

# Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eines

## Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

### Übergeordnete Bemerkungen

Der ADAC e.V. bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem Entwurf Stellung zu nehmen.

Die durch den Entwurf angestrebte Klarstellung und Neugliederung in § 6 StVG ist auch nach Auffassung des ADAC e.V. sinnvoll, um hier zu einer besseren Übersichtlichkeit der Norm zu kommen.

Das gilt auch für die Änderungen des § 24 StVG und die Streichung des § 23 StVG, um die Sanktionierung von Verstößen im Bereich der nationalen und europäischen Genehmigungsvorschriften zu verbessern. Dazu führt auch die Verlängerung der Verjährungsfristen in diesem Bereich. Die Änderungen stellen eine adäquate Reaktion auf die in den letzten Jahren aufgedeckten Manipulationen verschiedener Hersteller im Bereich der Emissionssysteme dar.

Die Konzentration der Datenerfassung auf das zentrale Fahrzeugregister auf dem geplanten Weg ist zu begrüßen.

### Im Einzelnen

#### Art. 2 (weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

##### **Nr. 3 § 25a Absatz 2 (Halterhaftung für Anhänger)**

Die Ausdehnung der Halterkostenhaftung auch auf Anhänger ist eine dem bestehenden Ahndungssystem folgende sinnvolle Erweiterung.

##### **Nr. 4 § 29 Absatz 6 und 7 StVG (Verwertbarkeit von Eintragungen bei Wiedererteilungen)**

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

Dadurch soll eine fundierte Beurteilung der Wiederherstellung der Fahreignisregister gewährleistet werden, einschließlich der MPU. So können die Gründe, die zum Entzug geführt haben, auch bei einem Wiedererteilungsverfahren erst nach längerer Zeit noch berücksichtigt werden.

Die geplanten Regelungen zielen aus Sicht des ADAC u.a. insbesondere auf (Drogen-) Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr und diesbezügliche Maßnahmen der Verwaltungsbehörde zum Entzug der Fahrerlaubnis und deren Verwertbarkeit.

Gerade in diesem Bereich würden die Neuregelungen zu einer längeren Verwertbarkeit führen: da auf die im Entziehungsbescheid genannten Gründe des Entzuges (hier z.B. die Drogen-Ordnungswidrigkeiten) abgestellt wird, führt dies auf diesem Wege eine längere Verwertbarkeit.

Bei einer solchen Regelung liegt auch keine „Kettenahndung“ vor, da z.B. die Versagung der Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei Nichtvorlage einer angeforderten MPU gerade hier nicht verlängernd wirken würde. Mit der Tilgung des Entziehungsbescheides aus dem Register könnten dann auch die darin genannten Gründe des der Entziehung zugrundeliegenden Delikts nicht mehr verwertet werden.

Auch wenn die Neuregelung zur Klarstellung der Sach- und Rechtslage daher zu begrüßen ist, muss jedoch angemerkt werden, dass die Thematik selbst für erfahrene Praktiker in diesem Bereich noch schwierig nachzuvollziehen ist. Ggf. könnten hier noch Beispielfälle in der Begründung helfen.

**Nr. 5 § 30 Absatz 8 und 9 (Antrag aus Auskunft aus dem Fahreignungsregister)**

Im Rahmen der Klarstellung der eigenhändigen Unterschrift bei der eigenen Auskunft aus dem Fahreignungsregister könnte auch der Antrag auf Auskunft über einen Rechtsanwalt im Rahmen eines Mandats ausdrücklich geregelt werden, um hier Rechtssicherheit und -klarheit zu haben.

**Nr. 24 § 63d (Informationen an die Halter)**

Die Schaffung einer eigenen, klarstellenden Rechtsgrundlage für Informationen des KBA an die Fahrzeughalter, die im Zusammenhang mit dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt erfolgen, ist aus Sicht des ADAC e.V sinnvoll.

Denn das letzte Rundschreiben des Amtes vom November 2018 an die Halter von nicht schadstoffarmen Fahrzeugen in möglichen Fahrverbotsbereichen, in dem über die von den Herstellern angebotenen Maßnahmen/Kaufoptionen informiert wurde, hatte zu vielen Unklarheiten in diesem Bereich bei den Haltern und Rückfragen beim ADAC gerade zu diesem Punkt geführt.

**Nr. 24 § 63e (Datenerhebung, -speicherung und -verwendung zum Zwecke des Verkehrsmanagements)**

§ 63e soll die Straßenbaulastträger legitimieren, cooperative awareness messages (CAM) von Fahrzeugen zu empfangen und auszuwerten.

Der ADAC begrüßt grundsätzlich die Idee der Optimierung des Verkehrsflusses im Rahmen von C-ITS-Anwendungen. CAM sind die Grundlage vieler C-ITS Anwendungen.

Die von der Art. 29 Data Protection Working Party aufgeworfenen Bedenken bzgl. der Rechtmäßigkeit der Verarbeitung von personenbezogenen Daten im Kontext von C-ITS bleiben jedoch trotzdem bestehen ([https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item\\_id=610171](https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171)).

Es bleibt insbesondere offen, auf welcher Rechtsgrundlage nach Art. 6 Abs. 1 DSGVO (z.B. Einwilligung, Erfüllung eines Vertrags, Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung des Verantwortlichen, Schutz lebenswichtiger Interessen des Betroffenen, Wahrnehmung einer Aufgabe im öffentlichen Interesse, Wahrung der berechtigten Interessen des Verantwortlichen) die Verarbeitung erfolgen soll.

Dazu kommen Fragen der datenschutzrechtlichen Rollenzuweisung: Wer ist in einem verteilten Verkehrsmanagementsystem die verantwortliche Stelle für die Datenverarbeitung? Wie, wann und wem gegenüber müsste der Betroffene seine Einwilligung in die Datenerfassung und -verarbeitung mitteilen? Mit wem schließt der Betroffene ggf. einen Vertrag?

Es bestehen bislang keine grundsätzlichen rechtlichen Regelungen, die genauer bestimmen, wie ein Datenaustausch zwischen den Teilnehmern im Rahmen von C-ITS erfolgen kann. Ebenso fehlt es bislang an einer Klarstellung, was den Inhalt und Umgang mit dem Zertifikat betrifft. Dies wird jedoch im neuen § 63e StVG vorausgesetzt.

Weder im Gesetzestext noch in der Begründung findet sich ein Verweis auf die DSGVO und die spezifische Rechtsgrundlage nach Art. 6 Abs. 1 DSGVO, auf deren Basis die Daten verarbeitet werden sollen.

Sofern hier auf Art. 6 Abs. 1 e (Wahrnehmung einer Aufgabe im öffentlichen Interesse) als Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung abgestellt wird, sollte zumindest eine begründete Abwägung der Rechtsfolgen eines Grundrechtseingriffs (in die informationelle Selbstbestimmung der Betroffenen) in der Begründung vorgelegt werden.

Herausgeber  
ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
buero-berlin@adac.de