In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wird eine Folgeänderung zur Erweiterung der Halterdaten um die Angaben des Geburtsstaates in § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a StVG vorgenommen. Der Katalog der zu erhebenden Halterdaten des § 6 Absatz 1 FZV wird angepasst. Dabei wird ausdrücklich geregelt, dass in erster Linie - nach wie vor - der Geburtsort zu erheben ist. Nur wenn dies nicht möglich ist, darf auf den Geburtsstaat zurückgegriffen werden.

Zu Artikel 8 Nummer 2 (§ 7 FZV)

Neufassung des § 7 zur systematischeren Ordnung der Regelungen bzw. der Abfolge der Absätze. Die bisherigen Absätze 1 und 3, die sich mit der regelmäßigen Untersuchung beschäftigen, werden inhaltsgleich zu den Absätzen 2 und 3. Der bisherige Absatz 2 wird aufgeteilt zum einen in den neuen Absatz 1 Satz 2 und 3 mit Zulassungsbedingungen und zum anderen in den neuen Absatz 4 über die Folgen einer Wiederzulassung hinsichtlich des Umgangs mit den alten ausländischen Fahrzeugdokumenten. Dabei erfolgt diese Umstrukturierung insoweit ohne inhaltliche Änderung.

Eine Änderung kommt im neuen Absatz 1 Satz 1 hinzu: Durch diese Ergänzung soll im Zuge der Neuordnung der Fahrzeugregistervorschriften (Zentralisierung der Auskünfte an ausländische Behörden beim KBA in den §§ 37 und 39 Absatz 4 StVG) die nichtsdestotrotz weiterbestehende Datenverarbeitungsbefugnis der Zulassungsbehörden transparent herausgearbeitet werden. Bei einer Wiederzulassung oder auch vermeintlichen Erstzulassung ohne Vorlage (ausländischer) Fahrzeugdokumente hat die Zulassungsbehörde zu prüfen, ob das Fahrzeug ggf. bereits in einem anderen Staat zugelassen ist. Die Zulassungsbehörden dürfen hierzu insbesondere Kennzeichen und FIN zur Abfrage an ausländische Behörden und Register übermitteln. Diese Prüfung kann über die europäischen Datenaustauschinstrumente REGINA und EUCARIS vorgenommen werden. Insoweit stützt sich die Regelung auf Art. 9 der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge. Die Prüfung dient dazu, eine ausländische Zulassung beenden zu können, und nicht zuletzt auch der Aufdeckung von verschleierten Fahrzeugidentitäten und illegalen Fahrzeugverschiebungen.

Zu Artikel 8 Nummer 3 (§ 26 Absatz 3 FZV)

Folgeänderung zu Art. 34 Absatz 5 StVG und ausdrückliche Aufnahme der Mitteilungspflicht auch von Änderungen zur Datenaktualisierung.

Zu Artikel 8 Nummer 4 (§ 33 Absatz 1 FZV)

Zur systematischen Klarstellung werden auf der Grundlage von § 42 StVG auch Korrekturen bezüglich von Beginn an falscher Daten in den Anwendungsbereich aufgenommen. Dabei kann eine Korrektur auch die ersatzlose Stornierung eines fälschlichen Datensatzes bedeuten.

Zu Artikel 8 Nummer 5 (§ 38 Absatz 2 FZV)

Die Mitteilungen des KBA (sog. Ablagenachrichten) über Maßnahmen einer anderen Zulassungsbehörde dienen der kennzeichenführenden Behörde zur Kennzeichenverwaltung und zudem der ggf. bereits davon abweichenden zuletzt zuständigen Zulassungsbehörde zur Information für ihren Verwaltungsvorgang. Diese Differenzierung der zuständigen und der kennzeichenführenden Behörde wird hier ergänzt. Dies dient der Richtigkeit der Daten in den örtlichen Registern und der Vermeidung von Datenabgleichen mit weiteren Stellen zwecks Korrektur (§ 42 StVG).

Zu Artikel 8 Nummer 6 (§ 42 FZV)

Folgeänderung der Zitate infolge der Neunummerierung von § 37 Absatz 1 StVG.

Zu Artikel 8 Nummer 7 (§ 43 FZV)

In Absatz 2 Satz 2 wird die Speicherung auch der sperrenden Behörde im Sinne der Legaldefinition nach § 41 Absatz 5 StVG -neu- normiert. Denn angesichts der Regelung in Absatz 3 müssen die Registerbehörden in der Lage sein, solche Übermittlungsersuchen an die zuständige sperrende Behörde weiterzuleiten.

Neben redaktionellen Anpassungen in Absatz 3 wird dessen Satz 2 aufgehoben, da er mit der Regelung des § 41 Absatz 5 Satz 3 StVG -neu- nicht mehr vereinbar ist.

Zu Artikel 8 Nummer 7 (§ 48 FZV)

Notwendige Folgeänderung des Verweises auf § 24 StVG durch Aufspaltung des § 24 in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikel 9 (Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)

Weitere Änderung der FZV, die auf Grund eines späteren Inkrafttretenszeitpunktes in einem getrennten Artikel geregelt wird.

(§ 6 Absatz 1 FZV)

Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 enthält eine Folgeänderung zur Anpassung der Angaben zu Vereinigungen in § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c StVG. Im Falle der Zulassung auf Vereinigungen mit juristischen Personen als Vertreter werden die Halterangaben nach dem Katalog der Angaben zu juristischen Personen gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 FZV erhoben.

Zu Artikel 10 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Zu Artikel 10 Nummer 1 (§ 5 Absatz 7 GebOSt -neu-)

Die Änderung erfolgt zur Klarstellung der bisher aus völkerrechtlichen Grundsätzen abgeleiteten Praxis angesichts der Zentralisierung der Auskünfte an ausländische Behörden beim KBA in den §§ 37 und 39 Absatz 4 StVG.

Zu Artikel 10 Nummer 2 Buchstabe a bis c (Gebühren-Nr. 143 -neu-)

Die Information nach § 63d StVG stellt eine gebührenpflichtige Amtshandlung im Sinne des § 6a Absatz 1 Nummer 1 StVG dar, sofern sie durch einen Antragsteller veranlasst wurde. Stellt also ein Kfz-Hersteller oder ein anderer Anbieter einer Maßnahme einen Antrag beim KBA, die einschlägigen Kfz-Halter über seine angebotene Maßnahme zu informieren, und kommt das KBA diesem Antrag nach, hat der Antragsteller die Kosten für die Information (Übersenden einer Information in Briefform) zu übernehmen und dafür die Gebühr nebst Auslagen zu tragen. Nimmt hingegen das KBA von Amts wegen auf Grund von § 63d StVG eine solche Information von Kfz-Haltern vor, fällt keine Gebühr an. In beiden Fällen entsteht jedenfalls keine Kostenschuld der Adressaten der Information.

Die neue Gebührennummer 143 legt die Gebührenhöhe in Form einer Rahmengebühr fest. Dieser Rahmen ist dem Umstand geschuldet, dass der Aufwand des KBA variieren kann. Der Aufwand könnte das Aufsetzen eines Anschreibens des KBA an die Halter umfassen. Er könnte ggf. aber auch nur darin bestehen, ein vorgedrucktes Blatt des Herstellers zu versenden, welches ggf. bereits fertig kuvertiert wurde. Je nach Anzahl der Adressaten wird dabei in zwei Gebührenstufen differenziert. Als Grundlage der Gebühr jedoch ist eine solche Handlung des KBA stets mit gewissen Grundkosten verbunden, insbesondere für die technische Beurteilung der Maßnahme, die rechtliche Prüfung der Tatbestandsmerkmale und die Abstimmung mit dem BMVI, sowie die Ermittlung der betroffenen Fahrzeuge und deren Halter. Hinzu kommen anzahlabhängig die Fertigung und der Versand der Schreiben sowie die telefonische und schriftliche Beantwortung von Rückfragen der angeschriebenen Halter. Die Gebührenberechnung wurde auf der Basis der bisherigen Erfahrungen, auch im Bereich der Rückrufe, vorgenommen. Der Aufwand der Informationsschreiben wird den Aufwand bei Sammelauskünften im Rahmen von Rückrufen um ein Vielfaches überschreiten, da hier auch die technische Beurteilung der Maßnahme und ihrer Auswirkungen durch das KBA in Ansatz zu bringen ist und der Umfang der betroffenen Fahrzeuge hier erst durch das KBA aus dem ZFZR ermittelt werden muss. In der Gebühr sind die Auslagen nach § 2 GebOSt nicht berücksichtigt und nach § 2 GebOSt zusätzlich zu erheben.

Zu Artikel 11 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Zu Artikel 11 Nummer 1 (§ 69a StVZO)

Notwendige Folgeänderungen durch die Streichung des § 23 StVG und seine Integrierung in § 24 StVG sowie die Aufspaltung von § 24 StVG mehrere Absätze.

Zu Artikel 11 Nummer 2 (Anlage VIII der StVZO)

Folgeänderung der Verweise auf § 7 FZV wegen dessen Neuordnung in Artikel 8 Nummer 2.

Zu Artikel 12 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Durch die Neufassung und Abstrahierung des § 6 StVG (in Artikel 1 Nummer 6 dieses Änderungsgesetzes) muss die dort bisher unmittelbar geregelte Ermächtigung der Länder zu Regelungen über die Fahrberechtigung für Einsatzfahrzeuge (§ 6 Absatz 5 StVG) in die Verordnungsebene überführt werden. Wegen der Streichung aus § 6 StVG muss dies umgesetzt werden. Diese Ermächtigung der Länder wird nun in § 6c FeV aufrechterhalten. Eine Erweiterung oder Verschiebung der Kompetenzen auf Bund- oder Landesseite erfolgt dabei nicht, lediglich der Regelungsstandort wird neu gewählt. Das Inhaltsverzeichnis der FeV wird entsprechend angepasst.

Ebenso wird die Ermächtigung der Länder zur Herabsetzung des Mindestalters für die Fahrerlaubnisklasse AM (§ 6 Absatz 5a StVG) aus § 6 StVG gestrichen und bedarf der Überführung an eine verordnungsrechtliche Stelle. Aus diesem Anlass werden die Vorschriften des § 10 Absatz 1 sowie der Anlage 9 geändert und berücksichtigen zugleich den aktuellen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, nach dem das Mindestalter für die Klasse AM bundesweit auf 15 Jahre herabgesetzt wird. Einer Ermächtigung der Länder bedarf es bei dieser Überführung daher nicht mehr.

Zudem erfolgen in § 75 und Anlage 12 notwendige Folgeänderung der Verweise auf § 24 StVG nach dessen Aufspaltung in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikeln 13 bis 16 (Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung, der Bußgeldkatalog-Verordnung, der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und der Ferienreise-Verordnung)

Notwendige Folgeänderungen der jeweiligen Verweise auf § 24 StVG nach dessen Aufspaltung in mehrere Absätze. Der bisherige Regelungsgehalt ist nun in § 24 Absatz 1 StVG verortet.

Zu Artikel 17 (Nichtanwendung von Maßgaben des Einigungsvertrags)

Nach dem Einigungsvertrag galt die Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (StVO der DDR) im Beitrittsgebiet mit den in Anlage II Kapitel XI Sachgebiet B - Straßenverkehr Abschnitt III Nummer 4 des Einigungsvertrags vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 1148) genannten Maßgaben weiter. Nach Buchstabe a der Maßgaben trat die DDR-StVO bereits mit Ablauf des 31. Dezember 1990 außer Kraft. Die noch verbliebenen Maßgaben (Buchstaben b bis f) sind mittlerweile ebenfalls obsolet, sei es, dass sie sich durch Fristablauf erledigt haben oder durch neues Recht überlagert wurden. Die Änderung dient somit der Klarstellung, dass auch die noch verbliebenen Maßgaben überholt sind und nicht mehr zur Anwendung kommen.

Zu Artikel 18 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

In Absatz 2 ist für das Inkrafttreten eine Vorlaufzeit von 24 Monaten ab Gesetzesverkündung für die notwendigen Implementierungsarbeiten vorgesehen.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 5349, BMVI)

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung **Bund** Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand: **Länder** Jährlicher Erfüllungsaufwand:	 rund 1 Mio. Euro rund 22.000 Euro rund -225.000 Euro
Weitere Kosten (Gebühren) Jährliche Kosten: *Im Einzelfall:*	Die Kosten für Halterinformationsschreiben tragen die Fahrzeug- oder Teilehersteller (Wirtschaft). Die Gebühren enthalten zudem die anfallenden Portokosten. rund 800.000 Euro *2.500 bis 300.000 Euro* *(je nach Anzahl der Informationsschreiben)*

Alternativen	Im Entwurf werden auch mögliche Regelungsalternativen zur geplanten zentralen Marktüberwachung von Fahrzeugen genannt. Die Aufgabenzuweisung an das KBA könnte auch durch Landesbehörden wahrgenommen werden. Das BMVI begründet die Entscheidung für die zentrale Vorgehensweise nachvollziehbar folgendermaßen: • einfachere Abstimmung mit anderen EU-Mitgliedstaaten bzw. der Europäischen Kommission • bereits vorhandene Erfahrung auf Bundesebene bei der technischen Prüfung von Fahrzeugen und deren Bauteilen Die Entlastung der Länder wird in mindestens gleicher Höhe erwartet wie die Belastung des Bundes.
Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben sollen Regelungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBAG) sowie weitere hiermit zusammenhängende Vorschriften geändert werden. Neben vereinfachten Formulierungen im StVG enthalten diese Änderungen insbesondere Anpassungen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) und eine neue Aufgabenzuweisung an das KBA.

Im ZFZR sollen die persönlichen Angaben zum Fahrzeughalter um die Angabe des Geburtsstaates erweitert werden. Die Notwendigkeit der Regelung ergibt sich laut BMVI aufgrund des wachsenden Anteils von Fahrzeughaltern mit Migrationshintergrund, deren Geburtsort teilweise nicht bekannt ist und aus den Unterlagen der Zulassungsbehörden nicht hervorgeht. Des Weiteren soll die Erweiterung der speicherungsfähigen Halterdaten als Hilfskriterium zur verbesserten Personen- bzw. Fahrzeugidentifizierung bei einem Zugriff auf das ZFZR führen.

Das KBA soll künftig als zentrale Behörde diverse Aufgaben der Länder übernehmen. Hierzu gehören im Wesentlichen die alleinige Zuständigkeit für die Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten sowie die Markt-

überwachung von Verbrennungsmotoren gemäß EU-Verordnung[1] (bisher von den Ländern wahrgenommen). Als weitere neue Aufgabe soll das KBA sogenannte Halterinformationsschreiben erstellen und versenden. Dadurch sollen Halter von Fahrzeugen über notwendige fahrzeugbezogene Maßnahmen, die dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen, informiert werden.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar ermittelt und dargestellt. Es nutzte zur Berechnung der Lohnkosten die Lohnkostentabellen gemäß dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Verwaltung (Bund)

Das BMVI erwartet auf Bundesebene einen **jährlichen Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **1 Mio. Euro** sowie einen **einmaligen Erfüllungsaufwand** von ca. **22.000 Euro.**

Zentrales Fahrzeugregister

Für die Erweiterung des ZFZR bedarf es eines einmaligen Umstellungsaufwands in der Registerprogrammierung mit Anpassungen auf Datenbankebene und bei den Einzelanwendungen. Zudem müssen Dokumentationen, Verfahrenshandbücher und Schnittstellenbeschreibungen angepasst werden. Das BMVI schätzt diesen Aufwand auf insgesamt ca. 500 Personenstunden für eine Tätigkeit im gehobenen Dienst. Insgesamt erwartet das Ressort demnach einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 22.000 Euro (500 Std. x 43,40 Euro).

Halterinformationsschreiben

Das KBA soll die im ZFZR gespeicherten Fahrzeug- und Halterdaten auch zum Zweck der Information der Fahrzeughalter nutzen können. Somit sollen die Halter über fahrzeugbezogene Maßnahmen informiert werden, wenn sie u. a. dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen. Fahrzeugbezogene Maßnahmen können insbesondere auf die Verbesserung von Fahrzeugeigenschaften, wie

[1] Verordnung (EU) 2016/1628 vom 14. September 2016.

Abgasverhalten, Geräuschverhalten, Kraftstoffverbrauch oder Fahrverhalten abzielen. Die Erstellung der Halterinformationsschreiben erfordert u. a. zeitlichen Aufwand für die Abstimmung mit dem BMVI, die Ermittlung der betroffenen Fahrzeuge und deren Halter, die Kuvertierung und den Versand sowie die Beantwortung von Rückfragen. Das Ressort schätzt, dass das KBA künftig ein Informationsschreiben mit rund 1 Mio. Adressaten pro Jahr versenden wird. Hieraus ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 800.000 Euro (300.000 Euro Verwaltungskosten zuzüglich 500.000 Euro Portokosten).

Auskunftsersuchen ausländischer Halter- und Fahrzeugdaten

Dem KBA soll künftig die alleinige Zuständigkeit für die Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten übertragen werden. Zur Einschätzung dieses Mehraufwandes orientiert sich das Ressort an dem gegenwärtigen Anfragevolumen in den Zulassungsbehörden. Es rechnet mit ca. 175.000 Anfragen pro Jahr, die dauerhaft durch eine Person im mittleren Dienst bearbeitet werden können. Hieraus ergibt sich beim KBA ein jährlicher Erfüllungsaufwand von ca. 50.000 Euro (1.600 Std. x 31,70 Euro).

Marktüberwachung Verbrennungsmotoren

Beim KBA wird für die neue Aufgabe der Marktüberwachung von Verbrennungsmotoren dauerhaft Erfüllungsaufwand entstehen. Das BMVI plant neben der Durchführung der Überwachung auch Tätigkeiten für die Erarbeitung der Überwachungsgrundlagen, für Grundsatzarbeiten sowie für die Erarbeitung des Überwachungsverfahrens und die Prüfplanung. Es erwartet hierfür einen jährlichen Personalaufwand von ca. 70.000 Euro im gehobenen Dienst sowie ca. 105.000 Euro im höheren Dienst. Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 175.000 Euro. Dieser Erfüllungsaufwand wird durch entsprechende Entlastung auf Länderebene kompensiert.

Die weiteren im Gesetzentwurf genannten Aufgabenzuweisungen an das KBA zur Marktüberwachung gemäß diverser EU-Verordnungen verursachen keinen konkreten Erfüllungsaufwand. Das BMVI weist daraufhin, dass diese Aufgaben bereits in bestehenden Befugnissen enthalten sind.

Verwaltung (Länder und Kommunen)

Auf Seiten der Länder und Kommunen erwartet das BMVI künftig eine **jährliche Entlastung** in Höhe von rund **225.000 Euro.** Diese resultiert aus der geplanten Aufgabenübertragung von den Ländern auf das KBA als zentrale Behörde.

Auskunftsersuchen ausländischer Halter- und Fahrzeugdaten

Durch die Übertragung der ausschließlichen Beantwortung von ausländischen Auskunftsersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten auf das KBA erwartet das BMVI eine mindestens gleichwertige jährliche Entlastung für die Länder in Höhe von ca. 50.000 Euro. Das Ressort weist daraufhin, dass es sich hierbei um eine grobe Schätzung handelt, da die Auskunftsverfahren in den einzelnen Zulassungsbehörden sehr heterogen sind. Die Auskunfterteilung von Anfragen aus dem Inland bleibt weiterhin Aufgabe der Zulassungsbehörden.

Marktüberwachung Verbrennungsmotoren

Die Aufgabenzuweisung für die Marktüberwachung von den Ländern auf das KBA führt zu einer jährlichen Entlastung in Höhe von ca. 175.000 Euro. Auch hierbei handelt es sich laut BMVI über eine grobe Schätzung.

II.2. Weitere Kosten

Das BMVI führt mit dem Regelungsvorhaben eine neue Rahmengebühr für die Erstellung und den Versand von Halterinformationsschreiben ein. Hierfür plant es eine Ergänzung in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Sofern das Informationsschreiben durch einen Antragsteller (z. B. Fahrzeughersteller) veranlasst wurde, stellt dies eine gebührenpflichtige Amtshandlung dar. Der Antragsteller hat in diesem Fall die Kosten für die Information (Übersenden einer Information in Briefform) zu übernehmen und dafür die Gebühr nebst Auslagen zu tragen. Erstellt hingegen das KBA von Amts wegen ein Halterinformationsschreiben, fällt keine Gebühr an. In beiden Fällen entstehen für den Adressaten der Information keine Kosten.

Die Gebühr richtet sich nach Anzahl der zu adressierenden Halter und liegt zwischen 2.500 und 300.000 Euro zuzüglich der Portokosten. Bei der Annahme von 1 Mio. Informationsschreiben pro Jahr erwartet das BMVI jährliche weitere Kosten in Höhe von rund 800.000 Euro für die Wirtschaft.

III. Ergebnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Johannes Ludewig	Gudrun Grieser
Vorsitzender	Berichterstatterin