

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrtsachverständigenengesetzes

A. Problem und Ziel

Nachdem die Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) belegen, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen bringt, wird dieses zunächst bis zum 31. Dezember 2010 befristete Modellvorhaben zum 1. Januar 2011 in das Dauerrecht überführt. In der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens ergibt sich eine Verringerung des Unfall- und Delikt-risikos in einem zweistelligen Prozentbereich (22 Prozent weniger Unfälle und 20 Prozent weniger Verkehrsverstöße) und die Teilnahme am „BF 17“ führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz.

Zur Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG (3. EG-Führerscheinrichtlinie) zum 19. Januar 2011 sind Anpassungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Kraftfahrtsachverständigenengesetz notwendig, insbesondere um die notwendige Befristung der Gültigkeit der Führerscheindokumente auf 15 Jahre ab 2013 und die vorgeschriebene Befristung aller bisher ausgestellten Führerscheine bis 2033 umsetzen zu können.

Weitere Änderungen setzen Forderungen des Bundesbeauftragten für die Informationsfreiheit und den Datenschutz (BfDI) zur Verbesserung des Datenschutzes und der Datensicherheit im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) um. Zusätzlich sind die notwendigen Ermächtigungsgrundlagen zu schaffen, um das bestehende Akkreditierungsverfahren der Träger von Begutachtungsstellen, der Technischen Prüfstellen und der Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen, in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in ein Begutachtungsverfahren umwandeln zu können.

B. Lösung

Das „Begleitete Fahren ab 17“ wird in seiner einfachen und bürgerfreundlichen Form in das Dauerrecht überführt. Über die hierfür notwendigen Regelungen, die insbesondere die modellspezifischen Vorschriften aufheben, sind keine Änderungen bei den Anforderungen an den oder die namentlich benannten Begleiter vorgesehen. Es soll nur deutlicher herausgestellt werden, dass das Fahren ohne Begleiter einen schwerwiegenden Verstoß darstellt, der wie bisher mit dem Widerruf der Fahrerlaubnis geahndet wird. Dazu kommen ein Bußgeld, eine Verlängerung der Probezeit und vor der Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist wie bisher die Teilnahme an einem Aufbauseminar nachzuweisen.

Zur Umsetzung der Forderungen des BfDI zur Verbesserung des Datenschutzes und der Datensicherheit werden umfassende gesetzliche Regelungen zur Protokolldatenspeicherung des KBA geschaffen, um außerhalb des eigentlichen ZFER alle von den Fahrerlaubnisbehörden seit der Einrichtung des Zentralregisters (1. Januar 1999) zum Nachweis der Verantwortlichkeit für Mitteilungen eingegangenen Datensätze dauerhaft zu speichern und bei konkretem fachlichen Bedarf den Zugriff zu ermöglichen.

Zur Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG (3. EG-Führerscheinrichtlinie) zum 19. Januar 2011 werden im StVG und Kraftfahrersachverständigenengesetz die Rechtsgrundlagen für die notwendige Befristung der Gültigkeit der Führerscheindokumente auf 15 Jahre der ab 2013 neu ausgestellten Führerscheine und die vorgeschriebene Befristung aller bisher ausgestellten Führerscheine bis 2033 sowie zur Regelung der Mindestanforderungen an die Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer geschaffen.

Für die Schaffung eines Anerkennungs- statt Akkreditierungsverfahrens der Träger von Begutachtungsstellen, der Technischen Prüfstellen und der Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen, als eine Voraussetzung für die vorgeschriebene Anerkennung durch die zuständigen Landesbehörden, werden die notwendigen Rechtsvorschriften geschaffen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Der Gesetzentwurf löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

E. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen nicht. Auswirkungen von Einzelpreisen sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

F. Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für den Bereich der Verwaltung wird eine bestehende Informationspflicht der Verwaltung geändert (§ 48 Absatz 2 StVG/Führung eines Zentralen Fahrerlaubnisregisters). Zur Vereinfachung/Verkürzung von notwendigen Kontrollen werden durch Änderung des § 50 Absatz 1 Nummer 2 (Artikel 1 Nummer 3) die betroffenen Sonderfahrerlaubnisse in das o. g. Zentrale Fahrerlaubnisregister aufgenommen.

G. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

H. Nachhaltigkeit

Das Gesetz berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen. Die Ergebnisse des Modellvorhabens „BF 17“ haben zu einem deutlichen Rückgang der Unfälle der jungen Fahranfänger geführt, so dass die Überführung in das Dauerrecht erwarten lässt, dass sich dieser Trend dauerhaft fortsetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 27. September 2010

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und
des Kraftfahrersachverständigengesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung .

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

Der Bundesrat hat in seiner 874. Sitzung am 24. September 2010 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates
wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Vom ...

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

Artikel 1**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2507) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 53 wird wie folgt gefasst:

„§ 53 Direkteinstellung und Abruf im automatisierten Verfahren“.
 - b) Die Angabe zu § 54 wird wie folgt gefasst:

„§ 54 Automatisiertes Mitteilungs-, Anfrage- und Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt“.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und x kann die Gültigkeitsdauer der Führerscheine festgelegt werden.“
 - b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „Artikels 9 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl. EG Nr. L 237 S. 1)“ durch die Wörter „Artikels 12 der Richtlinie 2006/126/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 26)“ ersetzt.
3. § 2a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „auch wenn die Probezeit zwischenzeitlich abgelaufen“ die Wörter „oder die Fahrerlaubnis nach § 6e Absatz 2 widerrufen worden“ eingefügt.
 - b) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „so darf“ durch die Wörter „oder wurde die Fahrerlaubnis nach § 6e Absatz 2 widerrufen, so darf“ ersetzt.
4. In § 2b Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrerlaubnis“ die Wörter „oder unterliegt er einem rechtskräftig angeordneten Fahrverbot“ eingefügt.
5. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 8 Satz 2 werden die Wörter „anordnende Behörde“ durch das Wort „Fahrerlaubnisbehörde“ ersetzt.
 - b) Nach Absatz 8 wird folgender Absatz 8a eingefügt:

„(8a) Ist der Teilnehmer an einem Aufbauseminar nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis oder unterliegt er einem rechtskräftig angeordneten Fahrverbot, so gilt hinsichtlich der Fahrprobe § 2 Absatz 15 entsprechend.“
6. § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe b werden nach dem Wort „Anhängerklassen“ ein Komma und die Wörter „die Gültigkeitsdauer der Führerscheine“ angefügt.
 - b) In den Buchstaben d, k und n wird jeweils das Wort „Akkreditierung“ durch die Wörter „Begutachtung, einschließlich der verfahrensmäßigen und fachwissenschaftlichen Anforderungen,“ ersetzt.
 - c) Buchstabe x wird wie folgt gefasst:

„x) den Inhalt und die Gültigkeit bisher erteilter Fahrerlaubnisse, den Umtausch von Führerscheinen, deren Muster nicht mehr ausgefertigt werden, sowie die Neuausstellung von Führerscheinen, deren Gültigkeitsdauer abgelaufen ist, und die Regelungen des Besitzstandes im Falle des Umtausches oder der Neuausstellung“.
7. § 6e wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „zur Erprobung neuer Maßnahmeansätze“ gestrichen.
 - bb) Satz 2 wird aufgehoben.
 - b) Absatz 2 wird aufgehoben.
 - c) Der bisherige Absatz 3 wird neuer Absatz 2 und wie folgt gefasst:

„(2) Eine auf der Grundlage der Rechtsverordnung nach Absatz 1 erteilte Fahrerlaubnis der Klassen B und BE ist zu widerrufen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber entgegen einer vollziehbaren Auflage nach Absatz 1 Nummer 2 ein Kraftfahrzeug ohne Begleitung durch eine namentlich benannte Person führt. Die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erfolgt unbeschadet der übrigen Voraussetzungen nach den Vorschriften des § 2a.“
 - d) Der bisherige Absatz 4 wird neuer Absatz 3.

8. In § 30 wird folgender Absatz 10 eingefügt:
- „(10) Die Eintragungen über rechtskräftige oder unanfechtbare Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 2 und 6, in denen Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse das Recht, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, aberkannt oder eingeschränkt wird oder die fehlende Berechtigung, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, festgestellt wird, werden vom Kraftfahrt-Bundesamt an die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union übermittelt, um ihnen die Einleitung eigener Maßnahmen zu ermöglichen. Der Umfang der zu übermittelnden Daten wird durch Rechtsverordnung bestimmt (§ 30c Absatz 1 Nummer 3).“
9. In § 30c Absatz 1 Nummer 3 werden die Angabe „und 7“ durch die Angabe „, 7 und 10“ ersetzt und nach der Angabe „Abs. 7“ die Angabe „und 10“ angefügt.
10. § 51 wird wie folgt geändert:
- a) Nach dem Wort „Kraftfahrt-Bundesamt“ werden die Wörter „zur Speicherung im Zentralen Fahrerlaubnisregister“ eingefügt.
- b) Nach dem Wort „Daten“ werden die Wörter „für das Zentrale Fahrerlaubnisregister“ gestrichen.
11. § 53 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- „§ 53
Direkteinstellung und Abruf im automatisierten Verfahren“.
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
- „(1a) Die Fahrerlaubnisbehörden dürfen die Daten, die sie nach § 51 dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen haben, im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung übermitteln.“
- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach den Wörtern „von Anlagen“ werden die Wörter „zur Direkteinstellung oder“ eingefügt.
- bb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Zulässigkeit“ die Wörter „der Direkteinstellung oder“ eingefügt.
- d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Das Kraftfahrt-Bundesamt oder die Fahrerlaubnisbehörde als übermittelnde Stellen haben über die Direkteinstellungen und die Abrufe Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Direkteinstellungen oder der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Direkteinstellungen oder der Abrufe, die Kennung der einstellenden oder abrufenden Dienststelle und die eingestellten oder abgerufenen Daten enthalten müssen.“
- bb) In Absatz 3 Satz 3 werden nach den Wörtern „zu schützen und“ die Wörter „beim Abruf“ und nach den Wörtern „sechs Monaten“ die Wörter „und bei der Direkteinstellung mit Vollendung
- des 110. Lebensjahres der betroffenen Person“ eingefügt.
- e) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Bei Direkteinstellungen in das und bei Abrufen aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister sind vom Kraftfahrt-Bundesamt weitere Aufzeichnungen zu fertigen, die sich auf den Anlass der Direkteinstellung oder des Abrufs erstrecken und die Feststellung der für die Direkteinstellung oder den Abruf verantwortlichen Person ermöglichen.“
12. § 54 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- „§ 54
Automatisiertes Mitteilungs-, Anfrage- und Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt“.
- b) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Die Übermittlung der Daten an das Zentrale Fahrerlaubnisregister und aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister nach den §§ 51, 52 und 55 darf nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Absatz 1 Nummer 5 auch in einem automatisierten Mitteilungs-, Anfrage- und Auskunftsverfahren erfolgen.“
- c) Folgender Satz 3 wird angefügt:
- „Die Protokolldaten der Mitteilungen sind mit Vollendung des 110. Lebensjahres der betroffenen Person zu löschen.“
13. § 61 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Über die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 genannten Daten darf nach dem Erlöschen der Fahrerlaubnis nur
1. den Betroffenen und
 2. den Fahrerlaubnisbehörden zur Überprüfung im Verfahren zur Neuerteilung oder Erweiterung einer Fahrerlaubnis
- Auskunft erteilt werden.“
14. § 65 Absatz 12 wird wie folgt gefasst:
- „(12) Eine vor dem 1. Januar 2011 auf Grund von § 6e Absatz 1 und 2 in der bis zum 31. Dezember 2010 geltenden Fassung sowie der auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen erteilte Fahrerlaubnis behält ihre Gültigkeit.“

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

§ 2 Absatz 1 Satz 1 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 291 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:
 - „3a. für die Anerkennung als Prüfer die Fahrerlaubnis der Klasse B seit mindestens drei Jahren besitzt und für eine Anerkennung als Prüfer für alle Klas-

sen mit Ausnahme der Klasse B über eine mindestens dreijährige Berufspraxis als Prüfer für die Fahrerlaubnisklasse B verfügt;“.

2. In Nummer 7 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt.
3. Folgende Nummer 8 wird angefügt:
„8. für die Anerkennung als Prüfer nicht gleichzeitig im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses als Fahrlehrer tätig oder Inhaber einer Fahrschülerlaubnis ist.“

Artikel 3

Inkrafttreten

- (1) Artikel 1 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 2 tritt am 19. Januar 2013 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die vorliegenden Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Wirksamkeit des bis zum 31. Dezember 2010 befristeten Modellvorhabens „Begleitetes Fahren ab 17“ belegen, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahrerinnen und Fahrer bringt.

In der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens ergibt sich eine Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos in einem zweistelligen Prozentbereich (22 Prozent weniger Unfälle und 20 Prozent weniger Verkehrsverstöße), und die Teilnahme am „Begleitetes Fahren ab 17“ führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz.

Die vorliegenden Ergebnisse der Untersuchung über den Vergleich der Verkehrsbewährung (Unfall- und Deliktaufkommen nach Aufnahme des selbstständigen Fahrens) der Teilnehmer am „Begleitetes Fahren ab 17“ und herkömmlich ausgebildeten (gleichaltrigen = 18-jährigen) Fahrern im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens basieren auf einer repräsentativen Basis. Beurteilungsgrundlage waren ausschließlich Eintragungen im Verkehrszentralregister (u. a. auch mit Unfall und mit schweren Gefährdungsdelikten). Die Ergebnisse berücksichtigen auch andere Einflussfaktoren (z. B. Verteilung nach Geschlecht, Bildungsstand, Fahrleistung, Verfügbarkeit eines Pkw oder Alter/Zustand der benutzten Fahrzeuge).

Durch die Änderungen im StVG wird das „Begleitete Fahren ab 17“ in seiner einfachen und bürgerfreundlichen Form in das Dauerrecht überführt. Über die hierfür notwendigen Regelungen, die insbesondere die modellspezifischen Vorschriften aufheben, sind keine Änderungen bei den Anforderungen an den oder die namentlich benannten Begleiter vorgesehen. Es soll nur deutlicher herausgestellt werden, dass das Fahren ohne Begleiter einen schwerwiegenden Verstoß darstellt, der wie bisher mit dem Widerruf der Fahrerlaubnis geahndet wird. Dazu kommt ein Bußgeld, eine Verlängerung der Probezeit, und vor der Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist wie bisher die Teilnahme an einem Aufbau-seminar nachzuweisen.

Zur Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG (3. EG-Führerscheinrichtlinie) zum 19. Januar 2011 werden im StVG die Rechtsgrundlagen für die notwendige Befristung der Gültigkeit der Führerscheindokumente auf 15 Jahre der ab dem 19. Januar 2013 neu ausgestellten Führerscheine und die vorgeschriebene Befristung aller bisher ausgestellten Führerscheine bis zum 19. Januar 2033 geschaffen. Durch diese Befristung soll nach der Richtlinie sichergestellt werden, dass ab diesem Zeitpunkt nur Führerscheindokumente im Umlauf sind, die alle Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen. Daneben werden im StVG notwendige Ergänzungen im Kraftfahrersachverständigen-gesetz vorgenommen, um durch Rechtsverordnung die Mindestanforderungen an die Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer in Anhang IV der Richtlinie umsetzen zu können.

Gemäß 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 (EG) Nr. 339/93 muss jeder Mitgliedstaat „eine einzige nationale Akkreditierungsstelle“ benennen (vgl. Artikel 4 Nummer 1). In Deutschland ist die Errichtung der nationalen Akkreditierungsstelle durch das Akkreditierungsstellengesetz (AkkStelleG) geregelt, das am 7. August 2009 in Kraft getreten ist. Die Verordnung über die Beileihung der Akkreditierungsstelle nach dem AkkStelleG tritt zum 1. Januar 2010 in Kraft. Die bisher tätigen Akkreditierungsstellen dürfen dann keine Akkreditierungen mehr durchführen.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) war bisher tätig als Akkreditierungsstelle für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, technische Prüfstellen sowie Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen (vgl. § 72 FeV). Es ist sinnvoll, die Qualitätssicherung im Fahrerlaubniswesen, die bisher durch das Fachwissen der BAST und deren Qualitätsstandards gewährleistet wurden, aufrecht zu erhalten und die BAST auch weiterhin mit diesem Aufgabengebiet zu betrauen.

Eine Qualitätssicherung im Bereich des Fahrerlaubniswesens, die nicht in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und des AkkStelleG fällt, ist möglich, wenn der Bezug zur Akkreditierung und zu den entsprechenden internationalen Normen aufgehoben wird. Da im Fahrerlaubniswesen keine Notifizierungen vorgenommen werden, kann auf diese Bezüge verzichtet werden. Es empfiehlt sich deshalb, zukünftig die Kompetenz der Trägerorganisationen durch eine Begutachtung der BAST im Rahmen des Anerkennungsverfahrens der Bundesländer zu überprüfen und zu gewährleisten. Dafür ist es erforderlich, zur Aufhebung des Bezuges zur Akkreditierung das Straßenverkehrsgesetz, die Fahrerlaubnis-Verordnung und die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr anzupassen.

Zur Umsetzung der Forderungen des Bundesbeauftragte für die Informationsfreiheit und den Datenschutz (BfDI) zur Verbesserung des Datenschutzes und der Datensicherheit werden umfassende gesetzliche Regelungen zur Protokoll-datenspeicherung des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geschaffen, um außerhalb des eigentlichen Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) sowohl alle von den Fahrerlaubnisbehörden seit der Einrichtung des ZFER (1. Januar 1999) direkten Zugriffe als auch die vom KBA durchgeführten Zugriffe zum Nachweis der Verantwortlichkeit für Mitteilungen eingegangener Datensätze dauerhaft zu speichern und bei konkretem fachlichen Bedarf den Zugriff zu ermöglichen.

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Satz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG) (Straßenverkehr). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit erfordert im gesamtstaatlichen Interesse einheitliche Regelungen, insbesondere beim Begleiteten Fahren ab 17 vor dem Hintergrund, dass Autofahrten

oft über Ländergrenzen führen und länderspezifische Regelungen erhebliche und nicht vertretbare Rechtsunsicherheiten für den Normanwender und die Vollzugsbehörden nach sich ziehen würden.

Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind ebenfalls nicht ersichtlich.

Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für den Bereich der Verwaltung wird eine bestehende Informationspflicht geändert. Soweit die Ermächtigung zur erstmaligen Befristung der Gültigkeitsdauer der Führerscheindokumente eingeführt wird, können neue Informationsfristen erst mit der Umsetzung der Befristung in einer Rechtsverordnung aufgrund dieser Ermächtigung entstehen.

Gleichstellungspolitische Gesichtspunkte

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Nachhaltigkeit

Das Gesetz berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Anpassung der Inhaltsübersicht.

Zu Nummer 2

Nummer 2a dient der Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Umsetzung von Artikel 3 Absatz 3 und Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18), mit der erstmals eine begrenzte Gültigkeit von Führerscheinen festgelegt wird.

Nummer 2b beinhaltet eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 3

Durch die Ergänzung von § 2a wird die im Rahmen des „Begleiteten Fahrens ab 17“ erteilte Fahrerlaubnis den allgemeinen Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe unterstellt.

Zu Buchstabe a

Insbesondere führt der Widerruf der Fahrerlaubnis nach dem neuen § 6e Absatz 2 zu der Anordnung eines Aufbauseminars nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 durch die Fahrerlaubnisbehörde. Gleichzeitig führt diese Anordnung nach Absatz 2a zu einer Verlängerung der Probezeit.

Zu Buchstabe b

Im Falle des Widerrufs nach § 6e Absatz 2 darf durch die Ergänzung des § 2a Absatz 5 eine neue Fahrerlaubnis nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Teilnahme an dem angeordneten Aufbauseminar nachweist.

Zu Nummer 4

Durch die Ergänzung wird erreicht, dass auch Personen an einem Aufbauseminar teilnehmen können, die einem rechtskräftig angeordneten Fahrverbot nach § 25 StVG unterliegen.

Zu Nummer 5

Durch die Einfügung des Begriffs Fahrerlaubnisbehörde statt „anordnende Behörde“ wird klargestellt, dass Einzelseminare nicht nur bei behördlich angeordneten Aufbauseminaren gestattet werden können, sondern auch bei freiwilligen Aufbauseminaren nach Absatz 3 Nummer 1.

Durch die Einfügung des neuen Absatzes 8a wird klargestellt, dass auch Personen an einem Aufbauseminar teilnehmen können, die nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind oder einem rechtskräftig angeordneten Fahrverbot nach § 25 StVG unterliegen. Durch die Bezugnahme auf § 2 Absatz 15 kann ein Teilnehmer, auch ohne im Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein, die nach Absatz 8 Satz 1 vorgeschriebene Fahrprobe als Teil eines Aufbauseminars durchführen, wenn er von einem Fahrlehrer begleitet wird, der als Führer des Kraftfahrzeugs gilt.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung in § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b erweitert in Verbindung mit dem neuen § 2 Absatz 1 Satz 3 (s. auch Begründung zu Nummer 2) die Ermächtigungsgrundlage zur Befristung von Führerscheindokumenten.

Zu Buchstabe b

Der Bezug zur Akkreditierung und zu den entsprechenden nationalen Vorschriften kann aufgehoben werden, da keine Notifizierungen vorgenommen werden. Wegen Aufhebung dieser Vorschriften ist es erforderlich geworden, die Anforderungen an die Begutachtung festzulegen. Das ist im § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG durch eine Erweiterung der Verordnungsermächtigung in Bezug auf die Festlegung

der verfahrensmäßigen und fachwissenschaftlichen Anforderungen an die Begutachtung erfolgt.

Im Rahmen der Umsetzung der mit diesem Gesetz geänderten Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben d, k und n wird sichergestellt, dass die Forderungen und Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates erfüllt werden.

Zu Buchstabe c

Die Ergänzung in § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe x schafft die Ermächtigungsgrundlage zur Regelung der Umtauschpflicht aller bis zum 18. Januar 2013 unbefristet ausgestellten Führerscheindokumente bis zum 19. Januar 2033 in befristete Führerscheindokumente zur Umsetzung von Artikel 3 Absatz 3 der Richtlinie 2006/126/EG. Zusätzlich wird die Ermächtigungsgrundlage zur Regelung von Inhalt und Verfahren bei der Neuausstellung von Führerscheinen nach Ablauf der Gültigkeit sowie des Besitzstandes geschaffen.

Zu Nummer 7

Durch die Änderungen des § 6e werden alle Regelungen aufgehoben, die nur zur Ausgestaltung eines zeitlich befristeten Modellvorhabens benötigt wurden. Dies betrifft insbesondere die Ermächtigung der Länder, das „Begleitete Fahren ab 17“ durch Landesverordnungen in den jeweiligen Ländern einzuführen. Mit der Überführung in das Dauerrecht besteht ausschließlich die Ermächtigungsgrundlage in Absatz 1 zum Erlass der notwendigen Vorschriften durch Rechtsverordnung mit bundesweiter Geltung.

Die Neuformulierung des Absatzes 2 hebt die Bedeutung der Begleitung durch eine namentlich benannte Person (Begleiter) hervor, da ein Verstoß gegen diese vollziehbare Auflage nach Absatz 1 Nummer 2 zum Widerruf der Fahrerlaubnis führt. Durch Satz 3 werden die Neuerteilung neben den sonstigen Voraussetzungen die besonderen Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe nach § 2a für anwendbar erklärt. Zu den einzelnen Rechtsfolgen siehe Begründung zu Nummer 3.

Zu Nummer 8

Der neue Absatz 10 enthält eine Ermächtigungsgrundlage zu Regelungen zur Übermittlung von straf- und verwaltungsbehördlichen Entscheidungen über die Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, und über Beschränkungen ausländischer Fahrerlizenzen an das Ausland von Amts wegen unter Verwendung der im Verkehrszentralregister (VZR) enthaltenen Daten.

Von dieser Ermächtigung wird erst zusammen mit der Umsetzung des Artikels 15 der Richtlinie 2006/126/EG zum 19. Januar 2013 über die Einrichtung eines EU-Führerscheinnetzwerkes Gebrauch gemacht werden. Dieses Netzwerk wird einen automatischen Datenaustausch in einem Online-Informationsnetzwerk ermöglichen.

Zu Nummer 9

Folgeänderung aus der Einführung eines neuen § 30 Absatz 10.

Zu den Nummern 10 und 11

Der Bundesbeauftragte für die Informationsfreiheit und den Datenschutz hat bemängelt, dass es im Mitteilungsverfahren der Fahrerlaubnisbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) weder für den direkten Zugriff auf das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) noch für die vom KBA durchgeführten Zugriffe Protokollierungen gibt. Wegen der Bedeutung der Daten des ZFER wird die Notwendigkeit gesehen, zum Nachweis der Verantwortlichkeit für Mitteilungen entweder eine umfassende Speicherung einer ZFER-Historie oder eine langfristige Protokolldatenspeicherung vorzunehmen. Die derzeitige Praxis der Protokolldatenspeicherung darf vom KBA nur bis zu der vorliegenden Gesetzesänderung fortgeführt werden. Mit den vorliegenden Änderungen wird eine langfristige Protokolldatenspeicherung vorgenommen. Die derzeitige Speicherung über einen Zeitraum von 20 Jahren soll auf eine lebenslange Speicherung erweitert werden. Die Löschung der Protokolldaten soll bei rechnerischer Vollendung des 110. Lebensjahres automatisiert erfolgen, da bei der derzeitigen Lebenserwartung davon auszugehen ist, dass ein Fahrerlaubnisinhaber dann verstorben ist und ein Bedarf für diese Daten nicht mehr besteht. Die Löschung der Daten zu einem Fahrerlaubnisinhaber im ZFER erfolgt zurzeit automatisiert ebenfalls bei Erreichen dieser Altersgrenze, soweit nicht bereits zuvor die Löschung der Daten durch eine Fahrerlaubnisbehörde wegen Todesfalls oder aus anderen Gründen durchgeführt worden ist.

Zu den Nummern 12 und 13

Das KBA speichert aus Gründen des Datenschutzes und der Datensicherheit außerhalb der eigentlichen Datenbank ZFER alle von den Fahrerlaubnisbehörden seit der Einrichtung des Zentralregisters (1. Januar 1999) eingegangenen Datensätze in Protokolldateien. Hierzu gehören auch Datensätze, die als fehlerhaft abgewiesen wurden. Diese Protokolldaten werden bisher nur in begründeten Einzelfällen mit Zustimmung der Datenschutzbeauftragten des KBA zur Sachverhaltsklärung genutzt. Ein solcher Fall liegt z. B. vor, wenn eine Fahrerlaubnisbehörde behauptet, einen Datensatz an das ZFER gemeldet zu haben, dieser dort jedoch nicht enthalten ist. Mit Hilfe der Protokolldaten konnte dann bisher in allen Fällen eine Klärung herbeigeführt werden. Die Protokolldaten sollen bis zum rechnerischen Erreichen des 110. Lebensjahres einer Person vorgehalten werden. Sie stehen somit auch dann noch zur Verfügung, wenn es im ZFER bereits zur Löschung der entsprechenden Daten (z. B. nach Entzug einer Fahrerlaubnis oder nach versehentlicher Übermittlung) gekommen ist. Damit können auch Fälle versehentlicher oder unberechtigter Löschungen bzw. anderweitige missbräuchliche Aktivitäten nachträglich geklärt werden. Für die fachliche Nutzung in einem regelmäßigen, automatisierten Verfahren stehen diese Daten derzeit jedoch noch nicht zur Verfügung.

Aus Sicht des KBA kann es erforderlich werden, die Protokolldaten in der Weise zu nutzen, dass damit ein übersichtlicher Werdegang zur Fahrerlaubnis im ZFER abgebildet

wird und dieser bei konkretem fachlichem Bedarf zusätzlich zu den bisherigen, aktuell gültigen Daten im Online-Dialogverfahren an die Fahrerlaubnisbehörden für deren Fachaufgaben beauftragt wird. Dieser Bedarf kann sich insbesondere im Zusammenhang mit der bevorstehenden Teilauflösung der örtlichen Fahrerlaubnisregister gemäß § 65 Absatz 10 Satz 2 StVG ergeben.

Die zusätzliche Bereitstellung früherer Daten zu einer Fahrerlaubnis für die Arbeit in den Fahrerlaubnisbehörden ist aus folgenden Gründen erforderlich:

- Rechtsbegründende Unterlagen werden in den Fahrerlaubnisbehörden nach bestimmten Fristen (in der Regel 3 Jahre) vernichtet.
- Die Zweijahresfrist für die prüfungsfreie Erteilung früherer Fahrerlaubnisklassen ist weggefallen. Damit berufen sich Antragsteller zunehmend auf frühere Rechte.
- Verhinderung von Missbrauchsfällen: Behauptungen zu früheren Rechten, gefälschte Antragsunterlagen.
- Ermittlung von Restprobezeiten bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis an einen Fahranfänger.

Für die Speicherung und Beauftragung von früheren Daten (Ausnahme: „sonstige frühere Namen“ gemäß § 49 Absatz 1 Nummer 1 bzw. § 57 Nummer 1 FeV) gab es bisher weder für das zentrale noch für die örtlichen Register eine Rechtsgrundlage, die mit den vorliegenden Regelungen entsprechend dem Beschluss des Bund-Länder-Fachausschusses Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht vom 23./24. September 2009 nun geschaffen wird.

Zu Nummer 14

Diese Regelung stellt klar, dass vor dem 1. Januar 2011 auf der Grundlage der landesrechtlichen Vorschriften ausgestellte Prüfbescheinigungen ihre Gültigkeit behalten.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1

Nummer 1 dient der Umsetzung von Nummer 2.1 Buchstabe a des Anhangs IV der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18), in dem die Mindestanforderungen an Personen geregelt sind, die praktische Fahrerlaubnisprüfungen abnehmen. Der Wortlaut entspricht dem Wortlaut der o. g. Richtlinie. Zweck der Vorschrift ist die Sicherstellung eines Mindestmaßes an Erfahrungen beim Führen eines Kraftfahrzeuges der Klasse B. Die Regelung ist im Kraftfahrersachverständigenengesetz zu treffen, da sie als subjektive Zulassungsvoraussetzung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit als wichtiges Gemeinschaftsgut einen Eingriff in die Berufsfreiheit im Sinne des Artikel 12 Absatz 1 Satz 2 GG darstellt.

Zu Nummer 2

Nummer 2 dient Umsetzung von Nummer 2.1. Buchstabe e des Anhangs IV der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18) und basiert auf dem von der o. g. Richtlinie für Fahrprüfer vorgesehenen Prinzip der Trennung von Ausbildung und Prüfung. Durch die – in Deutschland bereits bestehende – Trennung von Ausbildung und Prüfung wird eine Interessenkollision zwischen Ausbilder und Prüfer vermieden und die Unabhängigkeit der Prüfungsentscheidung gewährleistet.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für den Bereich der Verwaltung wird eine bestehende Informationspflicht geändert.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 874. Sitzung am 24. September 2010 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 6** (§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, d, k, n, x und Nummer 14 StVG)

Artikel 1 Nummer 6 ist wie folgt zu fassen:

„6. § 6 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe b werden nach dem <... wie Vorlage ...>.

bb) In den Buchstaben d, k und n wird <... wie Vorlage ...>.

cc) Buchstabe x wird wie folgt gefasst:

„x) den Inhalt und die Gültigkeit <... wie Vorlage ...>.

b) Nummer 14 wird wie folgt gefasst:

„14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten

a) der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel,

b) von Fahrzeugen mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden (Elektrofahrzeuge), im Bereich von Ladestationen sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte;“.

Begründung

Die Änderung ermächtigt zu Regelungen zur Einrichtung von Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum im Bereich von Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Sinne der mit der Regelung in § 9 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes übereinstimmenden Definition. Park- und Haltregelungen zu Gunsten von Elektrofahrzeugen im Bereich von Ladestationen tragen zur Förderung der Elektromobilität bei. Dazu gehört auch der Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum einschließlich der Einrichtung von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum („Elektrotankstellen“). Die privilegierte Inanspruchnahme entsprechender Stellflächen durch Elektrofahrzeuge dient

dabei zur Sicherung ihrer Teilnahme am Straßenverkehr. Durch sie wird teilweise eine Kompensation der antriebsbedingten Nachteile von Elektrofahrzeugen beim Einsatz im Straßenverkehr erreicht. Gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren haben sie eine erheblich eingeschränkte Reichweite, sodass sie wesentlich öfter geladen als herkömmliche Fahrzeuge betankt werden müssen. Außerdem dauert der betreffende Ladevorgang aus technischen Gründen erheblich länger als das Betanken eines mit Mineralölprodukten betriebenen Fahrzeugs an einer herkömmlichen Tankstelle.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG) (Straßenverkehr). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten bestimmter Personen- bzw. Fahrzeuggruppen einheitlich geregelt wird. Die Beschränkung des Haltens und Parkens zu Gunsten von Elektrofahrzeugen stellt lediglich eine Ergänzung von bereits durch Bundesgesetz getroffenen Regelungen dar.

Für die Zielerreichung ist die Änderung notwendig, da genauso wie bei den genannten Personengruppen eine Einschränkung des Gemeingebrauchs von öffentlichem Verkehrsraum vorgenommen werden soll. Diese Einschränkung können die zuständigen Landesbehörden gegebenenfalls nur auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der diese begleitende Verwaltungsvorschrift vornehmen. Eine Änderung der StVO und der Verwaltungsvorschrift muss sich aber im Rahmen des ermächtigenden Gesetzes, hier des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), halten. Das StVG lässt bislang eine Privilegierung beim Halten und Parken nur für Bewohner und Schwerbehinderte zu. In Anlehnung an die Bevorrechtigung von Schwerbehinderten im ruhenden Verkehr sind daher bereits in der groß angelegten Versuchsphase Regelungen erforderlich, die es rechtsicher und wirksam durchsetzbar erlauben, gegebenenfalls Fahrbahnen, Gehwege, Seitenstreifen oder Parkstreifen und -buchten für Elektrofahrzeuge im Zusammenhang mit dem „Elektrotanken“ freizuhalten. Somit bedarf es einer Ergänzung von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 14 StVG. Die allgemeine Ermächtigung in § 6 Absatz 1 Nummer 3, die den Erlass von Maßnahmen zur Erhaltung der Ordnung des Verkehrs ermöglicht, genügt für eine solche allein antriebsbezogene Bevorrechtigung im Straßenverkehr nicht. Bei dem langfristig angelegten bundesweiten Aufbau einer Ladeinfrastruktur sind die beteiligten Investoren, Planer und Behörden gleichermaßen schon im Rahmen des Förderprogramms der Bundesregierung „Elektromobilität in Modellregionen“ auf in jeder Hinsicht zweifelsfreie

Rechtsgrundlagen angewiesen, die auf längere Sicht verlässlich sind.

2. **Zu Artikel 2** (§ 6 Absatz 3 – neu – und § 32 Absatz 5 – neu – KfSachvG)

Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 2
Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Das Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 291 der Neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 6 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Nimmt der Sachverständige oder Prüfer Fahrerlaubnisprüfungen für die Klasse B ab, muss er seit mindestens drei Jahren die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen. Nimmt der Sachverständige oder Prüfer Fahrerlaubnisprüfungen sonstiger Fahrerlaubnisklassen ab, muss er seit mindestens drei Jahren als Sachverständiger oder Prüfer bei der Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen der Klasse B tätig sein, es sei denn, er verfügt über eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse oder hat im Rahmen der Prüfung zur Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer eine vorschriftsmäßige, sichere und gewandte Fahrweise auf einem Fahrzeug der entsprechenden Klasse nachgewiesen.

Ein Sachverständiger oder Prüfer, der Fahrerlaubnisprüfungen abnimmt, darf nicht gleichzeitig im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses als Fahrlehrer tätig oder Inhaber einer Fahrschülerlaubnis sein.“

2. Dem § 32 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer, die vor dem 19. Januar 2013 zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt waren, sind danach unabhängig vom Vorliegen der Anforderungen in § 6 Absatz 3 weiter zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt. Sie unterliegen der regelmäßigen Überwachung und den Regelungen zur Qualitätssicherung nach diesem Gesetz.“

Begründung

Zu Nummer 1

Das Kraftfahrersachverständigengesetz (KfSachvG) definiert in § 1 Absatz 1 den Begriff des amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfers. Es kennt jedoch nicht den in der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 verwendeten Begriff des (Fahr-)Prüfers. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung bisher vorgesehene Regelung würde daher auch für Personen gelten, die nicht für Fahrerlaubnisprüfungen eingesetzt werden. Dies ist weder durch die Richtlinie 2006/126/EG geboten, noch besteht hierfür ein sachlicher Grund. Durch die vorgeschlagene Einfügung eines Absatzes 3 in § 6 KfSachvG wird sichergestellt, dass die Umsetzung der Richtlinie auf die

Tätigkeit des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers bei der Fahrerlaubnisprüfung beschränkt wird.

Da es sich bei der Regelung nicht um eine Voraussetzung zur Anerkennung eines Sachverständigen oder Prüfers handelt, sondern lediglich die Anforderungen zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen geregelt werden, erfolgt die systematische Verortung in § 6 KfSachvG. Ferner wird von den in Anhang IV Nummer 2.2 Buchstabe c der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen Möglichkeiten Gebrauch gemacht, so dass anstelle der dreijährigen Tätigkeit als Prüfer bei Fahrerlaubnisprüfungen der Klasse B auch eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis in der betreffenden Klasse oder eine höherwertige Prüfung, wie sie im Rahmen der Prüfung nach der Verordnung zur Durchführung des KfSachvG abzulegen ist, ausreicht.

Zu Nummer 2

Zudem ist eine Besitzstandsregelung für amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer erforderlich, die vor dem Stichtag des 19. Januar 2013 (Inkrafttreten von Artikel 2) zur Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen berechtigt waren.

3. **Zum Gesetzentwurf insgesamt**

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, schnellstmöglich sicherzustellen, dass die sich aus der Einführung einer Begutachtungsstelle erforderlichen Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung vollzogen sind. Dabei hat der Ordnungsgeber sicherzustellen, dass durch den Vollzug bei den Verwaltungen der Länder kein Mehraufwand entsteht.

Begründung

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die Ermächtigung für eine Umstellung der bisherigen Akkreditierung auf die zukünftige Begutachtung geschaffen werden. Grundsätzliche Einigkeit besteht, dass das Begutachtungsverfahren bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) belassen wird.

Nach dem bisherigen Verfahren stellte ein Neuanbieter bei der BASt einen Antrag auf Akkreditierung, die in der Folge die Unterlagenprüfung und die Begutachtung der räumlichen, sachlichen und personellen Ausstattung durchführte. Nach Beseitigung möglicher Abweichungen erhielt der Träger ein entsprechendes Bestätigungsschreiben (Akkreditierung). Damit wendete sich der Neuanbieter an die Behörde, die in der Regel die amtliche Anerkennung erteilte.

Zukünftig wird der Neuanbieter die Anerkennung bei der zuständigen Behörde beantragen. Die BASt führt in der Folge unter Berücksichtigung der bisher auch gültigen Anforderungen eine Begutachtung durch. Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind und der Begutachtungsbericht vorliegt, kann die Anerkennung erfolgen.

Der Wechsel des bisherigen zweistufigen Verfahrens, das durch die jeweils zuständige Stelle auch abgeschlossen wurde durch Akkreditierung und durch amtliche Anerkennung, in ein reines Anerkennungsverfahren wirft Verfahrens- und Ablauffragen auf, die einer Klä-

zung bedürfen. So ist beispielsweise ungeklärt, welche Antragsunterlagen vom Anbieter vorzulegen sind, wer für die Nachverfolgung fehlender Unterlagen verantwortlich zeichnet, wer die BAST mit der Begutachtung beauftragt und wer die amtliche Anerkennung innerhalb welcher Fristen ausspricht. Versuche, hierüber auf Bund-Länder-Ebene eine Einigung zu erzielen, waren bisher nicht erfolgreich. Ein vom Bund auf Arbeitsebene vorgelegter Verordnungsentwurf wurde zurückgezogen.

