

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

#### **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**

#### **– Drucksachen 19/28684, 19/29633 –**

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

#### **A. Problem**

Die zentrale Verordnungsermächtigung in § 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist durch vielfache Änderungen und Ergänzungen unübersichtlich geworden, was eine nachvollziehbare Anwendung durch den Bürger mittlerweile unmöglich gemacht hat und das Risiko einer falschen Rechtsanwendung beim Verordnungserlass 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 in Bezug auf seine Marktüberwachungstätigkeiten vor dem Hintergrund des EU-Rechts.

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 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**

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBAG), von Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sowie weiterer Gesetze und Verordnungen des Straßenverkehrsrechts.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE.**

**C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/28684, 19/29633 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 6 wird § 6 wie folgt geändert:

aa) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(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 vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen, oder
3. zum Schutz der Verbraucher.

Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 und 8, auch in Verbindung mit Absatz 3, können auch erlassen werden

1. zum Schutz 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,
2. für Sonderregelungen an Sonn- und Feiertagen oder
3. für Sonderregelungen über das Parken in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr.“

bb) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 werden die Wörter „mit Absatz 4 Nummer 2 erlassen“ durch die Wörter „mit Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 oder Satz 2 Nummer 1 erlassen“ ersetzt.

bbb) In Satz 4 werden die Wörter „Absatz 4 Nummer 3“ durch die Wörter „Absatz 4 Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.

cc) Absatz 8 wird gestrichen.

dd) Absatz 9 wird Absatz 8 und in den Nummern 2 und 3 werden jeweils die Wörter „Absätzen 3 bis 8“ durch die Wörter „Absätzen 3 bis 7“ ersetzt.

ee) Absatz 10 wird Absatz 9 und in Satz 1 werden nach den Wörtern „Absätzen 3 bis 6, kann“ die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ eingefügt.

- b) In Nummer 37 wird § 63e wie folgt gefasst:

„§ 63e

Datenerhebung, Datenspeicherung und Datenverwendung für das Verkehrsmanagement

(1) Der jeweils zuständige Straßenbaulasträger oder die abweichend hiervon nach Landesrecht für das Verkehrsmanagement zuständige Behörde darf folgende Daten, soweit sie von Kraftfahrzeugen regelmäßig oder ereignisbezogen auf elektronischem Weg erhoben werden und soweit sie aus diesen Fahrzeugen an andere Kraftfahrzeuge oder an die informationstechnische Straßeninfrastruktur automatisiert versendet werden, 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 oder die abweichend hiervon nach Landesrecht für das Verkehrsmanagement zuständige Behörde 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.“

2. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 werden in der Spalte „Auflagen“ die Wörter „mit den Auflagen zu versehen“ durch die Wörter „mit der Auflage zu versehen“ ersetzt.

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

,6. In Anlage 9 Teil B Abschnitt II wird die lfd. Nr. 25 wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl	
„25	195	Auflage zu der Klasse AM: Bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres nur im Inland.“

Berlin, den 19. Mai 2021

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Oliver Luksic**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Oliver Luksic

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/28684** in seiner 224. Sitzung am 22. April 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt. Der Deutsche Bundestag hat die Unterrichtung auf Drucksache 19/29633 in seiner 229. Sitzung am 19. Mai 2021 gleichlautend überwiesen.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

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 vereinzelt 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 Straßenbulasträgern 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.

#### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/28684, 19/29633 in seiner 153. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)504 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und die LINKE. angenommen. Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/28684, 19/29633 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)504.

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/28684 in seiner 112. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)504 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/28684, 19/29633 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)504.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/28684 in seiner 81. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. dessen Annahme. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 19/29633 empfiehlt er zur Kenntnis zu nehmen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/28684 in seiner 78. Sitzung am 21. April 2021 befasst und eine Nachhaltigkeitsrelevanz festgestellt. Eine Prüfbite sei nicht erforderlich (Ausschussdrucksache 19(26)113-3).

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/28684 in seiner 113. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten.

Die **Fraktionen der CDU/CSU und SPD** haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(15)504 eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und Abschnitt B des vorliegenden Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CSU/CSU** begrüßte das Änderungsgesetz und hob hervor, dass es jetzt nach mehreren Jahren gelungen sei, den Führerschein AM für 15-Jährige allgemein zugänglich zu machen. Damit habe man die Situation bereinigt, dass zum Beispiel ein 15-Jähriger in Schleswig-Holstein, wo aufgrund einer Landesentscheidung der Führerschein AM mit 15 möglich sei, die Landesgrenze nach Hamburg nicht überschreiten könne, weil diese Regelung dort nicht bestehe und der Führerschein damit in diesem Bundesland nicht gültig sei. Gleiches gelte zwischen Thüringen und Bayern. Des Weiteren begrüße man, dass dem Kraftfahrt-Bundesamt mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erweiterte Befugnisse eingeräumt würden.

Die **Fraktion der SPD** befürwortete das Änderungsgesetz ebenfalls. Das gelte insbesondere für den § 6 des Straßenverkehrsgesetzes, der kürzer und prägnanter gefasst worden sei. Damit habe man dem Ziel Rechnung getragen, zur Klarheit und Verständlichkeit des Gesetzes beizutragen. Des Weiteren begrüße man die Änderungen in den §§ 23 und 24 des Straßenverkehrsgesetzes, die eine Ausdehnung auf Genehmigungsvorschriften bei der Typgenehmigung in europäischer Hinsicht vorsähen und eine stärkere Sanktionierung begünstigten. Ferner seien die Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes, insbesondere bei der Marktüberwachung, klargestellt und mit den europäischen Vorschriften harmonisiert worden.

Die **Fraktion der AfD** bezweifelte die Sinnhaftigkeit der in § 6 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehenen Verordnungsermächtigung des Bundesverkehrsministeriums für Typgenehmigungsverfahren ohne Zustimmung des Bundesrates. Europäisches Recht in Eile in ein nationales Verfahren zu übertragen, rechtfertige keine generelle Abkehr von der Mitwirkung der Länder. Den Regelungen zu vermehrter Datenerhebung nach § 63e stehe man ebenfalls skeptisch gegenüber. Ob die Halterhaftung gemäß § 25 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes ein nennenswertes Problem dieser Zeit löse, werde bezweifelt. Beim Schutz vor dem Erwerb gestohlener Fahr-



zeuge handele es sich dagegen zweifelsfrei um ein ernstes Problem. Dem werde jedoch nur unzureichend Rechnung getragen und es werde kritisiert, dass Privatpersonen erst dann Auskunft verlangen könnten, wenn sie die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen benötigten. Das komme jedoch als Schutz für den Handel mit gestohlenen Fahrzeugen für die Betroffenen zu spät.

Die **Fraktion der FDP** merkte positiv an, dass der Führerschein AM ab dem 15. Lebensjahr jetzt bundesweit eingeführt werde. Damit würde eine eigene Forderung erfüllt werden, die man bereits in der 17. Wahlperiode erhoben habe. Die durch das Gesetz vorgenommenen technischen Anpassungen europarechtlicher Natur sowie die Klarstellung diverser Begrifflichkeiten halte man für sinnvoll. Ebenso begrüße man die Verbesserungen im Bereich der Typgenehmigungen, was zu mehr Verbraucherschutz führe.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erkannte die Änderungen der §§ 23 ff. zur Verbesserung der Sanktionierung bei Verstößen an. Allerdings sei eine Sanktionierung bereits unter der alten Gesetzgebung möglich gewesen. Trotz des Skandals um manipulierte Abgaswerte blieben Volkswagen und andere Automobilhersteller in Deutschland bislang straffrei. Die neue Regulierung sehe zudem höhere Geldbußen vor. In der Begründung würden die durch verschiedene Staatsanwaltschaften verhängten Geldbußen angeführt, die nun Maßstab für die Bußgelder seien. Man begrüße die geplante Verlängerung der Verjährungsfrist auf fünf Jahre. Diese Zeit sei erforderlich, um bei einem Verstoß konkrete Schritte einleiten zu können. Man sehe es ausgesprochen kritisch, dass die Marktüberwachung nun durch das Kraftfahrt-Bundesamt vorgenommen werde. Die Aufgaben der Marktüberwachung müssten von denen der Typzulassung getrennt und einer unabhängigen Behörde übertragen werden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** befürwortete die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, kritisierte aber die Ausweitung der Kostentragungspflicht des Halters nach § 25a des Straßenverkehrsgesetzes. Die übrigen Regelungen finde man vernünftig, sie sollten aber auf den fließenden Verkehr ausgeweitet werden. Des Weiteren begrüße man die Ausweitung der Sanktionierung im Diesel-Skandal und die generelle Information der Halterinnen und Halter über technische Verbesserungen, soweit sie umwelt-, lärm- und klimarelevant seien. Den Führerschein AM ab dem 15. Lebensjahr sehe man ebenfalls kritisch, da Modellversuche einen deutlichen Anstieg des Unfallgeschehens gezeigt hätten. Ferner seien negative Auswirkungen auf das begleitete Fahren ab 17 zu erwarten, weil weniger Jugendliche, die mit 15 mit dem Moped führen, am begleiteten Fahren teilnehmen würden. Genau das sei aber der Ansatz gewesen, um auch jungen Leuten früher einen Zugang zur Individualmobilität zu verschaffen.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 19(15)504 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/28684 in der so geänderten Fassung.

Der Ausschuss empfiehlt, die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 19/29633 zur Kenntnis zu nehmen.

## B. Besonderer Teil

### Zu Nummer 1 (Artikel 1 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

#### Zu Buchstabe a

#### Zu Doppelbuchstabe aa (§ 6 Absatz 4 StVG)

Die Änderung dient dazu, die Nebenziele des Absatzes 4 schärfer in ihrer Beziehung zu Absatz 1 oder Absatz 2 zu konturieren. Damit soll insbesondere das Zustimmungserfordernis nach Absatz 1 herausgestellt werden, welches auch bei einer Verbindung mit den Nebenzielen des Absatzes 4 gilt. Die Nebenziele des neuen Satzes 2 fallen nicht in den unionsrechtlichen Harmonisierungsumfang des technischen Fahrzeugtypgenehmigungsrechts, welches durch das Kraftfahrt-Bundesamt vollzogen wird, und sind somit stets in Verbindung mit Absatz 1 und damit mit Zustimmung des Bundesrates zu verfolgen. Die Nebenziele des neuen Satzes 1 können je nach Anknüpfungspunkt technische Anforderungen an Fahrzeuge betreffen, nur dann wäre eine solche Verordnungsregelung auf

Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4 zu stützen. Falls es nicht im Kern um harmonisierte Fahrzeugtechnik geht, wäre eine entsprechende Verordnungsregelung auf Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 zu stützen.

**Zu Doppelbuchstabe bb (§ 6 Absatz 6 StVG)**

Es handelt sich um Folgeänderungen nach Aufspaltung des Absatzes 4 in zwei Sätze.

**Zu Doppelbuchstabe cc (§ 6 Absatz 8 StVG)**

Ein Erfordernis, aus Gründen der Eilbedürftigkeit auf die Zustimmung des Bundesrates zu verzichten, wird im Verkehrsrecht derzeit nicht gesehen.

**Zu Doppelbuchstabe dd (§ 6 Absatz 8 – neu – StVG)**

Es handelt sich um Folgeänderungen der Verweise nach Streichung des Absatzes 8 aus dem Regierungsentwurf.

**Zu Doppelbuchstabe ee (§ 6 Absatz 9 – neu – StVG)**

Das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates soll sprachlich ausdrücklich klargestellt werden.

**Zu Buchstabe b (§ 63e StVG)**

Die Bestimmung der zur Datenverarbeitung befugten Behörde soll lokale Eigenheiten der Länder besser berücksichtigen, da die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement nicht in jedem Land bei den Straßenbaulasträgern liegen mag. Daher soll hier nur grundsätzlich die Datenverarbeitungsbefugnis für den nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Straßenbaulasträger normiert werden. Sofern allerdings für den Bereich eines Landes eine hiervon abweichende Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement getroffen wird, ist diese Behörde insoweit vorrangig und ausschließlich der Befugnisträger in ihrem Bereich.

Darüber hinaus soll in Absatz 1 klargestellt werden, dass die Datenverarbeitungsbefugnis lediglich den Empfang von bereits tatsächlich, aber ausdrücklich fakultativ versendeten Daten aus den Fahrzeugen betrifft. Es soll hingegen keine Pflicht zur Versendung bestimmter Daten oder gar die Befugnis zur Erhebung auf anderen Wegen als der fakultativen Versendung geschaffen werden.

**Zu Nummer 2 (Artikel 12 – Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)**

**Zu Buchstabe a (§ 10 FeV)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Berichtigung.

**Zu Buchstabe b (Anlage 9 FeV)**

Durch § 10 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung in der Fassung des vorliegenden Entwurfs wird das Mindestalter der Klasse AM bundesweit auf 15 Jahre herabgesetzt. Bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres ist die Klasse AM damit bundesweit im Inland gültig. Dieser Sachverhalt muss zwecks Erkennbarkeit im Führerschein durch Anpassung der zugehörigen Schlüsselzahl 195 in Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung folgerichtig beschrieben werden.

Berlin, den 19. Mai 2021

**Oliver Luksic**  
Berichterstatter



