

Referentenentwurf 17.06.2020

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

A. Problem und Ziel

1. Verordnungsermächtigung

§ 6 des Straßenverkehrsgesetzes (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. Dadurch wird das Risiko einer falschen Rechtsanwendung bei der Verordnungsgebung begünstigt.

2. Sanktionen

Die Änderungen des § 24 StVG, die Streichung des § 23 StVG und 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. Örtliche Fahrzeugregister

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 3. Mai 2005 (BGBl. I 2005, S. 1221) und der darauf basierenden Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I 2006, S. 988) wurden Regelungen getroffen, welche die grundsätzliche Deckungsgleichheit der Datenbestände des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) und der örtlichen Fahrzeugregister begründeten und in der Folge zu einer redundanten Datenhaltung führten. Darüber hinaus wurde mit dem Gesetz die generelle Online-Anbindung der örtlichen Fahrzeugregister an das ZFZR angestrebt. Letztlich schaffte die Verordnung damit auch Voraussetzungen für die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister.

Der anschließend erfolgte Ausbau der Verfügbarkeit des ZFZR förderte das Ziel des Online-Zugriffes der berechtigten Behörden einschließlich der Zulassungsbehörden auf das ZFZR. Gegenwärtig liegt die Verfügbarkeitsquote des ZFZR nachweislich bei 99,9 %. Seit der Einführung der Option der Kennzeichenmitnahme im Falle eines Wechsels des Zulassungsbezirkes (§ 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 FZV in der Fassung der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 8. Oktober 2013, BGBl. I S. 3772) sind zudem Auskunftsersuchen zwecks Zuordnung des Fahrzeugs zu der zuständigen Zulassungsbehörde auf das ZFZR angewiesen. Ein örtliches Fahrzeugregister kann daher nicht mehr als vollständiger Registerersatz für Zulassungszwecke fungieren.

Der Wegfall der Beschränkung von Auskünften für planerische Zwecke auf örtliche Fahrzeugregister nach § 38b Absatz 1 StVG (geändert durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. November 2016 (BGBl.

I S. 2722) vollendete die Deckungsgleichheit des ZFZR und der örtlichen Register hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für Auskunftszwecke.

Für die funktionale Erfüllung der nach § 32 Absatz 1 und 2 StVG definierten Zweckbestimmungen der Fahrzeugregister als Datengrundlage für Zulassungs- und Auskunftszwecke ist eine redundante Datenhaltung in den örtlichen Fahrzeugregistern aus gegenwärtiger technisch-organisatorischer Sicht nicht mehr notwendig. Daraus abgeleitet ist die datenschutzrechtliche Konformität der örtlichen Fahrzeugregister, insbesondere hinsichtlich des Grundsatzes der Speicherbegrenzung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e in Verbindung mit dem Grundsatz der Datenminimierung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 (ABl. L 119 S. 1) neu zu bewerten. Die Relevanz der datenschutzrechtlichen Bestimmungen ergibt sich aus der Personenbezogenheit bzw. -beziehbarkeit der Registerdaten (personenbezogene Angaben zum Halter sowie personenbeziehbare Daten des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)).

4. Registerrecht

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

5. Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamt (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 Verordnung (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 167/2013 vom 5. Februar 2013, die Verordnung (EU) 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.

Die zentrale Wahrnehmung dieser Aufgabe hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bisher auf der Grundlage des Zusammenhangs mit seinen Aufgaben im Bereich der Typgenehmigung und insbesondere der allgemeinen Typprüfung übernommen. Am 1. Januar 2017 wurde im KBA eine neue Abteilung für die Marktüberwachung eingerichtet.

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

B. Lösung

Das StVG und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden. Folgeänderungen von Normverweisen betreffen das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing, das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge sowie das Ausführungsgesetz zum Prümer Vertrag und zum Ratsbeschluss Prüm.

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

3. Örtliche Fahrzeugregister

Die Speicherung von Daten in örtlichen Fahrzeugregistern wird durch die Änderung der entsprechenden Vorschriften des StVG abgeschafft. Auf Grund der Unmittelbarkeit der damit verbundenen Folgeänderungen in der FZV und GebOST werden diese auch mit dem vorliegenden Gesetz angepasst.

Gleichzeitig werden Maßgaben zum übergangsweise befristeten weiteren Zugriff auf die Datenbestände der bis zum Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes geführten örtlichen Fahrzeugregister normiert. Diese Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass die Deckungsgleichheit der örtlichen Fahrzeugregister und des ZFZR im Hinblick auf die Versicherungsdaten und Angaben über bisherige Halter erst ab dem 1. Januar 2003 und im Hinblick auf technische Daten erst ab dem 1. Oktober 2005 gegeben ist. Die Vorschriften zur Speicherung der genannten Daten im ZFZR wurden mit dem Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 10. Juli 2002 (BGBl. I S. 2586) bzw. der Achtunddreißigsten Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) aufgenommen. Die bis zu den beiden oben genannten Stichtagen nicht gespeicherten Versicherungsdaten und Halterangaben bzw. technische Daten wurden nicht in das ZFZR übernommen. Die Vervollständigung des ZFZR mit diesen Daten findet anlassbezogen, d. h. mit einem zulassungsrechtlichen Vorgang (Umschreibung oder Wiederzulassung) statt. Diese Abweichungen zwischen den örtlichen Registern und dem ZFZR nehmen daher sukzessive ab. Mit der Regelung einer fünfjährigen Übergangsfrist soll den Zulassungsbehörden die Möglichkeit eingeräumt werden, auf die Datenbestände der nicht mehr geführten örtlichen Register bei Bedarf, d.h. Befassung mit einem Vorgang, zurückgreifen zu können. Nach dem Ende der Übergangsfrist sind die Datenbestände der ehemaligen örtlichen Fahrzeugregister vollständig zu löschen.

4. 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 Fahreregister nicht dem absoluten Verwertungsverbot unterfallen.
- Der Antrag auf Auskunft aus dem Fahreregister 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.

5. Aufgaben des KBA

Durch die Ergänzung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts soll die Zuweisung der Aufgabe der Marktüberwachung betreffend die Fahrzeuge an das KBA gesetzlich ausdrücklich klargestellt und damit die eigenständige, auch im europäischen Kontext gewachsene Bedeutung dieser Aufgabe herausgestellt 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.

C. Alternativen

1. Örtliche Fahrzeugregister

Zur Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister wird in diesem Entwurf die Abschaffung der redundanten Datenhaltung zu einem Stichtag umgesetzt verbunden mit der weiteren Speicherung der örtlichen Altdatenbestände für eine Zeit von fünf Jahren, um übergangsweise im ZFZR nur unvollständig erfasste Datensätze bei Bedarf komplettieren zu können.

Die zunächst auch erwogene Alternative, die örtlichen Fahrzeugregister erst nach einem kompletten Bestandsabgleich des ZFZR mit allen örtlichen Fahrzeugregistern aufzulösen, wird im Ergebnis nicht verfolgt. Bei dem Bestandsabgleich geht es um Daten über die Kfz-Haftpflichtversicherung und einen Teil der technischen Daten, die im ZFZR erst ab 2003 bzw. 2005 gespeichert wurden, in den örtlichen Registern aber vorhanden sind. Dies betrifft etwa 12,3 % der ZFZR-Datensätze (Stand 2016). Ein solcher Bestandsabgleich wäre jedoch insbesondere nach ersten erfolglosen Pilotierungen (durchgeführt im Rahmen einer speziell eingerichteten Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der zuständigen Länderministerien, des KBA sowie kommunaler Zulassungsbehörden) mit erheblichen Mehraufwand verbunden, da hierfür kein automatisiertes Verfahren verfügbar ist. Dies würde die Angemessenheit der Kosten-Nutzen-Relation nicht mehr gewährleisten und in einem Missverhältnis zur Lösung der datenschutzrechtlich motivierten Beendigung der redundanten Datenhaltung stehen.

Dementgegen räumt die hier umgesetzte Stichtagsregelung mit einem Übergangszeitraum dem Vorhaben einen hinreichenden Zeitraum ein, da die betroffene Datenmenge laufend durch Vervollständigung von Datensätzen in Zulassungsvorgängen (Umschreibung, Wiederezulassung) oder bei Außerbetriebsetzungen ohnehin in signifikantem Ausmaß abnimmt, und adressiert zudem zielgerichtet datenschutzrechtliche Belange.

Auch abgelehnt wurde die dritte Variante, ein gänzlicher Verzicht auf die nicht deckungsgleichen Daten der örtlichen Register und deren sofortige komplette Löschung. Dies würde zu einem Verlust von ca. 8,8 Millionen Daten führen. Mit dieser Größenordnung wäre die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages an die Register im Zulassungsrecht nicht mehr vollständig möglich. Im Ergebnis lässt sich die datenschutzrechtlich motivierte Beendigung der redundanten Datenhaltung besser mit der hier verfolgten, weniger einschneidenden Übergangslösung angemessen verfolgen.

2. 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. April 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 bzw. 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.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand, Einnahmen, Kosten, Gebühren

Für die Halterinformationsschreiben werden beim KBA entsprechende Gebühreneinnahmen erwartet. Sollte sich hieraus - anders als in der bisherigen Praxis - infolge der Schaffung der speziellen Rechtsgrundlage eine kontinuierlich zunehmende Aufgabe entwickeln, könnte sich im KBA ein Bedarf nach personellen Haushaltsmitteln ergeben. Der entsprechend der aktuellen Praxis zu erwartende Aufwand beim KBA kann jedoch mit bereits etablierten bzw. vorhandenen personellen Mitteln des KBA abgewickelt werden, sodass sich an dieser Stelle keine zusätzlichen Haushaltsauswirkungen ergeben.

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte, die nicht zugleich Erfüllungsaufwand darstellen, werden im Übrigen nicht erwartet. Auch folgen aus dem Gesetzentwurf weder sonstige direkte oder indirekte Kosten für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, noch Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau.

E. Erfüllungsaufwand

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.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es ist kein Erfüllungsaufwand absehbar. Insbesondere sind trotz Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister eine Bearbeitung der Fahrzeugzulassung und insbesondere eine Auskunftserteilung durch die Zulassungsbehörden vor Ort weiterhin möglich.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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

Insbesondere ist der geschaffenen Rechtsgrundlage zur Datenübermittlung zwecks Fehlerkorrektur bei der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen kein Erfüllungsaufwand für die Fahrzeughersteller zuzuordnen. Denn die Pflicht der Fahrzeughersteller zur Übermittlung korrekter Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen folgt bereits aus dem geltenden Recht. Entsprechendes gilt für die ergänzten Rechtsgrundlagen zur Fehlerkorrektur des ZFZR: Für die Überwachungsinstitutionen und für die Versicherer ergibt sich hieraus kein neuer Erfüllungsaufwand.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Aus den Regelungen wird sich nur teilweise Erfüllungsaufwand ergeben.

1. Erfüllungsaufwand Bund

Die Beantwortung von ausländischen Auskunftersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten wird in § 37 StVG künftig ausschließlich vom KBA erfolgen. Dieser zusätzliche Aufwand wird auf dauerhaft eine Person im mittleren Dienst geschätzt, sodass mit laufendem Erfüllungsaufwand i. H. v. 51.480 € p.a. gerechnet wird.

Im Übrigen wird im Zuge der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister die Auskunftserteilung überwiegend durch die Zulassungsbehörden beibehalten, sodass beim KBA kein nennenswerter Umstellungs- oder laufender Erfüllungsaufwand für zusätzliche Auskunftserteilungen erwartet oder allenfalls auf Grund der bereits vorhandenen Automatisierung nicht zu zusätzlichem laufendem Erfüllungsaufwand führen wird.

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. Hier werden etwa 500 Personenstunden geschätzt. Die Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes zu Grunde gelegt (43,40 € je Stunden 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 Ermittlung der betroffenen Halter, den Versand der Informationsschreiben und die Beantwortung von Rückfragen der angeschriebenen Halter entstehen. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Schaffung der spezifischen Norm auch die Nachfrage nach entsprechenden Verfahren steigt. Unter Berücksichtigung bisheriger Erfahrungen im Bereich Rückrufe sowie des durchgeführten Halterinformationsschreibens Ende 2018 wird grob ein jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. 300.000 € geschätzt.

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 zum Teil in bestehenden Befugnissen enthalten und werden lediglich transparent vereinzelt, so dass hieraus keine Änderung im Erfüllungsaufwand entspringt. Die Einzelheiten in Bezug auf die Ausführung der Aufgabe der Marktüberwachung werden in einer gesonderten Verordnung geregelt, die den entsprechenden Erfüllungsaufwand im Einzelnen ausweist.

2. Erfüllungsaufwand der Länder und Kommunen

Für die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister und die künftige Nutzung des ZFZR als alleinige Datenquelle werden keine Aufwände erwartet, die nicht von den bestehenden

Dienstleistungsverträgen der Zulassungsbehörden abgedeckt werden. Notwendig werdende Anpassungen der kommunalen Fachverfahren der Zulassungsbehörden, ihrer Datenbank-Architekturen oder Anwendungsfunktionen dürften mehrheitlich dem Leistungsumfang der bestehenden Dienstleistungsverträge entsprechen.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf 17.05.2020 BMVI StV 21

Entwurf eines 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 Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing
- Artikel 5 Änderung des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge
- Artikel 6 Änderung des Ausführungsgesetzes zum Prümer Vertrag und zum Ratsbeschluss Prüm
- Artikel 7 Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung
- Artikel 8 Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
- Artikel 9 Weitere Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
- Artikel 10 Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
- Artikel 11 Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
- Artikel 12 Nichtanwendung von Maßgaben des Einigungsvertrags
- Artikel 13 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 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) 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 a“ 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 und Absatz 3 Nummer 2“ 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 Buchstabe a und c und Absatz 3 Nummer 1“ ersetzt.
 - e) In Absatz 11 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe j“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c“ ersetzt.
 - f) 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 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 3“ ersetzt.
- 2. In § 2a Absatz 7 Satz 8 Nummer 3 wird die Angabe „§ 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 werden die Wörter „§ 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 Buchstabe a und c und Nummer 6“ ersetzt.
 - 5. In § 4 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und Satz 2“ ersetzt.
 - 6. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Rechtsverordnungen

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

- 1. die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über
 - a) die Voraussetzungen für die Befähigung und die Eignung von Personen für eine Teilnahme am Straßenverkehr einschließlich ihres Erhalts oder der Wiederherstellung des Erhalts oder der Eignung,
 - b) deren Ausbildung und die Fortbildung hinsichtlich der Voraussetzungen nach Buchstabe a,
 - c) die Prüfung des Erfüllens der Voraussetzungen nach Buchstabe a und
 - d) das Mindestalter der Personen und die Probezeit nach § 2a und 2b StVG,
- 2. das Verhalten im Verkehr, einschließlich des ruhenden Verkehrs,
- 3. das Verhalten von Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um
 - a) den Verkehr zu sichern und Verletzten zu helfen,

- b) zivilrechtliche Ansprüche zu klären und zu sichern sowie die Art der Beteiligung festzustellen und
 - c) Haftpflichtansprüche geltend machen zu können,
4. die Bezeichnung und Einstufung von im Fahreignungsregister gespeicherten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten wie folgt:
 - a) als schwerwiegend oder weniger schwerwiegend hinsichtlich der Maßnahmen nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe,
 - b) hinsichtlich des Ergreifens von Maßnahmen im Rahmen des Fahreignungsbewertungssystems,
 5. die Übermittlung der Daten zur Unterrichtung der Fahrerlaubnisbehörden nach § 2c, insbesondere über den Umfang der zu übermittelnden Daten und die Art der Übermittlung,
 6. Maßnahmen der zuständigen Behörden und die damit zusammenhängenden Pflichten, um die ordnungsgemäße Teilnahme von Personen und Fahrzeugen am Straßenverkehr zu gewährleisten, insbesondere hinsichtlich Personen, die nur bedingt geeignet oder ungeeignet oder nicht befähigt zur Teilnahme am Straßenverkehr sind,
 7. Anforderungen an
 - a) Bau, Einrichtung, Ausrüstung, Prüfung und Betrieb der Fahrzeuge,
 - b) die in oder auf Fahrzeugen einzubauenden oder zu verwendenden Anlagen, Bauteile, Instrumente, Geräte und sonstigen Ausrüstungsgegenstände (Fahrzeugteile), einschließlich deren Prüfung,
 8. die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr, die Anforderungen an zulassungsfreie Fahrzeuge und deren regelmäßige Untersuchung sowie die Verantwortung, Pflichten und Rechte der Halter,
 9. die Einrichtung einer zentralen Stelle zur Erarbeitung von verbindlichen Prüfvorgaben bei regelmäßigen Fahrzeuguntersuchungen und deren Evaluierung einschließlich der Beauftragung einer juristischen Person des Privatrechts mit der Funktion dieser Stelle,
 10. die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Belästigungen anderer, auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung,
 11. sonstige zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung auf den öffentlichen Straßen erforderliche Maßnahmen, insbesondere für Zwecke der Verteidigung, zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der Straßen einschließlich der Anordnung von Sonderspuren,
 12. das Anbieten zum Verkauf, Veräußern, Verwenden, Erwerben oder das sonstige Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen,
 13. die Kennzeichnung und die Anforderungen an die Kennzeichnung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, auch zur Bekämpfung des Diebstahls von Fahrzeugen oder der Begehung von Straftaten mit Fahrzeugen,
 14. den Nachweis über die Entsorgung oder den sonstigen Verbleib der Fahrzeuge und der Fahrzeugteile auch nach ihrer Außerbetriebsetzung,

15. 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,
16. die Überwachung der gewerbsmäßigen Vermietung von Kraftfahrzeugen und Anhängern an Selbstfahrer, auch zur Bekämpfung der Begehung von Straftaten mit gemieteten Fahrzeugen,
17. die Beschränkung des Straßenverkehrs
 - a) zur Beschränkung des Haltens oder Parkens zur Berücksichtigung besonderer Lebensumstände behinderter Menschen oder zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel,
 - b) zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe oder
 - c) für verkehrssichernde oder verkehrsregelnde Maßnahmen,
18. die Einrichtung und Nutzung von fahrzeugführerlosen Parksyste-men im niedrigen Geschwindigkeitsbereich auf Parkflächen,
19. die notwendige Haftpflichtversicherung anerkannter Überwachungsorganisa-tionen, anerkannter Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen und von Kraft-fahrzeugwerkstätten zur Deckung aller im Zusammenhang mit Untersuchungen, Prüfungen und Abnahmen entstehenden Ansprüche sowie die Freistellung des für die Anerkennung und Aufsicht verantwortlichen Landes von Ansprüchen Drit-ter wegen Schäden, die die Organisation verursacht,
20. Ausnahmen von Anforderungen nach diesem Gesetz zur Durchführung von Ver-suchen, die eine Weiterentwicklung der auf Grund der vorgenannten Vorschriften erlassenen Rechtsverordnung zum Gegenstand haben.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 4 Buchstabe b sind zugrunde zu legen

1. bei der Bezeichnung der Straftaten deren Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr und

2. bei der Bezeichnung und Bewertung der Ordnungswidrigkeiten deren jeweilige Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße oder eines Regelfahrverbotes.

Rechtsverordnungen können nicht nach Satz 1 erlassen werden, soweit Rege-lungsgegenstand das Erteilen der Typgenehmigung für Fahrzeuge oder einer Fahr-zeugeinzelgenehmigung mit Geltung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, einschließlich Anforderungen im Sinne des Satzes 1 Nummer 7, sowie das Inver-kehrbringen neuer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständiger technischer Einheiten für diese Fahrzeuge nach Absatz 2 ist. Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 20 sind für die Dauer von längstens fünf Jahren zu befristen, eine einmalige Verlängerung der Geltungsdauer ist zulässig.

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

1. die Typgenehmigung, das Erteilen von Fahrzeugeinzelgenehmigungen mit Geltung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, das Anbieten zum Verkauf, das Inverkehrbringen, das Veräußern oder die Einfuhr typgenehmigter Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständiger technischer 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 der Herstellung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge mit einem genehmigten Typ,
 - d) den Zugang zu technischen Informationen sowie den Reparatur- und Wartungsinformationen,
 - e) die Bewertung, Benennung und Überwachung von technischen Diensten,
 - f) die Kennzeichnung und Verpackung von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten,
 - g) die Zulassung von Teilen und Ausrüstungen, von denen eine ernste Gefahr für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann,
2. die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge,
3. die Pflichten der Hersteller und deren Bevollmächtigten, der Einführer und deren Bevollmächtigten sowie der Händler und deren Bevollmächtigten im Rahmen
 - a) des Typgenehmigungsverfahrens,
 - b) des Fahrzeugeinzelgenehmigungsverfahrens mit Geltung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union,
 - c) des Anbietens zum Verkauf, des Inverkehrbringens, des Veräußerns, der Einfuhr sowie der Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge,
4. die Technologien, Strategien und andere Mittel, für die festgestellt ist, dass sie die Leistungen der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten bei Prüfverfahren unter ordnungsgemäßen Betriebsbedingungen verfälschen, oder deren Verwendung im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens oder des Fahrzeugeinzelgenehmigungsverfahrens mit Geltung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union aus anderen Gründen nicht zulässig ist.

(3) In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder Absatz 2 können neben den dort genannten Gegenständen jeweils auch geregelt werden:

1. die Maßnahmen zur Durchsetzung und das Verwaltungsverfahren, einschließlich der erforderlichen Nachweise, sowie die Zuständigkeiten,
2. Art, Inhalt, Herstellung, Gestaltung, Lieferung, Ausfertigung, Beschaffenheit und Gültigkeit von Kennzeichen, Plaketten, Urkunden, insbesondere von Führerscheinen und sonstigen Bescheinigungen,

3. Anerkennung, Zulassung, Registrierung, Akkreditierung und Begutachtung von Einrichtungen im Zusammenhang mit
 - a) der Prüfung und Begutachtung von Personen, Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen,
 - b) dem Anbieten von Kursen zur Wiederherstellung der Krafftahreignung, der verkehrspsychologischen Beratung, von Fahreignungs- und Aufbau Seminaren sowie
 - c) der Prüfung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen

einschließlich der jeweiligen Voraussetzungen hierfür, insbesondere der Anforderungen an die Kursleiter, Berater und Gutachter sowie der Vorgabe der Teilnahme an einem regelmäßigen Erfahrungsaustausch der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten,

4. Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung zum Zeitpunkt des Erlasses der jeweiligen Rechtsverordnung,
5. besondere Anforderungen der Teilnahme von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion am Straßenverkehr,
6. die Mitwirkung Privater bei Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 6, einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten der Teilnehmer an den Maßnahmen, insbesondere die Übermittlung an die zuständige Behörde,
7. die Mitwirkung Privater oder die Übertragung der Wahrnehmung von Aufgaben auf Private bei der Durchführung von Großraum- und Schwerlasttransporten sowie bei der Durchführung von Fahrzeuguntersuchungen,
8. die Übertragung der Wahrnehmung von Aufgaben auf die Bundesanstalt für Straßenwesen oder das Krafftahrt-Bundesamt.

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 7 und 10 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 3, können auch erlassen werden

1. zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr auf den öffentlichen Straßen ausgehend oder
2. zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Fahrzeugen ausgehen und zum Schutz der Bevölkerung vor Emissionen, die vom Verkehr auf den öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere Lärm oder Abgase oder
3. zum Schutz der Verbraucher.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 7 oder 10 oder Absatz 2, jeweils in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 2, oder nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 14 werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 13, 15 und 16 werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat erlassen, soweit die Regelungen auch zum Zweck der Bekämpfung von Straftaten getroffen werden.

- (6) Keiner Zustimmung des Bundesrates bedürfen Rechtsverordnungen

1. zur Durchführung der Vorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 und
2. über allgemeine Ausnahmen von Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit den Absätzen 3, 4 und 7.

Vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

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

(8) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 können bei Gefahr im Verzug ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden und bedürfen nicht des Einvernehmens mit den jeweils zu beteiligenden Bundesministerien. Diese Rechtsverordnungen treten spätestens sechs Monate nach ihrem Inkrafttreten außer Kraft. Ihre Geltungsdauer kann nur mit Zustimmung des Bundesrates und des nach Absatz 5 zu beteiligenden Bundesministeriums verlängert werden.

(9) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministerien,

1. soweit Verordnungen nach diesem Gesetz geändert oder abgelöst werden, Verweisungen in Gesetzen und Rechtsverordnungen auf die geänderten oder abgelösten Vorschriften durch Verweisungen auf die jeweils inhaltsgleichen neuen Vorschriften zu ersetzen,
2. Verweisungen auf Vorschriften in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union auf Grund der Absätze 1 bis 8 erlassenen Rechtsverordnungen zu ändern, soweit es zur Anpassung an Änderungen jener Vorschriften erforderlich ist,
3. Vorschriften der auf Grund der Absätze 1 bis 7 erlassenen Rechtsverordnungen zu streichen oder in ihrem Wortlaut einem verbleibenden Anwendungsbereich anzupassen, soweit sie durch den Erlass entsprechender Vorschriften in unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes unanwendbar geworden sind.

(10) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1, jeweils auch in Verbindung mit den Absätzen 3, 4 und 6 bis 8, kann die jeweilige Ermächtigung ganz oder teilweise auf die Landesregierungen übertragen werden. 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 Behörden zu übertragen.“

7. In § 6a Absatz 7 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 13“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 und 17“ ersetzt.
8. In § 6b Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 8“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 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 13 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 bis 3, 5 bis 8, 10, 11 bis 19, jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 1 bis 5, Absatz 7 oder Absatz 9, Absatz 4 oder 7 bis 9, des § 6e Absatz 1 Nummer 1 bis 5 oder 7 oder § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 5, 7 oder 9 vollziehbaren Anordnung auf Grund einer Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf die Bußgeldvorschrift in diesem Absatz verweist.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 2

- a) Nummer 1 Buchstabe a bis e oder g, jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 2, 3 Buchstabe a, Nummer 4 oder 7,
- b) Nummer 1 Buchstabe f, Nummer 2 oder 3 Buchstabe b, jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 2, 3 Buchstabe a, Nummer 4 oder 7,
- c) Nummer 3 Buchstabe a oder c oder
- d) Nummer 4

jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 1 bis 5, Absatz 7 oder Absatz 9 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 die Bußgeldvorschrift in diesem Absatz 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 7 oder 12, jeweils auch in Verbindung mit § 6 Absatz 3 Nummer 1 bis 5, Absatz 7 oder Absatz 9, oder eine Ordnungswidrigkeit nach Absatz 2 beziehen, können eingezogen werden.“

12. § 24b wird aufgehoben.

13. § 26 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Worte „§§ 23 bis 24a und 24c“ durch die Worte „§ 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 3 und § 24c Absatz 1 und 2“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Worte „nach den §§ 23 und 24 das Kraftfahrt-Bundesamt, soweit es für den Vollzug der bewehrten Vorschriften zuständig ist.“ durch die Worte „nach § 24 Absatz 1 soweit es für den Vollzug der bewehrten Vorschriften zuständig ist und Absatz 2 das Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Frist der Verfolgungsverjährung beträgt bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 drei Monate, solange wegen der Handlung weder ein Bußgeldbescheid ergangen noch öffentliche Klage erhoben ist, danach sechs Monate. 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.“

14. In § 28 Absatz 3 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 und Satz 2“ ersetzt.

15. § 29 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

- a) 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 und Satz 2“ ersetzt.
- b) 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 und Satz 2“ ersetzt.

16. In § 31 Absatz 2 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 2“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8“ ersetzt.
17. In § 65 Absatz 3 Nummer 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und Satz 2“ ersetzt.

Artikel 2

Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 6a Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Registerauskünften“ die Wörter „sowie anderer Verwendungen der Registerdaten“ eingefügt.
2. § 6g wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 4 Satz 2 wird das Wort „weder“ durch das Wort „nicht“ ersetzt und die Wörter „noch mit den örtlichen Fahrzeugregistern der Zulassungsbehörden“ werden gestrichen.
 - b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Abweichend von Absatz 4 bedürfen Rechtsverordnungen über allgemeine Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“
3. § 25a Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Gleiches gilt auch für den Halter eines Kraftfahrzeuganhängers, wenn mit dessen Kraftfahrzeuganhänger, ohne dass dieser an ein Kraftfahrzeug angehängt ist, ein Halt- oder Parkverstoß begangen wurde und derjenige, der den Kraftfahrzeuganhänger abgestellt hat oder derjenige, der Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern würde.“
 - b) Der bisherige Satz 2 wird zu Satz 3 und wie folgte gefasst:

„Von einer Entscheidung nach den Sätzen 1 und 2 wird abgesehen, wenn es unbillig wäre, den Halter des Kraftfahrzeugs oder seinen Beauftragten mit den Kosten zu belasten.“
4. § 29 wird wie folgt geändert:
 - a) 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 und zur dortigen Verwendung zur Anordnung von Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe nach § 2a,

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

3. zur Auskunftserteilung an den Betroffenen nach § 30 Absatz 8,

4. zur Verwendung für die Durchführung eines anderen als der in den Nummern 1 oder 2 genannten Verfahren zur Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis, wenn die Tat als Grundlage in einer noch nicht gelöschten 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 der Betroffene 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.“

b) Dem Absatz 7 Satz 1 werden die Wörter „; Absatz 6 Satz 3 Nummer 4 gilt entsprechend.“ angefügt.

5. § 30 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 8 Satz 2 werden die Wörter „und den Antrag bei schriftlicher Stellung eigenhändig zu unterschreiben“ angefügt.

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 in einem solchen Einzelfall § 28 Absatz 5 Satz 1 bis 3 entsprechend.“

6. Die Angabe zur Überschrift des Abschnitts V. wird wie folgt gefasst:

„V. Zentrales Fahrzeugregister“.

7. § 31 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „Registerbehörden“ durch das Wort „Registerbehörde“ ersetzt.

b) Absatz 1 wird aufgehoben.

c) Absatz 2 wird zu Absatz 1.

d) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 2 und 3 eingefügt:

„(2) Die Zulassungsbehörden, die Versicherer, die Technischen Prüfstellen, die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen, tragen die Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der jeweils von ihnen zu übermittelnden und im Zentralen Fahrzeugregister zu speichernden Daten.

(3) Zur Übermittlung von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach den Vorschriften dieses Abschnitts sind befugt:

1. das Kraftfahrt-Bundesamt oder

2. die zuständige Zulassungsbehörde nach Empfang der Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt

es sei denn, dass die Übermittlung in diesen Vorschriften ausdrücklich einer bestimmten Behörde vorbehalten wird.“

e) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

8. § 32 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „der Fahrzeugregister“ durch die Wörter „des Zentralen Fahrzeugregisters“ ersetzt.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Die Fahrzeugregister werden“ durch die Wörter „Das Zentrale Fahrzeugregister wird“ ersetzt.

bb) In Nummer 7 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

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

dd) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. für Maßnahmen nach oder zur Umsetzung von unionsrechtlichen Vorschriften, soweit diese die Verwendung von im nationalen Fahrzeugregister gespeicherten Daten erfordern.“

c) In Absatz 2 werden die Wörter „Die Fahrzeugregister werden“ durch die Wörter „Das Zentrale Fahrzeugregister wird“ ersetzt.

d) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Das Zentrale Fahrzeugregister wird außerdem geführt zur Verwendung der gespeicherten Daten, um Halter von Fahrzeugen über fahrzeugbezogene Maßnahmen, die dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen, zu informieren. Fahrzeugbezogene Maßnahmen können insbesondere auf die Verbesserung von Fahrzeugeigenschaften, insbesondere des Abgasverhaltens, des Geräuschverhaltens, des Kraftstoffverbrauchs oder des Fahrverhaltens abzielen.“

9. § 33 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „der Fahrzeugregister“ durch die Wörter „des Zentralen Fahrzeugregisters“ ersetzt.

b) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „örtlichen und im“ gestrichen.

bb) In Nummer 2 Buchstabe a werden nach dem Wort „Tag“ die Wörter „sowie Staat“ eingefügt.

cc) In Nummer 2 Buchstabe c werden nach den Wörtern „nach Buchstabe a“ die Wörter „oder b“ eingefügt.

- c) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „örtlichen und im“ gestrichen.
 - bb) In Buchstabe c werden nach den Wörtern „nach Buchstabe a“ die Wörter „oder b“ eingefügt.
- d) In Absatz 2 werden die Wörter „örtlichen und im“ gestrichen.
- e) In Absatz 3 werden die Wörter „örtlichen und im“ gestrichen und nach den Wörtern „gegen Verkehrsvorschriften“ die Wörter „für die Unterstützung der Zulassungsbehörden im Rahmen der Überwachung der Fahrtenbuchauflage“ eingefügt.
- f) In Absatz 4 werden die Wörter „in den Fahrzeugregistern“ durch die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.

10. § 34 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 34
Erhebung der Daten und Übermittlung an die Registerbehörde“.
- b) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Haftpflichtversicherung“ die Wörter „gegenüber der Zulassungsbehörde“ eingefügt.
- c) Nach Absatz 4 werden folgende Absätze 4a und 4b eingefügt:

„(4a) Die Versicherer dürfen der zuständigen Zulassungsbehörde das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses über die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für das betreffende Fahrzeug sowie auf Verlangen der Zulassungsbehörde bei durch sie festgestellter Erforderlichkeit die Halterdaten mitteilen.

(4b) Die Zulassungsbehörden dürfen dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister die erhobenen und zu speichernden Fahrzeugdaten, Halterdaten und Daten über die Fahrtenbuchauflagen – im Einzelfall sowie nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung (§ 47 Nummer 3) auch regelmäßig mitteilen.“
- d) In Absatz 5 wird Satz 1 gestrichen und im nun als alleinigen Text verbleibenden bisherigen 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.

11. § 35 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„an Inhaber von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge, an Fahrzeughersteller oder an den Verantwortlichen für den Mangel, um

 - a) Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von sicherheitsgefährdenden Mängeln oder
 - b) Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von erheblichen Mängeln für die Umwelt oder

c) Rückrufmaßnahmen, zu denen der Hersteller von der Typgenehmigungsbehörde verpflichtet worden ist, zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten an bereits ausgelieferten Fahrzeugen zu ermöglichen (§ 32 Absatz 1 Nummer 1),“.

- b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird das Komma am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
 - bb) Die Nummer 2 wird aufgehoben.
 - cc) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 2.
- c) Absatz 4a werden die Wörter „übermitteln die Zulassungsbehörden und das Kraftfahrt-Bundesamt“ durch das Wort „werden“ ersetzt und nach den Wörtern „genannten Zwecken“ das Wort „übermittelt“ angefügt.
- d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. an die Zulassungsbehörden zur Erfüllung ihrer Aufgaben,“.
 - bb) Die Nummer 2 wird aufgehoben.
 - cc) In Nummer 5 werden die Wörter „von den Zulassungsbehörden und vom Kraftfahrt-Bundesamt“ gestrichen.
- e) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Das Kraftfahrt-Bundesamt“ die Wörter „oder die Zulassungsbehörde“ eingefügt.
 - bb) In Satz 3 wird Wort „Register“ durch die Wörter „Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.

12. § 36 wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ angefügt.
- b) In den Absätzen 1, 2a bis 2f und 2i bis 2c werden jeweils die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ durch die Wörter „durch das Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
- c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ durch die Wörter „durch das Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird aufgehoben.
- d) In den Absätzen 2g und 2h werden jeweils vor den Wörtern „darf durch Abruf“ die Wörter „durch das Kraftfahrt-Bundesamt“ eingefügt.
- e) In Absatz 6 werden die Wörter „oder die Zulassungsbehörde als übermittelnde Stelle“ gestrichen.

- f) In Absatz 7 werden in Satz 1 die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ gestrichen und Satz 3 wird aufgehoben.
 - g) Absatz 8 wird aufgehoben.
13. In § 36a Satz 1 werden nach den Wörtern „nach den §§ 35 und 37“ die Wörter „durch das Kraftfahrt-Bundesamt“ eingefügt.
14. § 37 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „von den Registerbehörden“ werden durch die Wörter „vom Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
 - bb) Nach den Wörtern „soweit dies“ werden die Wörter „nach unionsrechtlichen Vorschriften vorgeschrieben ist oder soweit dies“ eingefügt.
 - cc) Folgende Wörter werden angefügt: „und keine Anhaltspunkte für Zweifel an der Gegenseitigkeit einer solchen Auskunftserteilung hinsichtlich des jeweiligen Anfragegrundes nach Buchstabe a bis d und hinsichtlich der diesen begründenden Sachverhalte durch den anderen Staat gegeben sind.“
 - b) In Absatz 1a werden die Wörter „von den Registerbehörden“ durch die Wörter „vom Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
 - c) 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 den Anfragen nicht mit nach Beurteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes vertretbarem Aufwand entsprochen werden kann.“
15. § 37a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Angabe „5a“ durch die Wörter „5b und 5c durch das Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt. Folgender Satz 2 wird angefügt:

„Dieses automatisierte Verfahren setzt jedoch voraus, dass das Europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem oder ein anderes informationstechnisches Verfahren genutzt wird, welches vom Kraftfahrt-Bundesamt als mit vertretbarem Aufwand betreibbar beurteilt wird“.
 - b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Ein unionsrechtlich vorgeschriebener Abruf darf ergänzend zu Satz 1 auch unter Verwendung von Halterdaten erfolgen und sich auch auf mehrere Fahrzeuge eines bestimmten Halters und alle aktuellen und früheren Halter eines bestimmten Fahrzeugs richten, soweit dies unionsrechtlich vorgesehen.“
 - 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.“

16. § 39 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „durch die Zulassungsbehörde oder durch das Kraftfahrt-Bundesamt“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 Nummer 1 wird das Komma nach dem Wort „benötigt“ durch das Wort „und“ ersetzt.
- c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

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

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

„§ 39a

Auskunft über eigene Daten

(1) Einer Person wird auf Antrag schriftlich über die zu ihrer Person im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten und 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) Einem Antragsteller darf auf Antrag schriftlich über die zu einem anderen Halter im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Fahrzeugdaten unentgeltlich Auskunft erteilt werden, wenn

1. der Antragsteller durch Nachweise glaubhaft macht, dass die Verfügungsbefugnis des anderen Halters über dessen Fahrzeuge gesetzlich oder in Folge gerichtlicher Anordnung auf den Antragsteller übergegangen ist oder auch vom Antragsteller ausgeübt werden kann und 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.“

18. § 41 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „in den Fahrzeugregistern“ gestrichen.
- b) Absatz 3 Satz 2 und 3 sowie Absatz 4 Satz 3 werden aufgehoben.

c) 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 (Absatz 1) für überwiegend hält oder weil sie die Beeinträchtigung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen (Absatz 2) als vorrangig ansieht, führt sie die Entscheidung der obersten Landesbehörde oder nach Landesrecht hierfür zuständigen Behörde herbei. Im Falle 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 vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden und sind von ihr nach Abschluss des Verfahrens unverzüglich zu löschen.“

19. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Besteht Anlass zu der Annahme, dass das Zentrale Fahrzeugregister unrichtig oder unvollständig ist, dürfen

1. die nach § 33 gespeicherten Daten den Zulassungsbehörden zur Feststellung von Fehlern und Lücken oder

2. die nach § 33 zu speichernden Daten von den Zulassungsbehörden dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Beseitigung von Fehlern oder zur Vervollständigung

des Zentralen Fahrzeugregisters übermittelt werden. Satz 1 gilt im Fall des § 34 Absatz 5 für die Versicherer oder im Fall des § 34 Absatz 6 für die Technischen Prüfstellen, amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen, sowie ihre jeweiligen Kopfstellen entsprechend.“

b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „oder im zuständigen örtlichen Fahrzeugregister“ gestrichen.

20. In § 43 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „aus den Fahrzeugregistern“ sowie die Wörter „die Registerbehörde“ gestrichen und das Wort „hat“ wird durch das Wort „sind“ ersetzt.

21. In § 44 in der Überschrift und in Absatz 1 Satz 1 werden jeweils die Wörter „in den Fahrzeugregistern“ durch die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.

22. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Wörter „im örtlichen und“ gestrichen.

b) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 34 Abs. 5 Satz 2“ durch die Angabe „§ 34 Absatz 5“ ersetzt.

c) In Nummer 3 wird die Angabe „§ 35 Abs. 5“ durch die Wörter „§ 34 Absatz 4b oder § 35 Absatz 5“ ersetzt.

23. Dem § 58 Satz 2 werden die Wörter „und den Antrag bei schriftlicher Stellung eigenhändig zu unterschreiben“ angefügt.

24. Nach § 63c werden folgende §§ 63d und 63e eingefügt:

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 verwenden und die Halter durch Übersendung von schriftlichen Informationen über Maßnahmen im Sinne des § 32 Absatz 3, die für ihre Fahrzeuge in Betracht kommen, informieren. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erteilt sein Einvernehmen, wenn es die Maßnahme für geeignet hält, den Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung mit den Interessen der betroffenen Fahrzeughalter angemessen zu fördern. Die Eignung der angemessenen Zweckförderung wird bei staatlich geförderten Maßnahmen vermutet.

§ 63e

Datenerhebung, -speicherung und –verwendung zum Zwecke des Verkehrsmanagements

(1) Verkehrsmanagement im Sinne dieser Vorschrift ist die Erfassung der Verkehrsstärke anhand der Anzahl der Fahrzeuge, der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Art des Fahrzeugs, der zum Durchfahren eines bestimmten Abschnitts erforderlichen Zeit, abrupter Fahrzeugverzögerungen und des Liegenbleibens von Fahrzeugen auf der Fahrbahn sowie die anschließende, unverzügliche statistische Auswertung dieser Daten zum Zwecke der Optimierung des Verkehrsflusses, der Verkehrslenkung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

(2) Sofern Kraftfahrzeuge über Systeme verfügen, die regelmäßig oder ereignisbezogen auf elektronischem Weg vom Fahrzeug erhobene Informationen aus diesem an die ebenfalls mit solchen Systemen ausgestattete Umgebung (Kraftfahrzeuge, vom Straßenbaulastträger errichtete straßenseitige Infrastruktur zum Senden oder Empfangen der Informationen) automatisiert versenden, dürfen folgende Daten durch den für das Verkehrsmanagement zuständigen Straßenbaulastträger zum Zwecke des Verkehrsmanagements nach Absatz 1 erhoben, gespeichert und verwendet werden:

1. Position des Fahrzeugs,
2. Zeitangabe,
3. Fahrtrichtung,
4. Geschwindigkeit,
5. Beschleunigung oder Verzögerung,
6. Lenkwinkel,
7. Lenkradwinkel,
8. Fahrzeugbreite,
9. Fahrzeuglänge,
10. externe Beleuchtung,

11. Drehbewegung um die Fahrzeughochachse,
12. Fahrzeugcharakteristik (Pkw, Lkw, Krad, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrzeuge mit Sonderrechten sowie Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs),
13. plötzlich eintretende Ereignisse mit Sicherheitsrelevanz, die ereignisbasierte Fahrzeugmeldungen (insbesondere Stauende, Glatteiswarnung und Notbremsung) generieren sowie
14. ZertifikatsID der in den Nummern 1 bis 13 genannten Daten.

Der für das Verkehrsmanagement zuständige Straßenbaulastträger hat die in Satz 1 genannten Daten zu dem in Absatz 1 genannten Zweck

1. unverzüglich hinsichtlich Mehrfachempfang und Vollständigkeit zu prüfen,
2. vor Beginn der Auswertung durch unverzügliche Löschung des Datums nach Satz 1 Nummer 14 zu anonymisieren, es sei denn, der Rückbezug auf dieses Pseudonym ist für die Auswertung erforderlich,
3. nach vollzogener Anonymisierung gemäß Nummer 2 unverzüglich zum in Absatz 1 genannten Zweck auszuwerten.

(3) Nach vollzogener Auswertung sind die in Absatz 2 Nummer 1 bis 14 genannten Daten unverzüglich zu löschen. Das Erstellen von Verkehrsstatistiken gilt als Auswertung.“

25. Dem § 64 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Vorschriften der Abschnitte IV. bis VI. sind für den Zugang zu amtlichen Informationen abschließend. Das Informationsfreiheitsgesetz findet auf die Inhalte der Register und deren Führung keine Anwendung.“

26. Dem § 65 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Die Datenbestände der bis zum ... [Einsetzen: letzter Tag des elften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] geführten örtlichen Fahrzeugregister bleiben bis zum [Einsetzen: letzter Tag des einundsiebzigsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] gespeichert. Für die sonstige Verarbeitung dieser Daten gelten die Vorschriften der bis zum ... [Einsetzen: letzter Tag des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] anwendbaren Fassung dieses Gesetzes mit den Maßgaben, dass

1. ein Auslesen und eine Verwendung der Daten nur erfolgen darf, wenn die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters für die Zweckerreichung nicht ausreichen, und
2. eine Anpassung oder Veränderung dieser Datenbestände nicht erfolgt.

Die Datenbestände nach Satz 1 sind mit Wirkung zum [Einsetzen: erster Tag des einundsechzigsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] insgesamt zu löschen.“

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 5 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Nummer 1 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) die Marktüberwachung von Fahrzeugen und Fahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge sowie die in diesem Zusammenhang stehenden Veröffentlichungen auf der Grundlage

aa) des Straßenverkehrsgesetzes,

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) 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) 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 sowie

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), soweit sie Fahrzeuge betrifft, die in den Anwendungsbereich der in Doppelbuchstaben bb bis dd genannten Verordnungen oder der Richtlinie 2007/46/EG 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 (AbI. L169 vom 25.6.2019, S. 1), soweit sie Fahrzeuge betrifft, die in den Anwendungsbereich der in Doppelbuchstaben bb bis dd genannten Verordnungen oder der Richtlinie 2007/46/EG fallen,

und der darauf basierenden Rechtsvorschriften,“.

2. In Nummer 2 werden dem einleitenden Satzteil die Wörter „und Verwendung“ angefügt.

3. Nummer 5 wird gestrichen.
4. Nummer 5a wird Nummer 5.

Artikel 4

Änderung des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing

Das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing in der Fassung vom 13. Juli 2017 (BGBl. I S. 2017, 2230) 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 6 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 und 11 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 werden die Wörter „§ 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge

Das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge in der Fassung vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 2015, 898) 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 6 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 8 und 13, auch in Verbindung mit Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

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

Artikel 6

Änderung des Ausführungsgesetzes zum Prümer Vertrag und zum Ratsbeschluss Prüm

Das Ausführungsgesetz zum Prüm Vertrag vom xxx (BGBl. I S. xxx), die zuletzt durch Artikel X des Gesetzes vom XX.XX.XXXX (BGBl. I S. X) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 2 Absatz 2 Satz 1 des Ausführungsgesetzes zum Prümer Vertrag und zum Ratsbeschluss Prüm vom 10. Juli 2006 (BGBl. I S. 1458; 2007 II S. 857), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1354) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 31 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 31 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel X der Verordnung vom XX.XX.XXXX (BGBl. I S. X) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zur Überschrift des Abschnitts 6 wird wie folgt gefasst:
„Zentrales Fahrzeugregister“.
 - b) Die Angabe zu § 31 wird gestrichen.
 - c) Die Angabe zu § 32 wird wie folgt gefasst:
„Speicherung der Halterdaten im Zentralen Fahrzeugregister“.
 - d) Die Angabe zu § 45 wird gestrichen.
2. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter im einleitenden Satzteil „in den Fahrzeugregistern“ werden durch die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Ort“ die Wörter „ oder, wenn dieser nicht bekannt ist, Staat“ eingefügt.
 - cc) In Nummer 3 werden nach den Wörtern „nach Nummer 1 “ die Angaben „oder 2“ eingefügt.

- b) In den Absätzen 4 und 7 werden jeweils die Wörter „in den Fahrzeugregistern“ durch die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.
3. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „der Fahrzeugregister“ durch die Wörter „des Zentralen Fahrzeugregisters“ ersetzt.
- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „des Fahrzeugregisters“ durch die Wörter „des Zentralen Fahrzeugregisters“ ersetzt.
4. In § 15 Absatz 1 Satz 1, § 16 Absatz 4, § 16a Absatz 2 Satz 2 und § 19 Absatz 2 werden jeweils die Wörter „in den Fahrzeugregistern“ durch die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.
5. In § 26 Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeugdaten“ die Wörter „sowie Änderungen der Daten“ eingefügt.
6. Die Überschrift des Abschnitts 6 wird wie folgt gefasst:
- „Abschnitt 6
Zentrales Fahrzeugregister“.
7. § 31 wird aufgehoben.
8. § 32 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „in den Fahrzeugregistern“ durch die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 1 Satz 2 mitzuteilenden Halterdaten und die nach § 13 Absatz 4 Satz 2 mitzuteilenden Daten des Erwerbers sowie die dem Kraftfahrt-Bundesamt nach § 26 Absatz 3, auch in Verbindung mit § 29a Absatz 2, mitzuteilenden Halterdaten sind im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern
1. bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen nach § 8 zugeteilt ist,
 2. bei Fahrzeugen, denen ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist,
 3. bei der Zuteilung von roten Kennzeichen,
 4. bei Fahrzeugen, denen ein Kurzzeitkennzeichen zugeteilt ist, und
 5. bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen oder Versicherungsplakette.
- Im Zentralen Fahrzeugregister ist ferner das Datum der Änderung der Halterdaten zu speichern.“
- c) In Absätzen 2 und 3 werden jeweils die Wörter „und im örtlichen Fahrzeugregister“ gestrichen.
9. In § 33 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „jede Änderung der Daten und das Datum der Änderung sowie die Löschung der Daten und das Datum der Löschung im örtli-

chen Fahrzeugregister“ durch die Wörter „jede Änderung der Daten und das Datum der Änderung sowie jede Korrektur der Daten“ ersetzt.

10. § 37 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird aufgehoben.
- b) Die Absatzbezeichnung „(2)“ wird gestrichen.
- c) Die Wörter „Das Kraftfahrt-Bundesamt darf bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen zugeteilt ist,“ werden durch die Wörter „Bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen zugeteilt ist, dürfen“ ersetzt und das Wort „übermitteln“ wird durch die Wörter „übermittelt werden“ ersetzt.

11. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „oder wird ein Fahrzeug mit dem Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks bei einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt, übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt der für die Zuteilung des bisherigen Kennzeichens zuständigen Zulassungsbehörde und, sofern das bisherige 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“ durch die Wörter „oder wird ein Kennzeichen eines anderen Zulassungsbezirks weitergeführt, übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt der für die Zuteilung des bisherigen oder weitergeführten Kennzeichens zuständigen Zulassungsbehörde und, sofern das bisherige oder weitergeführte Kennzeichen im Sinne des § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder des § 13 Absatz 4 Satz 4 bereits von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde“ ersetzt.
- b) 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.“

12. § 39 wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ angefügt.
- b) In den Absätzen 1, 4, 5a und 6 werden jeweils die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ gestrichen.
- c) In den Absätzen 2 und 3 werden jeweils die Wörter „aus dem Zentralen Fahrzeugregister“ gestrichen sowie die Angabe „§ 36 Absatz 2 Satz 1“ durch die Angabe „§ 36 Absatz 2“ ersetzt.
- d) Absatz 7 wird aufgehoben.
- e) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 7.

13. In § 40 werden die Wörter „Die übermittelnde Stelle“ jeweils durch die Wörter „Das Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt und in Absatz 1 Satz 6 werden die Wörter „von der übermittelnden Stelle“ durch die Wörter „vom Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
14. § 41 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach dem einleitenden Satzteil folgende Angabe der Aufzählung vorangestellt:

„A: Auskunftserteilung,“
 - b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „der übermittelnden Stelle“ durch die Wörter „dem Kraftfahrt-Bundesamt“ ersetzt.
15. § 43 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Übermittlungssperren gegenüber Dritten nach § 41 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen nur durch die für die Zulassungsbehörde zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Behörden angeordnet, geändert oder aufgehoben werden“.
 - b) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Sperre“ die Wörter „und die sperrende Behörde“ eingefügt.
 - c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Übermittlungsersuchen, die sich auf gesperrte Daten beziehen, sind von der Zulassungsbehörde oder vom Kraftfahrt-Bundesamt an die sperrende Behörde weiterzuleiten“.
16. In § 44 Absatz 1 bis 4 und 6 werden jeweils die Wörter „im Zentralen Fahrzeugregister“ gelöscht.
17. § 45 wird aufgehoben.
18. § 45a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 7 Satz 1 wird der zweite Halbsatz „; das Gleiche gilt für die Zulassungsbehörden in Ansehung ihrer örtlichen Fahrzeugregister“ gestrichen.
 - b) In Absatz 8 werden die Wörter „und sie in den Fahrzeugregistern zur speichern und zu verwenden“ durch die Wörter „, zu verwenden und zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln“.
 - c) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Die von einem Hersteller übermittelten und gespeicherten Daten dürfen diesem zur Beseitigung von Fehlern und zur Vervollständigung der Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt und zu diesen Zwecken verwendet werden“.
19. In § 47 Absatz 1 werden die Wörter „der Abschnitte 1 bis 5 dieser Verordnung“ durch die Wörter „der Abschnitte 1, 2 und 3 bis 5 dieser Verordnung“ ersetzt.
20. § 50 wird folgender Absatz 11 angefügt:

„(11) Für die Verarbeitung der Datenbestände der bis zum ... [Einsetzen: letzter Tag des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] geführten örtlichen Fahrzeugregister gelten die Vorschriften der bis zum [Einsetzen: letzter Tag des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] anwendbaren Fassung dieser Verordnung mit den Maßgaben, dass

1. eine Verarbeitung nur erfolgen darf, wenn die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters für die Zweckerreichung nicht ausreichen, und
2. eine Aktualisierung oder Fortschreibung dieser Datenbestände nicht erfolgt“.

Artikel 8

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 X der Verordnung vom XX.XX.XXXX (BGBl. I. S. XXXX) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 5 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Von der Zahlung der Gebühren nach den Nummern 141 bis 141.3 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 Gebühren-Nummer 143 eingefügt:

„143	Übersendung eines Informationsschreibens an einen Halter nach § 63d StVG, soweit 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“

- d) In den Gebührennummern 221, 222, 223 und 227 in der Spalte „Gegenstand“ werden jeweils die Wörter „im örtlichen Fahrzeugregister nicht verfügbar sind“ durch die Wörter „im Datenbestand des bisherigen örtlichen Fahrzeugregisters nicht verfügbar sind“ ersetzt.
- e) In den Gebührennummern 226, 226.1, 226.2 und 226.3 in der Spalte „Gegenstand“ wird jeweils das Wort „Fahrzeugregister“ durch die Wörter „Zentralen Fahrzeugregister“ ersetzt.

Artikel 9

Weitere 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 8 dieses Änderungsgesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Anlage wird wie folgt geändert:

In den Gebührennummern 221, 222, 223 und 227 werden jeweils in der Spalte „Gegenstand“ die Wörter „und die Daten im Datenbestand des bisherigen örtlichen Fahrzeugregisters nicht verfügbar sind“ gestrichen.

Artikel 10

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

In § 69a Absatz 2 Nummer 7 der 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, werden die Wörter „sofern nicht schon eine Ordnungswidrigkeit nach § 23 des Straßenverkehrsgesetzes vorliegt,“ gestrichen.

Artikel 11

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In § 10 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 17. Dezember 2010 (BGBl. I S. 2279), die zuletzt durch xxx der Verordnung vom xxx (BGBl. I S. xxx) geändert worden ist wird in der lfd. Nr. 1 der Tabelle die Angabe „§ 6 Absatz 5a StVG“ durch die Angabe „§ 6 Absatz 10 StVG“ ersetzt.

Artikel 12

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, 907) genannten Maßgaben zum Recht der Deutschen Demokratischen Republik sind nicht mehr anzuwenden.

Artikel 13

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die Artikel 2 und 6 bis 8 treten am ... [Einsetzen: erster Tag des zwölften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

(3) Artikel 9 tritt am ... [Einsetzen: erster Tag des zweiundsiebzigsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

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 bei der Verordnungsermächtigung entstanden.

2. Sanktionen

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

3. Örtliche Fahrzeugregister

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 3.5.2005 (BGBl. I 2005, S. 1221) und der darauf basierenden Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25.4.2006 (BGBl. I 2006, S. 988) wurden Regelungen getroffen, welche die grundsätzliche Deckungsgleichheit der Datenbestände des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) und der örtlichen Fahrzeugregister begründeten und in der Folge zu einer redundanten Datenhaltung führten. Darüber hinaus wurde mit dem Gesetz die generelle Online-Anbindung der örtlichen Fahrzeugregister an das ZFZR angestrebt. Letztlich schaffte die Verordnung damit auch Voraussetzungen für die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister.

Der anschließend erfolgte Ausbau der Verfügbarkeit des ZFZR förderte das Ziel des Online-Zugriffes der berechtigten Behörden einschließlich der Zulassungsbehörden auf das ZFZR. Gegenwärtig liegt die Verfügbarkeitsquote des ZFZR nachweislich bei 99,9 %. Seit der Einführung der Option der Kennzeichenmitnahme im Falle eines Wechsels des Zulassungsbezirkes (in § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 FZV in der Fassung der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 8.10.2013, BGBl. I S. 3772) sind zudem Auskunftsersuchen zwecks Zuordnung des Fahrzeugs zu der zuständigen Zulassungsbehörde auf das ZFZR angewiesen. Ein örtliches Fahrzeugregister kann daher nicht mehr als vollständiger Registerersatz für Zulassungszwecke fungieren.

Der Wegfall der Beschränkung von Auskünften für planerische Zwecke auf örtliche Fahrzeugregister nach § 38b Absatz 1 StVG (geändert durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28.11.2016 (BGBl. I S. 2722)) vollendete die Deckungsgleichheit des ZFZR und der örtlichen Register hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für Auskunftsziecke.

Für die funktionale Erfüllung der nach § 32 Absatz 1 und 2 StVG definierten Zweckbestimmungen der Fahrzeugregister als Datengrundlage für Zulassungs- und Auskunftsziecke ist eine redundante Datenhaltung in den örtlichen Fahrzeugregistern aus gegenwärtiger technisch-organisatorischer Sicht nicht mehr notwendig. Daraus abgeleitet ist die datenschutzrechtliche Konformität der örtlichen Fahrzeugregister, insbesondere hinsicht-

lich des Grundsatzes der Speicherbegrenzung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e i. V. m. dem Grundsatz der Datenminimierung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 (ABl. L 119 S. 1) neu zu bewerten. Die Relevanz der datenschutzrechtlichen Bestimmungen ergibt sich aus der Personenbezogenheit bzw. -beziehbarkeit der Registerdaten (personenbezogene Angaben zum Halter sowie personenbeziehbare Daten des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [FIN]).

4. Registerrecht

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

5. 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.

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

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das Straßenverkehrsgesetz und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden. Folgeänderungen von Normverweisen betreffen das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing, das Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge sowie das Ausführungsgesetz zum Prümer Vertrag und zum Ratsbeschluss Prüm.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Verordnungsermächtigung

Die Neufassung des § 6 StVG für eine effiziente 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 und 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. Örtliche Fahrzeugregister

Die Speicherung von Daten in örtlichen Fahrzeugregistern wird durch Änderung der entsprechenden Vorschriften des StVG abgeschafft. Auf Grund der Unmittelbarkeit der damit verbundenen Folgeänderungen in der FZV und GebOSt werden diese auch mit dem vorliegenden Gesetz angepasst.

Gleichzeitig werden Maßgaben zum übergangsweise befristeten weiteren Zugriff auf die Datenbestände der bis zum Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes geführten örtlichen Fahrzeugregister normiert. Diese Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass die Deckungsgleichheit der örtlichen Fahrzeugregister und des ZFZR im Hinblick auf die Versicherungsdaten und Angaben über bisherige Halter erst ab dem 1.1.2003 und im Hinblick auf technische Daten erst ab dem 1.10.2005 gegeben ist. Die Vorschriften zur Speicherung der genannten Daten im ZFZR wurden mit dem Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 10.7.2002 (BGBl. I S. 2586) bzw. der Achtunddreißigsten Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften vom 24.9.2004 (BGBl. I S. 2374) aufgenommen. Die bis zu den beiden oben genannten Stichtagen nicht gespeicherten Versicherungsdaten und Halterangaben bzw. technischen Daten wurden nicht in das ZFZR übernommen. Die Vervollständigung des ZFZR mit diesen Daten findet anlassbezogen, d. h. mit einem zulassungsrechtlichen Vorgang (Umschreibung oder Wiederzulassung) statt. Diese Abweichungen zwischen den örtlichen Registern und dem ZFZR nehmen daher sukzessive ab. Mit der Regelung einer fünfjährigen Übergangsfrist soll den Zulassungsbehörden die Möglichkeit eingeräumt werden, auf die Datenbestände der nicht mehr geführten örtlichen Register bei Bedarf, das heißt Befassung mit einem Vorgang, zurückgreifen zu können. Nach dem Ende der Übergangsfrist sind die Datenbestände der ehemaligen örtlichen Fahrzeugregister vollständig zu löschen.

4. 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 Fahrzeugsregister nicht dem absoluten Verwertungsverbot unterfallen.
- Der Antrag auf Auskunft aus dem Fahrzeugsregister 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.

5. 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.

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.]

III. Alternativen

1. Örtliche Fahrzeugregister

Zur Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister wird in diesem Entwurf die Abschaffung der redundanten Datenhaltung zu einem Stichtag umgesetzt verbunden mit der weiteren Speicherung der örtlichen Altdatenbestände für eine Zeit von 5 Jahren, um übergangsweise im ZFZR nur unvollständig erfasste Datensätze bei Bedarf komplettieren zu können.

Die zunächst auch erwogene Alternative, die örtlichen Fahrzeugregister erst nach einem kompletten Bestandsabgleich des ZFZR mit allen örtlichen Fahrzeugregistern aufzulösen, wird im Ergebnis nicht verfolgt. Bei dem Bestandsabgleich geht es um Daten über die Kfz-Haftpflichtversicherung und einen Teil der technischen Daten, die im ZFZR erst ab 2003 bzw. 2005 gespeichert wurden, in den örtlichen Registern aber vorhanden sind. Dies betrifft etwa 12,3 % der ZFZR-Datensätze (Stand 2016). Ein solcher Bestandsabgleich wäre jedoch insbes. nach ersten erfolglosen Pilotierungen (Durchgeführt im Rahmen einer speziell eingerichteten Arbeitsgruppe aus Vertretern des BMVI, der zuständigen Länderministerien, des KBA sowie kommunaler Zulassungsbehörden) mit erheblichen Mehraufwand verbunden, da hierfür kein automatisiertes Verfahren verfügbar ist. Dies würde die Angemessenheit der Kosten-Nutzen-Relation nicht mehr gewährleisten und in einem Missverhältnis zur Lösung der datenschutzrechtlich motivierten Beendigung der redundanten Datenhaltung stehen.

Dementgegen räumt die hier umgesetzte Stichtagsregelung mit einem Übergangszeitraum dem Vorhaben einen hinreichenden Zeitraum ein, da die betroffene Datenmenge laufend durch Vervollständigung von Datensätzen in Zulassungsvorgängen (Umschreibung, Wiedenzulassung) oder bei Außerbetriebsetzungen ohnehin in signifikantem Ausmaß abnimmt, und adressiert zudem zielgerichtet datenschutzrechtliche Belange.

Auch abgelehnt wurde die dritte Variante, ein gänzlicher Verzicht auf die nicht deckungsgleichen Daten der örtlichen Register und deren sofortige komplette Löschung. Dies würde zu einem Verlust von ca. 8,8 Millionen Daten führen. Mit dieser Größenordnung wäre die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages an die Register im Zulassungsrecht nicht mehr vollständig möglich. Im Ergebnis lässt sich die datenschutzrechtlich motivierte Beendigung der redundanten Datenhaltung besser mit der hier verfolgten, weniger einschneidenden Übergangslösung angemessen verfolgen.

2. 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 ver-

fassungsrechtlich 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.

IV. Gesetzgebungskompetenz

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

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt. 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. Das Gleiche gilt in Ansehung der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen. Des Weiteren ist zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet die einheitliche Regelung von Anforderungen an die Speicherung der im oder vom Fahrzeug erzeugten Daten erforderlich. Der Straßenverkehr und mit ihm auch die Anforderungen an die teilnehmenden 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.

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.

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.

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

Für die Halterinformationsschreiben nach § 63d StVG werden beim KBA entsprechende Einnahmen aus der neu geschaffenen Gebühr nach Nr. 143 der Anlage zur GebOSt erwartet. Sollte sich aus dieser Zuständigkeit des KBA - anders als in der bisherigen Praxis - infolge der Schaffung der speziellen Rechtsgrundlage eine kontinuierlich zunehmende Aufgabe entwickeln, könnte sich im KBA ein Bedarf nach personellen Haushaltsmitteln ergeben. Der entsprechend der aktuellen Praxis zu erwartende Aufwand beim KBA kann

jedoch mit bereits etablierten bzw. vorhandenen personellen Mitteln des KBA abgewickelt werden, sodass sich an dieser Stelle keine zusätzlichen Haushaltsauswirkungen ergeben.

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte, die nicht zugleich Erfüllungsaufwand darstellen, werden im Übrigen nicht erwartet. Auch folgen aus dem Gesetzentwurf weder sonstige direkte oder indirekte Kosten für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, noch Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau.

2. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es ist kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger absehbar. Insbesondere sind trotz Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister eine Bearbeitung der Fahrzeugzulassung und insbesondere eine Auskunftserteilung durch die Zulassungsbehörden vor Ort weiterhin möglich.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es wird nicht mit Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft gerechnet. Somit werden auch keine Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft. Insbesondere ist der geschaffenen Rechtsgrundlage zur Datenübermittlung zwecks Fehlerkorrektur bei der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen kein Erfüllungsaufwand für die Fahrzeughersteller zuzuordnen. Denn die Pflicht der Fahrzeughersteller zur Übermittlung korrekter Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen folgt bereits aus dem geltenden Recht. Entsprechendes gilt für die ergänzten Rechtsgrundlagen zur Fehlerkorrektur des ZFZR: Für die Überwachungsinstitutionen und für die Versicherer ergibt sich hieraus kein neuer Erfüllungsaufwand.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Aus den Regelungen wird sich nur teilweise Erfüllungsaufwand ergeben.

4. Erfüllungsaufwand Bund

Die Beantwortung von ausländischen Auskunftersuchen über Halter- und Fahrzeugdaten wird in § 37 StVG künftig ausschließlich vom KBA erfolgen. Dieser zusätzliche Aufwand wird auf dauerhaft eine Person im mittleren Dienst geschätzt, sodass mit laufendem Erfüllungsaufwand i. H. v. 51.480 € p.a. gerechnet wird.

Im Übrigen wird im Zuge der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister die Auskunftserteilung überwiegend durch die Zulassungsbehörden beibehalten, sodass beim KBA kein nennenswerter Umstellungs- oder laufender Erfüllungsaufwand für zusätzliche Auskunftserteilungen erwartet oder allenfalls auf Grund der bereits vorhandenen Automatisierung nicht zu zusätzlichem laufendem Erfüllungsaufwand führen wird.

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. Hier werden etwa 500 Personenstunden geschätzt. Die Lohnkostentabelle 2018 des Statistischen Bundesamtes zu Grunde gelegt (43,40 € je Stunden 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 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. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Schaffung der spezifischen Norm auch die Nachfrage nach entsprechenden Verfahren steigt. Unter Berücksichtigung bisheriger Erfahrungen im Bereich Rückrufe, deren Aufwand auf Grund des anders gelagerten Verfahrens um ein Vielfaches überschritten wird, sowie des durchgeführten Halterinformationsschreibens Ende 2018 wird grob ein jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. 300.000 € geschätzt.

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.

5. Erfüllungsaufwand der Länder und Kommunen

Für die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister und die künftige Nutzung des ZFZR als alleinige Datenquelle werden keine Aufwände erwartet, die nicht von den bestehenden Dienstleistungsverträgen der Zulassungsbehörden abgedeckt werden. Notwendig werdende Anpassungen der kommunalen Fachverfahren der Zulassungsbehörden, ihrer Datenbank-Architekturen oder Anwendungsfunktionen dürften mehrheitlich dem Leistungsumfang der bestehenden Dienstleistungsverträge entsprechen.

3. Weitere Kosten

Keine.

4. Weitere Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf sieht eine Verwaltungsvereinfachung vor, indem er das bestehende zentrale Fahrzeugregister zur alleinigen Datenbank bestimmt und redundante Datenhaltungen in den Ländern abschafft. Es werden vorhandene Organisationsstrukturen und Vernetzungen genutzt und für die bisher dezentral gelösten Aufgaben ertüchtigt.

Weiterhin hebt der Gesetzentwurf 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. So verfolgt der Gesetzentwurf unter anderem insoweit das Ziel der Ressourcenschonung, als mit der Abschaffung einer redundanten Datenhaltung Speicherkapazitäten zentral und damit effizient genutzt werden. 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 – 5, 7 – 9 und 14 - 17 (§§ 2, 2a, 2b, 3, 4, 6a, 6b, 6c, 24b, 28, 29, 31, und 65 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 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 ausschließlich auf die Verfahrensermächtigung verwiesen wird.

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 durch ihre kleinschrittigen Aufzählungen und die Verwendung von Beispielen und Details unübersichtlich geworden, sodass eine für den Bürger nachvollziehbare Anwendung unmöglich geworden ist. Dadurch wird das Risiko einer falschen Rechtsanwendung bei der Verordnungsgebung begünstigt.

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. 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.

Wie aus der beigefügten Tabelle ersichtlich wird, fallen unter § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 StVG beispielsweise auch die bisherige Regelungsmöglichkeit der Erteilung von Auflagen und Beschränkungen zur Fahrerlaubnis und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Absatz 3 StVG, die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht und die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen nach § 3 Absatz 7 StVG, und die Anforderungen an Maßnahmen zur Beseitigung von Eignungsmängeln, die Aufbau- und Fahreignungsmaßnahmen und die verkehrspsychologische Beratung, einschließlich von Regelungen über die Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten. Wegen des nun höheren Abstraktionsgrades ist keine besondere Erwägung dieser detaillierten Punkte mehr von Nöten.

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 Ordnungsgeber 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 Ermächtigungsumfangs in sachlicher Hinsicht die Grenzen des Spielraums für den Ordnungsgeber geweitet. Im Vergleich zu den bisher mittels zahlreicher exemplarischer Aufzählungen sehr eng gefassten Grenzen der Ermächtigungsgrundlage bietet der neue Entwurf ein offeneres Verständnis der möglichen Regelungsinhalte, die aber durch die in der Eingangsformulierung enthaltene Zweckbestimmung ausreichend beschränkt werden. Die neu geschaffene Struktur zeichnet sich dadurch aus, dass die verschiedenen Absätze miteinander im Kontext gelesen werden müssen. So ist beispielsweise Absatz 1 als Inhaltsermächtigung zusammen mit Absatz 3, der Verfahrensermächtigung, zu lesen.

Dabei 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 Typgenehmigungsrecht in einen eigenen Absatz.

Eine Änderung erfährt die Formulierung des § 6 StVG im Wesentlichen nur hinsichtlich der Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens ohne Zustimmung des Bundesrates. Dazu werden die Ermächtigungsgrundlagen für den Themenkomplex der Typgenehmigung, der europäischen Einzelgenehmigung und der Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge in § 6 Absatz 2 StVG konzentriert. 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. Sämtliche Aufgaben auf dem Gebiet des Typgenehmigungsrechts sind im Zuständigkeitsbereich des KBA konzentriert. Somit werden durch diese neue Verordnungsermächtigung 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.

Vor diesem Hintergrund ermöglicht die Schaffung einer eigenen Ermächtigungsgrundlage im Bereich der Typgenehmigung dem Gesetzgeber, auf Veränderungen der europäischen Vorgaben schnell und flexibel zu reagieren und diese in der gebotenen Kürze – wenn notwendig – in das nationale Recht zu überführen.

Die explizite Nennung der Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung einer zentralen Stelle in Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 stellt eine Präzisierung der bisherigen Ermächtigung nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe I, m StVG a.F. dar.

Des Weiteren wird im neu gefassten Absatz 1 Satz 4 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 1 Nummer 20 aus Gründen der Praktikabilität die Zeitdauer für erlassene Rechtsverordnungen zur Erprobung durch Ausnahmen von Anforderungen nach diesem Gesetz von 3 auf 5 Jahre verlängert.

Die Verwendung der Bezeichnung „Anbieten zum Verkauf“ statt 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 12 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.

Die in Absatz 4 genannten weiteren Zwecke zum Erlass von Rechtsverordnungen dienen nur als Nebenzwecke, die ebenfalls, aber nur nachgeordnet, verfolgt werden können. Der Hauptzweck der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs bleibt hier umfassend bestehen.

Der neue Absatz 7 schafft die Ermächtigung, Verordnungen entsprechend Absatz 1 und 2 für den Nebenzweck der Umsetzung von europäischem Recht zu erlassen. Hierbei wird primär die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) im Bereich von Verordnungen nach Absatz 1 und die Umsetzung des Typgenehmigungsrechts nach Absatz 2 betroffen sein.

Ergänzt wird der Anwendungsbereich um eine neue Verordnungsermächtigung zum Erlass von Verordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates bei Gefahr in Verzug für bestimmte Sachverhalte (Absatz 8). Dabei handelt es sich um die Möglichkeit, Verordnungen zeitlich begrenzt als Notmaßnahme zu erlassen, für den Fall, dass das reguläre Verfahren zu langwierig und der Dringlichkeit des Tätigwerdens nicht angemessen wäre.

Zur besseren Übersichtlichkeit ist der Begründung eine tabellarische Gegenüberstellung angehängt. Diese zeigt, wie sich die bisherige Verordnungsermächtigung in der neuen Verordnungsermächtigung wiederfindet (siehe Tabelle im Anhang).

Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 23 StVG)

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

Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 24 StVG)

Zu § 24 Absatz 1:

Dieser Absatz ist durch die Ergänzungen konkretisiert worden und enthält nun konkrete Verweise auf die mit einer Bußgeldbewehrung zu versehenen Verordnungen, unter Nennung der Verordnungsermächtigung. Dabei ist auch berücksichtigt, dass sich die Verordnungsermächtigung stets aus § 6 Absatz 1 ergibt und damit auch die Gegenstände nach den Absätzen 4 und 8, die in Verbindung mit § 6 Absatz 1 geregelt werden können, mit einbezogen werden, 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 Abschaltvorrichtungen,
- der Verweigerung des Zugangs zu Informationen oder
- einer Änderung der tatsächlichen Produktion

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

Wie in § 24 Absatz 1 ist auch für Absatz 2 berücksichtigt, dass sich die Verordnungsermächtigung aus § 6 Absatz 2 ergibt und damit auch die Gegenstände nach § 6 Absatz 4 und 8, 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. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist eine technische Information des Herstellers. Solche technischen Informationen wiederum sind in § 28 Absatz 1 EG-FGV geregelt. Danach dürfen diese nicht von den Angaben abweichen, die von der Genehmigungsbehörde genehmigt worden sind. Bei der Abgabe falscher Erklärungen und in den anderen oben genannten Fällen ist ein Zustand erreicht, bei dem die Angaben zu dem Fahrzeug, der selbstständigen technischen Einheit oder dem Bauteil nicht den Angaben entsprechen, die von der Genehmigungsbehörde genehmigt worden sind, sodass der Bußgeldtatbestand erfüllt ist.

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 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 insge-

samt 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, wird 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 tritt 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 Sanktionierung 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 begangen 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 % 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 % 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 % 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 (§ 24a StVG)

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

Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 26 StVG)

Zu § 26 Absatz 1 und 2:

Notwendige Folgeänderungen durch die Streichung des § 23 StVG und Integrierung in § 24 Absatz 1 StVG.

Zu § 26 Absatz 3:

In Absatz 3 wird im Hinblick auf die Verfolgung der besonders schwerwiegenden Typgenehmigungsverstöße eine verlängerte Verjährungsfrist von fünf Jahren vorgesehen. Die kurze Verjährungsfrist von 3 Monaten ist für die gewöhnlichen Verkehrsverstöße gegen § 24 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.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 6a Absatz 1 Nummer 1 StVG)

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.

Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 6g Absatz 4 und 6 –neu– StVG)

In Absatz 4 erfolgt eine Anpassung an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister durch dieses Gesetz. Mit der neuen Regelung wird klargestellt, dass das Verbot der Verknüpfung der in § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 9 StVG normierten Datenbank sich lediglich noch auf das ZFZR erstreckt.

Im neu angefügten Absatz 6 wird dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine ebensolche Ausnahmebefugnis verliehen, wie sie in § 6 Absatz 3 geregelt ist. Vom bundesweit einheitlich geregelten Verfahren der internetbasierten Zulassung sollen allgemeine Ausnahmen unter beschleunigten Verfahrensbedingungen geregelt werden können, um erforderlichenfalls das Verfahren situationsgerecht, etwa in vorübergehenden Krisenlagen oder generell für Ausnahmekonstellationen anpassen zu

können. Durch Ermächtigung des Bundesministeriums zu solchen Ausnahmeregelungen soll die Bundeseinheitlichkeit des Verfahrens auch in solchen Ausnahmesituationen gesichert bleiben, um die Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse zu wahren.

Zu Artikel 2 Nummer 3

Die Halterkostenhaftung wird mit dieser Änderung auch auf verbotswidrig abgestellte Anhänger ohne Kraftfahrzeug in den Fällen ausgeweitet, in denen der Verursacher nicht ermittelt werden kann.

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 von hohem Maße von der Mitwirkung des Halters abhängig. Dies gilt auch für die Ermittlung, wer einen Kraftfahrzeuganhänger verbotswidrig abgestellt bzw. geparkt hat. Erschwerend kommt im Falle der Kraftfahrzeuganhänger hinzu, dass bei einem abgestellten Gerät, das 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 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 Kostenhaftung des Halters des Kraftfahrzeugs. Die Bedingungen für die Anwendung der Halterkostenhaftung (Ermittlungsdefizit vor Verjährung) aus Satz 1 sollen dabei auch für den erweiterten Anwendungsfall in Satz 2 (neu) gelten.

Durch die gewählte Formulierung „der Führer oder der Abstellende“ soll sowohl das verbotswidrige Parken mit Hilfe des geführten Kraftfahrzeugs und des anschließenden Abkuppelns umfassen, als auch das motorische Abstellen des Kraftfahrzeuganhängers durch Schieben des Anhängers in die Parkposition. Die Verwendung des Begriffs Führer eines Kraftfahrzeuganhängers wäre in diesem Zusammenhang missverständlich, da die bisherige Verwendung des Wortes bisher nur im Zusammenhang des Führens eines Kraftfahrzeugs verwendet wird.

Entsprechend der Neufassung des Satz 3 kann von der Auferlegung der Kosten für den Halter eines Fahrzeugs und eines Anhängers abgesehen werden.

Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 29 Absatz 6 und 7 StVG)

Die Klarstellungen in § 29 StVG 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 verkehrsgefährdenden 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 im Zusammenhang mit einem Entziehungsbescheid umfassen, dessen Grundlage die Tat bildet und in dessen Begründung sie genannt und damit der Behörde weiterhin zugänglich ist.

Die Änderungen in § 29 Absatz 6 und 7 StVG sollen klarstellen, dass eine Tat, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt hat, trotz Ablaufes der Tilgungsfrist (d. h. in der Überliegefrist) und auch trotz Löschung (d. h. nach der Überliegefrist) für die Fahreignungsbeurteilung verwendet werden kann, wenn die Tat in der Entziehungsentscheidung genannt ist und diese Entziehungsentscheidung noch nicht gelöscht ist und daher ihrerseits verwertet werden darf. Es geht dabei um die Verwertung von Kenntnissen über Verstöße, die außerhalb des Registers (etwa im Entziehungsbescheid oder in den Urteilsgründen) vorgehalten werden, da die Verstöße aus dem Register nach Ablauf der Tilgungsfrist nur noch für eingeschränkte Zwecke und nach Löschung gar nicht mehr beauskunftet werden.

Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 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 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 FAER erteilt werden soll, besser und zweifelfreier feststellen zu können. Hierfür sollen dem KBA die Befugnisse zur Konsultierung anderer Register erteilt werden, die dem KBA schon im Rahmen der Registrierung von eingehenden Mitteilungen zustehen. Von dieser Befugnis wird das KBA allerdings unter Beachtung des Grundsatzes der Verantwortlichkeit des Ersuchenden nach Absatz 9 Satz 3 nur im Ausnahmefall nach seinem Ermessen Gebrauch machen.

Zu Artikel 2 Nummer 6 (Abschnitt V StVG)

Redaktionelle Anpassung der Überschrift des Abschnitts an die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister.

Zu Artikel 2 Nummer 7 (§ 31 StVG)

Die Überschrift wird an die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister angepasst.

Mit der Aufhebung des bisherigen Absatzes 1 wird die rechtliche Grundlage zur Führung der örtlichen Fahrzeugregister zwecks ihrer Auflösung aufgehoben. Der bisherige Absatz 2 rückt an die Stelle des Absatzes 1 (neu). Damit ist das ZFZR das alleinige Register für

die Zulassung von Fahrzeugen und die Erteilung von Registerauskünften über diese Fahrzeuge und deren Halter. Das KBA ist die allein registerführende Stelle.

Der neue Absatz 2 regelt auf dieser Basis die Befüllung des ZFZR mit Daten und die diesbezüglich alleinige Verantwortlichkeit der Datenlieferanten. Es wird damit klargestellt, dass dem KBA lediglich die verfahrenstechnische Führung des Registers obliegt, nicht jedoch die Verantwortung für die inhaltliche Qualität der gelieferten Daten. Angesichts des Interesses der Datenlieferanten an der Nutzung des ZFZR und der dem KBA fehlenden Kontrollmöglichkeit vor Ort ist diese Verteilung der Verantwortung sachgerecht.

Aufgrund der veränderten Registerarchitektur wird in Absatz 3 (neu) geregelt, dass neben dem KBA auch die Zulassungsbehörden Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister erteilen können. Technisch geschieht dies in Weiterübermittlung der vom KBA an die Zulassungsbehörde übermittelten Daten aus dem ZFZR. Die grundsätzlichen Zuständigkeitsregelungen für die Zulassungsbehörden sollen auch für die Auskunftserteilung durch sie gelten. Auf dieser Basis werden die Auskunftsansprüche und Übermittlungsbefugnisse in den weiteren Registervorschriften so weit wie möglich beibehalten.

Die Regelung des bisherigen Absatzes 3 wird redaktionell in den neuen Absatz 4 verschoben.

Zu Artikel 2 Nummer 8 (§ 32 StVG)

Redaktionelle Anpassungen in der Überschrift und in den Absätzen 1 und 2 an die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister.

Die in den Absätzen 1 und 2 geregelten Zwecke der Datenspeicherung werden nun ausschließlich mit der Führung des ZFZR realisiert.

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 aufgegriffen 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 2 Nummer 9 (§ 33 StVG)

In § 33 StVG werden in der Überschrift sowie in den Absätzen 1 bis 4 redaktionelle Anpassungen an die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister vorgenommen. Die bestimmten Daten werden nun ausschließlich im ZFZR gespeichert.

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.

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), PartGmbH (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.

Als Folge der Auflösung der örtlichen Register und zur Anpassung der Regelungen wird in Absatz 3 die generelle Zweckbestimmung aus dem bisherigen § 35 Absatz 2a Nummer 2 StVG für die Speicherung der Fahrtenbuchauflage im ZFZR verortet.

Zu Artikel 2 Nummer 10 (§ 34 StVG)

In § 34 StVG wird die neue Registerarchitektur konsequent komplettiert. Bereits die Ergänzung der Überschrift zeigt, dass die Zulassungsbehörden für die Übermittlung von Daten an das KBA zur Speicherung im ZFZR nicht mehr auf Vorschriften zur Datenübermittlung aus den örtlichen Fahrzeugregistern (bisher § 35 Absatz 5 Nummer 1 StVG) zurückgreifen können. Diese Übermittlung an das KBA wird nun in § 34 StVG im neuen Absatz 4b geregelt.

Insgesamt erfolgt die Erhebung der im ZFZR zu speichernden Daten zum einen durch die Zulassungsbehörden (Absatz 1 bis 4b), zum zweiten durch die Versicherer (Absatz 5) und zum dritten durch die Überwachungsinstitutionen (Absatz 6). Diese drei Datenlieferanten übermitteln die erhobenen Daten letztlich an das KBA zur Speicherung im ZFZR und sind im Sinne des § 31 Absatz 2 StVG letztverantwortlich. Um diese Funktion auch in § 34 StVG klar herauszuarbeiten, wird die Zulieferung von Daten der Versicherer an die Zulassungsbehörde zum einen in Absatz 1 Satz 2 klargestellt, da die Zulassungsbehörde schon bei Erlass dieser Vorschrift der Adressat der Datenmitteilung war (vgl. Bundestagsdrucksache 15/3351 S. 9). Zum anderen wird die Regelung des bisherigen Absatzes 5 Satz 1 in den neuen Absatz 4a verortet und so von der direkten Datenlieferung der Versicherer an das KBA im bisherigen Absatz 5 Satz 2 getrennt. Hier wird zudem 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. 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 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 2 Nummer 11 (§ 35 StVG)

Zu § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 StVG

Die Änderung 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. In solchen Fällen, in denen der Rückruf behördlich als erforderlich erachtet wurde, ist auch eine Auskunftsbefugnis angemessen, damit der Hersteller die betroffenen Halter informieren und zur Teilnahme auffordern kann. Des Weiteren wird der zweite Halbsatz der Regelung wegen Zeitablaufs zur Rechtsbereinigung gestrichen.

Zu § 35 Absatz 2a StVG

Die bisherige Regelung in § 35 Absatz 2a Nummer 2 StVG stellt keine Datenübermittlung aus einem Fahrzeugregister mehr dar und ist daher an dieser Stelle zu löschen. Sie wird systematisch nun in § 34 Absatz 4b (neu) StVG hinsichtlich der Datenübermittlung an das KBA zur Speicherung im ZFZR und in § 33 Absatz 3 StVG hinsichtlich des Übermittlungszwecks verortet.

Zu § 35 Absatz 4a StVG

Redaktionelle Anpassungen der Vorschrift an die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister in Ansehung der generellen Regelung der Auskunft erteilenden Stellen in § 31 Absatz 3 (neu) StVG.

Zu § 35 Absatz 5 StVG

Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister:

Im Zuge der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister als Datenbank zur Speicherung der im Zusammenhang mit der Zulassung erhobenen und verarbeiteten Daten wird in Nummer 1 allein die Regelung beibehalten, wonach das KBA die Fahrzeug- und Halterdaten regelmäßig an die Zulassungsbehörden übermitteln darf. Diese Übermittlung erfolgt jedoch nicht mehr für die örtlichen Fahrzeugregister, sondern um die mit der Zulassung verbundenen Aufgaben wahrnehmen zu können, z. B. zwecks Kennzeichenverwaltung oder im Zusammenhang mit dem Abhandenkommen eines Fahrzeuges und seiner Kennzeichen (vgl. § 38 FZV).

Die Nummer 2 wird aufgehoben. Mit der Ausrichtung des Zulassungsverfahrens auf das ZFZR als für alle Zulassungsbehörden zugängliche Quelle der zulassungsrelevanten Daten entfällt die Grundlage der Datenübertragung zwischen Zulassungsbehörden aus den örtlichen Registern.

In Nummer 5 erfolgt eine redaktionelle Anpassung der Vorschrift in Ansehung der generellen Regelung der Auskunft erteilenden Stellen in § 31 Absatz 3 (neu) StVG.

Zu § 35 Absatz 6 StVG

Redaktionelle Anpassungen der Vorschrift an die Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister. Die Datenschutzrechtliche Dokumentationspflicht auch der Zulassungsbehörden folgt aus ihrer in § 31 Absatz 3 geregelten Funktion als Auskunft gebende Stellen.

Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 36 StVG)

Infolge der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister kann bereits zentral in der Überschrift klargestellt werden, dass die Regelungen dieses Paragraphen ausschließlich den automatisierten Abruf aus dem ZFZR betreffen. Die bisherige Regelung über einen automatisierten Abruf aus den örtlichen Fahrzeugregistern im bisherigen Absatz 2 Satz 2 wird aufgehoben. Auf die Wiederholung des ZFZR als Quelle in den Absätzen 1 bis 3c kann damit verzichtet werden. Anstelle dessen wird in den Absätzen 1 bis 3c jeweils betont, dass es beim automatisierten Abrufverfahren um die Datenübermittlung durch das KBA als auskunftserteilende Stelle geht.

Dagegen können Auskünfte durch die Zulassungsbehörden nicht mehr im automatisierten Abrufverfahren aus den aufgelösten örtlichen Registern und sollen künftig auch nicht aus dem ZFZR erteilt werden. Deshalb erfolgen in Absatz 6 entsprechende Streichungen und werden Absatz 7 Satz 2 und Absatz 8 aufgehoben.

Zu Artikel 2 Nummer 13 (§ 36a Satz 1 StVG)

Durch die ausdrückliche Nennung des KBA in Satz 1 wird betont, dass das automatisierte Anfrage- und Auskunftsverfahren nur für Datenübermittlungen durch das KBA aus dem ZFZR vorgesehen ist, dagegen nicht auch für die Zulassungsbehörden als auskunftserteilende Stelle.

Zu Artikel 2 Nummer 14 (§ 37 Absatz 1, 1a und 4 (neu) StVG)

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 Verwaltungsrecht 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 Informati-

onsaustauschs 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 Vollzugskennntnis 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 diesen verweisen. Ist eine manuelle Auskunftserteilung zum Beispiel angesichts des hohen Anfragevolumens nicht (mehr) vertretbar, soll das KBA ausländische Stellen auf die Variante des automatisierten Datenabrufs verweisen können.

Zu Artikel 2 Nummer 15 (§ 37a StVG)

In Absatz 1 wird der Verweis auf § 47 Absatz 1 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 Absatz 1 Nummer 5b und 5c normiert. § 47 Absatz 1 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 auch die genannten weiteren Suchkriterien, sofern sie 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 2 Nummer 16 (§ 39 StVG)

In Absatz 1 wird eine redaktionelle Anpassung in Ansehung der generellen Regelung der Auskunft erteilenden Stellen in § 31 Absatz 3 (neu) StVG vorgenommen.

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 Unfallbeteiligte 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 2 Nummer 17 (§ 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 das ZFZR ausdrücklich fachrechtlich geregelt und damit die Anspruchstransparenz für die Betroffenen erhöht. Da im ZFZR 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.

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 dem Register 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 Register 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 2 Nummer 18 (§ 41 StVG)

Redaktionelle Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister in Absatz 1. 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 das KBA die nötigen Registerdaten ggf. entsperren und zuliefern muss, soweit die sperrende Stelle für eine Auskunftserteilung auf die Registerdatenzulieferung durch das KBA nach Absatz 5 Satz 4 (neu) angewiesen wäre, weil diese bei ihr nicht vorliegen.

Zu Artikel 2 Nummer 19 (§ 42 StVG)

In Absatz 2 Satz 1 werden Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister vorgenommen. Trotz Wegfalls der örtlichen Register bleibt die Notwendigkeit der Regelung der Datenübermittlung zwecks Vervollständigung bzw. Korrektur des Zentralen Fahrzeugregisters in Absatz 2 Satz 1 bestehen. Falls das KBA auf Zweifel an der Korrektheit der Registerinhalte aufmerksam wird (z.B. Abweichungen vom COC) bzw. gemacht wird (etwa durch Meldung einer anderen Behörde), kann es die Klärung bei der Zulassungsbehörde als Verantwortlicher und ggf. die anschließende Übermittlung korrekter Daten durch sie veranlassen. Dies ist für das KBA lediglich als Befugnis und nicht als Pflicht zur Qualitätspflege ausgestaltet. In erster Linie ist dies Aufgabe der Zulassungsbehörden, vgl. § 31 Absatz 2 (neu) StVG.

In Absatz 2 Satz 2 wird eine dessen Satz 1 entsprechende Regelung für die weiteren Datenlieferanten aus § 31 Absatz 2 (neu) StVG ergänzt, um eine Fehlerkorrektur auch der Registerinhalte bei Versicherungskennzeichen und über Daten der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen zu gewährleisten.

In Absatz 3 wird die Datenübermittlung an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden angesichts der Auflösung der örtlichen Fahrzeugregister auf die Übermittlung aus dem ZFZR beschränkt.

Zu Artikel 2 Nummer 20 (§ 43 Absatz 1 StVG)

Redaktionelle Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister.

Zu Artikel 2 Nummer 21 (§ 44 StVG)

Redaktionelle Anpassung in der Überschrift und in Absatz 1 Satz 1 an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister.

Zu Artikel 2 Nummer 22 (§ 47 StVG)

Anpassung der Nummer 1 an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister und Folgeänderungen der Verweise in den Nummern 2 und 3 nach Umstrukturierung der §§ 34 und 35 StVG.

Zu Artikel 2 Nummer 23 (§ 58 Satz 2 StVG)

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

Zu Artikel 2 Nummer 24 (§ 63d StVG und § 63e StVG -neu-)

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.

Mit § 63e StVG wird eine zentrale 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) 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 für die genannten Anwendungen die Legaldefinition des Verkehrsmanagements im Sinne dieses Gesetzes. Die genannten Parameter „Anzahl der Fahrzeuge“, Fahrzeuggeschwindigkeit“, „Art des Fahrzeugs“, erforderliche Zeit zum Durchfahren eines Abschnitts, Fahrzeugverzögerungen und Erfassung des Liegenbleibens von Fahrzeugen sind hierfür unabdingbar grundlegende Bewertungsgrößen, um die übergeordneten Ziele 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 2 Satz 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 2 regelt, dass neben diesen Kraftfahrzeugen auch der Straßenbaulastträger durch Errichtung entsprechender technischer Einrichtungen zum Senden und Empfangen dieser Informationen durch entsprechende Erhebung, Verarbeitung und Auswertung 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 hierfür erforderlichen Informationselemente werden unter den Nummern 1 – 13 abschließend aufgezählt, lfd. Nr. 14 beinhaltet die vom Sender kurzzeitig verwendete, regelmäßig alternierende ZertifikatsID.

Mit der Position des Fahrzeugs (lfd. Nr. 1) und der Zeitangabe (lfd. 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 (lfd. Nr. 3) kann die Richtung des Befahrens eines Abschnitts erkannt werden. Es liefert so z.B. eine wesentliche Grundinformation für das Erkennen ei-

nes Falschfahrers, eines falschen Auffahrens auf eine BAB oder im Bereich von Rastanlagen.

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

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

Lenkwinkel (lfd. Nr. 6) und Lenkradwinkel (lfd. Nr. 7) liefern Informationen zu aktuellen fahrdynamischen Aktionen. Sie können z.B. Hinweise geben zum Wenden auf der Fahrbahn, zu Schleuderereignissen und andere fahrdynamische Aspekte.

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

Die Nutzung der externen Beleuchtung (lfd. 10) gibt Informationen über die aktuelle Helligkeit und ist eine wichtige Information zur Erkennung z.B. von Nebel, Staub, Starkregen und anderen Einflüssen auf die lokale Helligkeit.

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

Die Fahrzeugcharakteristik (lfd. 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 Straßenverkehrsordnung 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 (lfd. Nr. 13) ergänzt, welche nicht regelmäßig, sondern ausschließlich bei Vorliegen von Sondersituationen vom Fahrzeug versendet werden. Diese sind gegeben, wenn im Fahrzeug vorhandene Auswertelogarithmen z.B. eine Notbremsung, Stauende oder Glatteis erkennen und dies aktiv kommunizieren. 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. Aus diesem Grund ist diese ZertifikatsID pseudonym. Um eine zuverlässige Auswertung zu ermöglichen und Mehrfachauswertungen zu verhindern, wird auch die Zertifikatskennung (lfd. Nr. 14) aus den vom Fahrzeug abgegebenen Nachrichten erfasst. Dabei wird je nach späterer Analyse die ZertifikatsID zu unterschiedlichen Zwecken betrachtet.

Absatz 2 Satz 2 regelt, dass diese pseudonyme Kennung für bestimmte Auswertungen genutzt werden kann, wenn dies zum Erreichen bestimmter Zwecke gemäß Absatz 1

technisch erforderlich ist. Die vom Fahrzeug übermittelten Daten sind nach Weiterleitung an die zuständige Behörde unverzüglich vom straßenseitigen Empfangsgerät 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 lfd. Nr. 14 erforderlich. Hierfür müssen die empfangenen und in Absatz 2 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 Satz 1 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. Satz 2 Nr. 2 die Auswertung des Datums nach Satz 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 3 sind die im Rahmen dieses Gesetzes erhobenen Daten nach Auswertung zum Zwecke des Verkehrsmanagements gem. Absatz 1 unverzüglich zu löschen. Dabei gilt eine Auswertung dieser Daten für anonymisierte verkehrsstatistische Zwecke als Anwendung, deren Auswertergebnis für weitere Verkehrsmanagementzwecke genutzt werden kann.

Zu Artikel 2 Nummer 25 (§ 64 Absatz 3 StVG -neu-)

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 hier nach 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 2 Nummer 26 (§ 65 Absatz 6 StVG -neu-)

Der angefügte neue Absatz 6 legt Übergangsbestimmungen zum Fortbestand der Daten der bisherigen örtlichen Fahrzeugregister für den Zeitraum von 5 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes fest. Mit der Regelung wird zum einen bezweckt, den Zugriff auf evtl. im ZFZR fehlende und in den örtlichen Fahrzeugregistern vorhandene Daten weiterhin zu gewährleisten, um übergangsweise im ZFZR nur unvollständig erfasste Datensätze bei Bedarf komplettieren zu können und den betroffenen Behörden weiterhin die Erfüllung ihrer Zulassungsaufgaben zu gewährleisten. Zum anderen soll diese Datenhaltung zeitlich aber dennoch beschränkt werden, um zeitig die redundante Datenhaltung zu beenden. Die Regelung zielt primär auf Versicherungsdaten und Angaben über bisherige Halter sowie auf technische Daten ab, die im ZFZR bei den vor 2003 bzw. 2005 zugelassenen und seitdem zulassungsrechtlich nicht mehr behandelten Fahrzeugen fehlen könnten. Der Zeitraum von 5 Jahren orientiert sich zum einen an der theoretischen Erforderlichkeit der Daten, die mit der Zeit laufend abnimmt, da Vorgänge anlassbezogen aufgegriffen und die Daten neu im ZFZR gespeichert werden, etwa bei Umschreibung und Neuzulassung. Nach Ablauf der 5 Jahre werden die im ZFZR gespeicherten unvollständigen Datensätze prognostiziert um 80 % abgenommen haben. Während 2014 ca. 8,8 Millionen Fahrzeuge ohne Versicherungsdaten und Angaben über bisherige Halter und ca. 17,6 Millionen Fahrzeuge ohne vollständige technische Daten im ZFZR gespeichert wurden, waren dies im Jahr 2016 nur noch ca. 5,6 Millionen Fahrzeuge bzw. ca. 10,7 Millionen Fahrzeuge sowie im ersten Halbjahr 2018 nur noch ca. 3,1 Millionen Fahrzeuge bzw. ca. 5,7 Millionen Fahrzeuge. Dies ergibt eine signifikante jährliche Abnahme, die den Rückgang der unvollständigen Datensätze bis zum Jahr 2024 um ca. 80% prognostizieren lässt. Aus Gründen der Zurückhaltung und Datensparsamkeit bleibt der gewählte Zeitraum bewusst hinter dem europarechtlich vorgeschriebenen Mindestmaß der Datenvorhaltung von weiteren 7 Jahren nach Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs zurück, welches für die gewöhnliche Registrierung der Versicherungsdaten in Artikel 23 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2009/103/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht vorgeschrieben ist und damit eigentlich als angemessen erachtet werden darf. Des Weiteren werden strenge Bedingungen für einen weiteren Zugriff auf diese Daten normiert. Für Zugriffe auf die weiterhin gespeicherten Daten sollen zunächst grundlegend die Bestimmungen des StVG in der zuletzt auf die Führung der örtlichen Fahrzeugregister anwendbaren Fassung gelten. Angesichts des bloß auslaufenden Hilfscharakters der Datenbestände werden aber zwei wesentliche Abweichungen normiert. Zum einen darf ein Zugriff nur dann erfolgen, wenn zuvor die Daten des ZFZR verwendet worden sind und diese im Einzelfall nicht ausreichen. Zum anderen werden die Datenbestände nicht mehr anlassunabhängig gepflegt und aktualisiert, das heißt deren Verarbeitung wird

auf das absolut notwendige Maß (Abruf nur bei Anlass und wirklichem Erfordernis) beschränkt. Nach dem Übergangszeitraum sind die Daten der örtlichen Fahrzeugregister nach Satz 3 ersatzlos und endgültig zu löschen.

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

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.

Des Weiteren wird in § 2 Absatz 1 Nummer 2 KBAG die Aufgabe der Führung der Zentralen Register um die Verwendung der gespeicherten Registerdaten im Rahmen der gesetzlichen Aufgaben des KBA erweitert. Diese Aufgabenerweiterung erfolgt rechtssystematisch angesichts von neuen Regelungen im StVG über die konkrete Befugnis zur Verwendung von Registerdaten durch das KBA in Form von Informationsschreiben an Fahrzeughalter. Der Begriff Verwendung umfasst die Nutzung der Daten, etwa um dem Halter zweckgerichtete Informationen zukommen zu lassen.

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 in § 6 Absatz 1 Nummer 19 StVG bezieht sich auf eine bereits außer Kraft gesetzte Richtlinie.

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 ausschließlich auf die Verfahrensermächtigung verwiesen wird.

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 ausschließlich auf die Verfahrensermächtigung verwiesen wird.

Zu Artikel 6 (Änderung des Ausführungsgesetzes zum Prümer Vertrag und zum Ratsbeschluss Prüm)

Folgeänderung des Verweises auf § 31 StVG nach Änderung von dessen Absätzen.

Zu Artikel 7 (Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung -FZV-)

Zu Artikel 7 Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird der Änderung der betreffenden Vorschriften folgend angepasst.

Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 6 FZV)

Die Änderungen in den Absätzen 1, 4 und 7 dienen der redaktionellen Anpassung an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister.

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.

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 7 Nummer 3 (§ 13 FZV)

Redaktionelle Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister.

Zu Artikel 7 Nummer 4 und 6 (§ 15 Absatz 1, § 16 Absatz 4, § 16a Absatz 2, § 19 Absatz 2 und Überschrift zu Abschnitt 6 FZV)

Redaktionelle Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister.

Zu Artikel 7 Nummer 5 (§ 26 Absatz 3 FZV)

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

Zu Artikel 7 Nummer 7 und 8 (§§ 31 und 32 FZV)

Anpassung an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister. Mit dem Wegfall der örtlichen Fahrzeugregister entfällt die Notwendigkeit der Regelung der Datenspeicherung in diesen abgeschafften Registern. § 31 wird daher ersatzlos gestrichen. Der Anwendungsbereich der Regelung zur Speicherung von Halterdaten in § 32 wird auf die Speicherung im ZFZR beschränkt

Zu Artikel 7 Nummer 9 (§ 33 Absatz 1 FZV)

Zur Anpassungen des Satzes 2 an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister wird der Anwendungsbereich um die Löschung der Daten im örtlichen Fahrzeugregister bereinigt. Weiterhin werden zur systematischen Klarstellung 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 7 Nummer 10 (§ 37 FZV)

Redaktionelle Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister durch Zusammenlegung der beiden Absätze und in Ansehung der generellen Regelung der Auskunft erteilenden Stellen in § 31 Absatz 3 StVG -neu-.

Zu Artikel 7 Nummer 11 (§ 38 Absatz 2 FZV)

Nach Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister wird die Regelung auf den verbliebenen Anwendungsbereich beschränkt. 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.

Zu Artikel 7 Nummer 12 (§ 39 FZV)

Infolge der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister kann der Bezug auf das ZFZR in der Überschrift zentral vorgenommen werden und daher in den einzelnen Absätzen jeweils entfallen. Daneben enthalten die Absätze 2 und 3 eine Folgeänderung beim Verweis auf § 36 Absatz 2 StVG. Der bisherige Absatz 7 verliert wegen der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister seinen Anwendungsbereich und wird aufgehoben. Der bisherige Absatz 8 rutscht in der Zählung an die Stelle des Absatzes 7.

Zu Artikel 7 Nummer 13 und 14 (§§ 40 und 41 FZV)

Infolge der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister und der nur hieraus möglich gewesenen Auskunftserteilung durch die Zulassungsbehörden im automatisierten Abrufverfahren werden die Regelungen in den §§ 40 und 41 FZV auf das KBA als alleinige übermittelnde Stelle umgestellt. In § 41 Absatz 1 Satz 1 FZV wird zudem eine neue Schlüsselzahl für den Abruf der Zulassungsbehörden zur Erteilung einer Auskunft in ihrer eigenen Zuständigkeit ergänzt. Nach § 31 Absatz 3 StVG -neu- sind auch die Zulassungsbehörden Auskunft erteilende Stellen und rufen zu diesem Zweck die Daten aus den ZFZR ab, um sie an den Auskunftsersuchenden weiterzuleiten. Die datenschutzrechtliche Verantwort-

lichkeit für diese Weiterleitung der Daten liegt damit bei den Zulassungsbehörden. Das KBA kann sich bei der Aufzeichnung der Abfragegründe für solche Abrufe durch die Zulassungsbehörden seinerseits auf diesen Grund „Auskunftserteilung“ durch die Zulassungsbehörden beschränken.

Zu Artikel 7 Nummer 15 (§ 43 FZV)

Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister. Hierzu wird der Anwendungsbereich des Absatzes 1 um Bezüge zum örtlichen Fahrzeugregister bereinigt und die Regelung komprimiert. Weiterhin wird die Legaldefinition der „sperrenden Behörde“ aus § 41 Absatz 5 StVG -neu- übernommen.

In Absatz 2 Satz 2 wird die Speicherung der Angaben zu sperrenden Behörden normiert. Denn angesichts der Regelung in Absatz 3 muss das KBA 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 7 Nummer 16 (§ 44 FZV)

Da nach Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister das ZFZR das einzige Fahrzeugregister ist und dieser Bezug sich zudem bereits aus der Überschrift ergibt, kann eine Wiederholung des Bezugs auf das ZFZR in den einzelnen Absätzen entfallen.

Zu Artikel 7 Nummer 17 (§ 45 FZV)

Mit dem Wegfall der örtlichen Fahrzeugregister kann auch die Regelung der Datenlöschung aus diesen Registern entfallen.

Zu Artikel 7 Nummer 18 (§ 45a FZV)

Es erfolgen redaktionelle Anpassungen an die Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister in den Absätzen 7 und 8. Der neue Absatz 9 enthält eine Regelung, die § 42 StVG entlehnt ist, um auch in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen eine Fehlerkorrektur gewährleisten zu können. Falls dem KBA Zweifel an der Korrektheit der Inhalte der Datenbank bekannt werden, kann es die Klärung bei dem betreffenden Fahrzeughersteller einleiten. Dies ist für das KBA lediglich als Befugnis und nicht als Pflicht zur Qualitätspflege ausgestaltet. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen trägt vielmehr der jeweilige Hersteller die Verantwortung.

Zu Artikel 7 Nummer 19 (§ 47 Absatz 1 FZV)

Im Zusammenhang mit der Einfügung des neuen § 6g Absatz 6 StVG und der dortigen Ermächtigung des BMVI zu Ausnahmeverordnungen wird an dieser Stelle die Ausnahmefugnis der Länder im Einzelfall zurückgeführt. Wie zu § 6g Absatz 6 StVG ausgeführt, soll das bundeseinheitlich geregelte digitale Verfahren keiner Vor-Ort-Ausnahmen zu-

gänglich sein, da das digitale Verfahren jedermann ortsunabhängig offensteht und Ausnahmen, sofern sie erforderlich sind, allgemein in Betracht kommen.

Zu Artikel 7 Nummer 20 (§ 50 Absatz 11 FZV -neu-)

Mit dem angefügten Absatz 11 werden die Maßgaben für den Zugriff auf die Datenbestände der bisherigen örtlichen Fahrzeugregister parallel zu § 65 Absatz 6 StVG -neunormiert. Danach gelten auch die einschlägigen Bestimmungen der FZV in der zuletzt auf die Führung der örtlichen Fahrzeugregister anwendbaren Fassung fort.

Zu Artikel 8 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Zu Artikel 8 Nummer 1

Die Änderung erfolgt zur Klarstellung der bisher aus völkerrechtlichen Grundsätzen abgeleiteten Praxis.

Zu Artikel 8 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 8 Nummer 2 Buchstabe d (Gebühren-Nr. 221, 222, 223, 227)

Folgeänderungen der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister. Die Formulierungen der gebührenpflichtigen Amtshandlungen werden an die nach § 65 Absatz 6 StVG -neu- in Verbindung mit § 50 Absatz 11 FZV -neu- vorgesehene Übergangszeit zur hilfsweisen weiteren Nutzung der Datenbestände der bisherigen örtlichen Fahrzeugregister angepasst.

Zu Artikel 8 Nummer 2 Buchstabe e (Gebühren-Nr. 226, 226.1, 226.2, 226.3)

Jeweils Folgeänderung der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister. Die Gebühren der Behörden im Landesbereich werden für Auskünfte zu zugelassenen Fahrzeugen aus dem ZFZR erhoben.

Zu Artikel 9 (Weitere Änderung der GebOSt, Gebühren-Nr. 221, 222, 223, 227)

Die Notwendigkeit der abermaligen Änderung ergibt sich aus der Abschaffung der örtlichen Fahrzeugregister und der Beendigung der Übergangszeit des Zugriffs auf die Datenbestände der bisherigen örtlichen Fahrzeugregister.

Zu Artikel 10 (Änderungen der StVZO)

Notwendige Folgeänderungen durch die Streichung des § 23 StVG und Integrierung in § 24 Absatz 1 StVG.

Zu Artikel 11 (Änderung der FeV)

Die geänderte Vorschrift des StVG enthält einen Verweis 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.

Zu Artikel 12 (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, 907) 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 13 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

In Absatz 2 ist für das Inkrafttreten eine Vorlaufzeit von 12 Monaten ab Gesetzesverkündung vorgesehen, insbesondere für die Abschaffung der redundanten Datenhaltung in den örtlichen Registern.

Absatz 3 enthält eine Folgeänderung für die Zeit nach Löschung der Datenbestände nach 5 Jahren gemäß § 65 Absatz 6 StVG. Vor diesem Hintergrund stellt eine Übergangsfrist von 5 Jahren aus technisch-fachlicher Sicht allerdings auch die Mindestfrist dar, um den betroffenen Behörden weiterhin die Erfüllung ihrer Zulassungsaufgaben zu gewährleisten und unter dieser Prämisse die Abschaffung der redundanten Datenhaltung zeitig umsetzen zu können.

Anhang:

Tabellarische Gegenüberstellung zum Vergleich der Fundstellen der bisherigen Verordnungsermächtigung und der inhaltsgleichen Fundstellen in der neuen Verordnungsermächtigung.

Bisherige Fassung	Neufassung
(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über	(1)
1. die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über	(1) S. 1 Nr. 1
a) Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht nach § 2 Absatz 1 Satz 1, Anforderungen für das Führen fahrerlaubnisfreier Kraftfahrzeuge, Ausnahmen von einzelnen Erteilungsvoraussetzungen nach § 2 Absatz 2 Satz 1 und vom Erfordernis der Begleitung und Beaufsichtigung durch einen Fahrlehrer nach § 2 Absatz 15 Satz 1,	(1) S. 1 Nr. 1 a), c) i.V.m. (3) Nr. 1
b) den Inhalt der Fahrerlaubnisklassen nach § 2 Abs. 1 Satz 2 und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3, die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis der Klassen C und D, ihrer Unterklassen und Anhängerklassen, die Gültigkeitsdauer der Führerscheine und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3 sowie Auflagen und Beschränkungen zur Fahrerlaubnis und der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3,	(1) S. 1 Nr. 1 a) i.V.m. (3) Nr. 1, 2
c) die Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Beurteilung der Eignung durch Gutachten sowie die Feststellung und Überprüfung der Eignung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 4, 7 und 8,	(1) S. 1 Nr. 1 a), b), c) i.V.m. (3) Nr. 1, 3
d) die Maßnahmen zur Beseitigung von Eignungsmängeln, insbesondere Inhalt und Dauer entsprechender Kurse, die Teilnahme an solchen Kursen, die Anforderungen an die Kursleiter sowie die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich	(1) S. 1 Nr. 1 b) i.V.m. (3) Nr. 1, 3, 8

<p>der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten und die Begutachtung, einschließlich der verfahrensmäßigen und fachwissenschaftlichen Anforderungen, der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die ordnungsgemäße Durchführung der Kurse zu gewährleisten, wobei ein Erfahrungsaustausch unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgeschrieben werden kann,</p>	
<p>e) die Prüfung der Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen, insbesondere über die Zulassung zur Prüfung sowie über Inhalt, Gliederung, Verfahren, Bewertung, Entscheidung und Wiederholung der Prüfung nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 5, 7 und 8 sowie die Erprobung neuer Prüfungsverfahren,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 c), d) i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>f) die Prüfung der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 5 Nr. 4,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), c) i.V.m. (3) Nr. 1, 3, (4)</p>
<p>g) die nähere Bestimmung der sonstigen Voraussetzungen nach § 2 Abs. Satz 1 und 2 für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Voraussetzungen der Erteilung der besonderen Erlaubnis nach § 2 Abs. 3,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a)</p>
<p>h) den Nachweis der Personendaten, das Lichtbild sowie die Mitteilung und die Nachweise über das Vorliegen der Voraussetzungen im Antragsverfahren nach § 2 Abs. 6,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), c) i.V.m. (3) Nr. 1, 2</p>
<p>i) die Sonderbestimmungen bei Dienstfahrerlaubnissen nach § 2 Abs. 10 und die Erteilung von allgemeinen Fahrerlaubnissen auf Grund von Dienstfahrerlaubnissen,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a) i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>j) die Zulassung und Registrierung von Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse und die Behandlung abgelieferter ausländischer Führerscheine nach § 2 Abs. 11 und 3 § Abs. 2,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), c) i.V.m. (3) Nr. 1, 2</p>
<p>k) die Anerkennung oder Beauftragung von Stellen oder Personen nach § 2 Abs. 13, die Aufsicht über sie, die Übertragung dieser Aufsicht auf andere Einrichtungen, die Zertifizierung der Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten und die Begutachtung, einschließlich der verfahrensmäßigen und fachwissenschaftlichen Anforderungen, der für die Qualitätssicherung verantwortlichen Stellen oder Personen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, um die ordnungsgemäße und gleichmäßige Durchführung der Beurteilung, Prüfung oder Ausbildung nach § 2 Abs. 13 zu gewährleisten, wobei ein Erfahrungsaustausch unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgeschrieben werden kann, sowie die Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten für die mit der Anerkennung oder Beauftragung bezweckte Aufgabenerfüllung nach § 2 Abs. 14,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1a), c) i.V.m. (3) Nr. 3, 8</p>
<p>l) Ausnahmen von der Probezeit, die Anrechnung von Probezeiten bei der Erteilung einer allgemeinen Fahrerlaubnis an Inhaber von Dienstfahrerlaubnissen nach § 2a Abs. 1, den Vermerk über</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), d) i.V.m. (3) Nr. 1, 2, 3</p>

<p>die Probezeit im Führerschein,</p>	
<p>m) die Einstufung der im Fahreignungsregister gespeicherten Entscheidungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten als schwerwiegend oder weniger schwerwiegend für die Maßnahmen nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe gemäß § 2a Abs. 2,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 4 a) i.V.m. (3) Nr. 1, 8</p>
<p>n) die Anforderungen an die Aufbauseminare, besonderen Aufbauseminare und Fahreignungsseminare, insbesondere an Inhalt, Methoden und Dauer, einschließlich der Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Feststellung der Gleichwertigkeit anderer Inhalte und Methoden, die Teilnahme an den Seminaren nach § 2b Abs. 1 und Abs. 2, die Anforderungen an die Seminarleiter und deren Anerkennung nach § 2b Abs. 2 Satz 2 oder deren Seminarerlaubnis nach § 4a Abs. 2, die Anforderungen an die Qualitätssicherung, deren Inhalt und Methoden einschließlich der hierfür erforderlichen Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, die Anforderungen an die Begutachtung und die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen sowie Ausnahmen von der Überwachung einschließlich der Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems, wobei eine Bewertung des Qualitätssicherungssystems durch die Bundesanstalt für Straßenwesen und ein Erfahrungsaustausch unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgeschrieben werden können,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), b) i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>o) die Übermittlung der Daten nach § 2c, insbesondere über den Umfang der zu übermittelnden Daten und die Art der Übermittlung,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 5 i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>p) Maßnahmen zur Erzielung einer verantwortungsbewussteren Einstellung im Straßenverkehr und damit zur Senkung der besonderen Unfallrisiken von Fahranfängern</p> <p>- durch eine Ausbildung, die schulische Verkehrserziehung mit der Ausbildung nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes verknüpft, als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 und</p> <p>- durch die freiwillige Fortbildung in geeigneten Seminaren nach Erwerb der Fahrerlaubnis mit der Möglichkeit der Abkürzung der Probezeit insbesondere über Inhalt und Dauer der Seminare, die Anforderungen an die Seminarleiter und die Personen, die im Rahmen der Seminare praktische Fahrübungen auf hierfür geeigneten Flächen durchführen, die Anerkennung und die Aufsicht über sie, die Qualitätssicherung, deren Inhalt und die wissenschaftliche Begleitung einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten sowie über die, auch zunächst nur zur modellhaften Erprobung befristete, Einführung in den Ländern durch die obersten Landesbehörden, die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), b), d) i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>q) die Maßnahmen bei bedingt geeigneten oder ungeeigneten oder bei nicht befähigten Fahrerlaubnisinhabern oder bei Zweifeln an der Eignung oder Befähigung nach § 3 Abs. 1 sowie die Ablie-</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), c), 6</p>

<p>ferung, die Vorlage und die weitere Behandlung der Führerscheine nach § 3 Abs. 2,</p>	<p>i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>r) die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht und die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen nach § 3 Abs. 7,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), c), Nr. 6 i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>s) die Bezeichnung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, auch soweit sie gefahrgutrechtliche Vorschriften oder im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 2 gleichgestellte Vorschriften betreffen, die als Entscheidungen im Rahmen des Fahreignungsbewertungssystems zugrunde zu legen sind und die Bewertung dieser</p> <p>aa) Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit,</p> <p>aaa) sofern in der Entscheidung über die Straftat die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und des Strafgesetzbuches oder eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet worden ist, mit drei Punkten oder</p> <p>bbb) in den übrigen Fällen mit zwei Punkten,</p> <p>bb) Ordnungswidrigkeiten als</p> <p>aaa) besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten oder</p> <p>bbb) verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt;</p> <p>der Bezeichnung der Straftaten ist deren Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr zugrunde zu legen, der Bezeichnung und der Bewertung der Ordnungswidrigkeiten sind deren jeweilige Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße zugrunde zu legen,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 4 a), b), S. 2</p>
<p>u) die Anforderungen an die verkehrspsychologische Beratung, insbesondere über Inhalt und Dauer der Beratung, die Teilnahme an der Beratung sowie die Anforderungen an die Berater und ihre Anerkennung nach § 2a Abs. 7,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a), c) i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>v) die Herstellung, Lieferung und Gestaltung des Musters des Führerscheins und dessen Ausfertigung sowie die Bestimmung, wer die Herstellung und Lieferung durchführt, nach § 2 Abs. 1 Satz 3,</p>	<p>(3) Nr. 2</p>
<p>w) die Zuständigkeit und das Verfahren bei Verwaltungsmaßnahmen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften sowie die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Stellen, Ausnahmen von § 2 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 1 und 2, Abs. 15, § 2a Abs. 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und Abs. 7 Satz 7 Nummer 3, § 2b Abs. 1, § 4 Abs. 5 Satz 1</p>	<p>(3) Nr. 1</p>

<p>Nummer 3, Abs. 10 sowie Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften zuzulassen,</p>	
<p>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,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 1 a) i.V.m. (3) Nr. 1, 2</p>
<p>y) Maßnahmen, um die sichere Teilnahme sonstiger Personen am Straßenverkehr zu gewährleisten, sowie die Maßnahmen, wenn sie bedingt geeignet oder ungeeignet oder nicht befähigt zur Teilnahme am Straßenverkehr sind;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 6 i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>1a. (weggefallen)</p>	<p>/</p>
<p>2. die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr einschließlich Ausnahmen von der Zulassung, die Beschaffenheit, Ausrüstung und Prüfung der Fahrzeuge, insbesondere über</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 8 i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>a) Voraussetzungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger, vor allem über Bau, Beschaffenheit, Abnahme, Ausrüstung und Betrieb, Begutachtung und Prüfung, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten und um die Insassen und andere Verkehrsteilnehmer bei einem Verkehrsunfall vor Verletzungen zu schützen oder deren Ausmaß oder Folgen zu mildern (Schutz von Verkehrsteilnehmern),</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8, 13 i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>b) Anforderungen an zulassungsfreie Kraftfahrzeuge und Anhänger, um deren Verkehrssicherheit und den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, Ausnahmen von der Zulassungspflicht für Kraftfahrzeuge und Anhänger nach § 1 Abs. 1 sowie die Kennzeichnung zulassungsfreier Fahrzeuge und Fahrzeugteile zum Nachweis des Zeitpunktes ihrer Abgabe an den Endverbraucher,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 8, 13 i.V.m. (3) Nr. 1, 3</p>
<p>c) Art und Inhalt von Zulassung, Bau, Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, deren Begutachtung und Prüfung, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8 i.V.m. (3) Nr. 1, 2, 3</p>
<p>d) den Nachweis der Zulassung durch Fahrzeugdokumente, die Gestaltung der Muster der Fahrzeugdokumente und deren Herstellung, Lieferung und Ausfertigung sowie die Bestimmung, wer die Herstellung und Lieferung durchführen darf,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 8 i.V.m. (3) Nr. 2, 3</p>
<p>e) das Herstellen, Feilbieten, Veräußern, Erwerben und Verwenden von Fahrzeugteilen, die in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 12</p>
<p>f) die Allgemeine Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung, Typgenehmigung oder vergleichbare Gutachten von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich Art, Inhalt, Nachweis und</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7, 8 i.V.m. (3)</p>

<p>Kennzeichnung sowie Typbegutachtung und Typprüfung,</p>	<p>ODER (2) i.V.m. (3)</p>
<p>g) die Konformität der Produkte mit dem genehmigten, begutachteten oder geprüften Typ einschließlich der Anforderungen z.B. an Produktionsverfahren, Prüfungen und Zertifizierungen sowie Nachweise hierfür,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7, 8 i.V.m. (3) ODER (2) i.V.m. (3)</p>
<p>h) das Erfordernis von Qualitätssicherungssystemen einschließlich der Anforderungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Nachweise hierfür sowie sonstige Pflichten des Inhabers der Erlaubnis oder Genehmigung,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7, 8 i.V.m. (3) ODER (2) i.V.m. (3)</p>
<p>i) die Anerkennung von</p> <p style="padding-left: 40px;">aa) Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen und</p> <p style="padding-left: 40px;">bb) Stellen zur Prüfung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen einschließlich der Voraussetzungen hierfür sowie</p> <p>die Änderung und Beendigung von Anerkennung und Zertifizierung einschließlich der hierfür erforderlichen Voraussetzungen für die Änderung und Beendigung und das Verfahren; die Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen müssen zur Anerkennung die Gewähr dafür bieten, dass für die beantragte Zuständigkeit die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Prüfaufgaben nach den allgemeinen Kriterien zum Betreiben von Prüflaboratorien und nach den erforderlichen kraftfahrzeugspezifischen Kriterien an Personal- und Sachausstattung erfolgen wird,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8, i.V.m. (3) Nr. 1, 3, 8 ODER (2) i.V.m. (3)</p>
<p>j) die Anerkennung ausländischer Erlaubnisse und Genehmigungen sowie ausländischer Begutachtungen, Prüfungen und Kennzeichnungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8, 13 i.V.m. (3) Nr. 1, 3, ODER (2) i.V.m. (3)</p>
<p>k) die Änderung und Beendigung von Zulassung und Betrieb, Erlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 8, 13 i.V.m. (3) Nr. 1, 3,</p>
<p>l) Art, Umfang, Inhalt, Ort und Zeitabstände der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen, um die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu gewähr-</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8,</p>

<p>leisten, sowie Anforderungen an Untersuchungsstellen und Fachpersonal zur Durchführung von Untersuchungen und Prüfungen, einschließlich den Anforderungen an eine zentrale Stelle, die von Trägern der Technischen Prüfstellen und von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gebildet und getragen wird, zur Überprüfung der Praxistauglichkeit von Prüfvorgaben oder deren Erarbeitung, sowie Abnahmen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich der hierfür notwendigen Räume und Geräte, Schulungen, Schulungsstätten und -institutionen,</p>	<p>i.V.m. (3) Nr. 1, 3, 6</p> <p>bzgl. zentraler Stelle:</p> <p>(1) S. 1 Nr. 9</p>
<p>m) den Nachweis der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen sowie Abnahmen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich der Bewertung der bei den Untersuchungen und Prüfungen festgestellten Mängel und die Weitergabe der festgestellten Mängel an die jeweiligen Hersteller von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie das Kraftfahrt-Bundesamt; dabei ist die Weitergabe personenbezogener Daten nicht zulässig,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8,</p> <p>i.V.m. (3) Nr. 1, 3, 8</p> <p>bzgl. zentraler Stelle:</p> <p>(1) S. 1 Nr. 9</p>
<p>n) die Bestätigung der amtlichen Anerkennung von Überwachungsorganisationen, soweit sie vor dem 18. Dezember 2007 anerkannt waren, sowie die Anerkennung von Überwachungsorganisationen zur Vornahme von regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen sowie von Abnahmen, die organisatorischen, personellen und technischen Voraussetzungen für die Anerkennungen einschließlich der Qualifikation und der Anforderungen an das Fachpersonal und die Geräte sowie die mit den Anerkennungen verbundenen Bedingungen und Auflagen, um ordnungsgemäße und gleichmäßige Untersuchungen, Prüfungen und Abnahmen durch leistungsfähige Organisationen sicherzustellen,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8, 13</p> <p>i.V.m. (3) Nr. 1, 2, 3,</p> <p>ODER</p> <p>(2) i.V.m. (3)</p>
<p>o) die notwendige Haftpflichtversicherung anerkannter Überwachungsorganisationen zur Deckung aller im Zusammenhang mit Untersuchungen, Prüfungen und Abnahmen entstehenden Ansprüche sowie die Freistellung des für die Anerkennung und Aufsicht verantwortlichen Landes von Ansprüchen Dritter wegen Schäden, die die Organisation verursacht,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 19</p>
<p>p) die amtliche Anerkennung von Herstellern von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen zur Vornahme der Prüfungen von Geschwindigkeitsbegrenzern, Fahrtschreibern und Kontrollgeräten, die amtliche Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Vornahme von regelmäßigen Prüfungen an diesen Einrichtungen, zur Durchführung von Abgasuntersuchungen und Gasanlagenprüfungen an Kraftfahrzeugen und zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen an Nutzfahrzeugen sowie die mit den Anerkennungen verbundenen Bedingungen und Auflagen, um ordnungsgemäße und gleichmäßige technische Prüfungen sicherzustellen, die organisatorischen, personellen und technischen Voraussetzungen für die Anerkennung einschließlich der Qualifikation und Anforderungen an das Fachpersonal und die Geräte sowie die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten des Inhabers der Anerkennungen, dessen Vertreters und der mit der Vornahme der Prüfungen betrauten Personen durch die für die Anerkennung und Aufsicht zuständigen Behörden, um ordnungsgemäße und</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8, 13</p> <p>i.V.m. (3) Nr. 1, 3, 8</p>

gleichmäßige technische Prüfungen sicherzustellen,	
q) die notwendige Haftpflichtversicherung amtlich anerkannter Hersteller von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen und von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Prüfungen nach Buchstabe p entstehenden Ansprüche sowie die Freistellung des für die Anerkennung und Aufsicht verantwortlichen Landes von Ansprüchen Dritter wegen Schäden, die die Werkstatt oder der Hersteller verursacht,	(1) S. 1 Nr. 19
r) Maßnahmen der mit der Durchführung der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen sowie Abnahmen und Begutachtungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befassten Stellen und Personen zur Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, um ordnungsgemäße, nach gleichen Maßstäben durchgeführte Untersuchungen, Prüfungen, Abnahmen und Begutachtungen an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zu gewährleisten,	(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 8, 13 i.V.m. (3) Nr. 1, 3, 8
s) die Verantwortung und die Pflichten und Rechte des Halters im Rahmen der Zulassung und des Betriebs der auf ihn zugelassenen Fahrzeuge sowie des Halters nicht zulassungspflichtiger Fahrzeuge,	(1) S. 1 Nr. 8
t) die Zuständigkeit und das Verfahren bei Verwaltungsmaßnahmen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften für Zulassung, Begutachtung, Prüfung, Abnahme, regelmäßige Untersuchungen und Prüfungen, Betriebserlaubnis, Genehmigung und Kennzeichnung,	(3) Nr. 1
u) Ausnahmen von § 1 Abs. 1 Satz 2 und 3 sowie Ausnahmen von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften und die Zuständigkeiten hierfür,	(3) Nr. 1.
v) die Zulassung von ausländischen Kraftfahrzeugen und Anhängern, die Voraussetzungen hierfür, die Anerkennung ausländischer Zulassungspapiere und Kennzeichen, Maßnahmen bei Verstößen gegen die auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Vorschriften,	(1) S. 1 Nr. 8, i.V.m. (3) Nr. 1, 2, 3
w) Maßnahmen und Anforderungen, um eine sichere Teilnahme von nicht motorisierten Fahrzeugen am Straßenverkehr zu gewährleisten,	(1) S. 1 Nr. 8 i.V.m. (3) Nr. 1
x) abweichende Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen des Großraum- und Schwerverkehrs sowie für Arbeitsmaschinen, soweit diese Voraussetzungen durch den Einsatzzweck gerechtfertigt sind und ohne Beeinträchtigung der Fahrzeugsicherheit standardisiert werden können, die Begutachtung der Fahrzeuge und die Bestätigung der Einhaltung der Voraussetzungen durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen;	(1) S. 1 Nr. 8 i.V.m. (3)
3. die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen, für Zwecke der Verteidigung, zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der	(1) S. 1 Nr. 2, 11

<p>Straßen oder zur Verhütung von Belästigungen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, und zwar hierzu unter anderem</p>	<p>i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>a) (weggefallen)</p>	
<p>b) (weggefallen)</p>	
<p>c) über das Mindestalter der Führer von Fahrzeugen und ihr Verhalten,</p>	
<p>d) über den Schutz der Wohnbevölkerung und Erholungssuchenden gegen Lärm und Abgas durch den Kraftfahrzeugverkehr und über Beschränkungen des Verkehrs an Sonn- und Feiertagen,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 10, 11</p>
<p>e) über das innerhalb geschlossener Ortschaften, mit Ausnahme von entsprechend ausgewiesenen Parkplätzen sowie von Industrie- und Gewerbegebieten, anzuordnende Verbot, Kraftfahrzeuganhänger und Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr und an Sonn- und Feiertagen, regelmäßig zu parken,</p>	<p>i.V.m. (4) Nr.2 i.V.m. (3)</p>
<p>f) über Ortstafeln und Wegweiser,</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 2, 11</p>
<p>g) über das Verbot von Werbung und Propaganda durch Bildwerk, Schrift, Beleuchtung oder Ton, soweit sie geeignet sind, außerhalb geschlossener Ortschaften die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer in einer die Sicherheit des Verkehrs gefährdenden Weise abzulenken oder die Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen,</p>	<p>i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>h) über die Beschränkung des Straßenverkehrs zum Schutz von kulturellen Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt,</p>	
<p>i) über das Verbot zur Verwendung technischer Einrichtungen am oder im Kraftfahrzeug, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen;</p>	
<p>4. (weggefallen)</p>	<p>/</p>
<p>4a. das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um</p> <p>a) den Verkehr zu sichern und Verletzten zu helfen,</p> <p>b) zur Klärung und Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche die Art der Beteiligung festzustellen und</p> <p>c) Haftpflichtansprüche geltend machen zu können;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 3 a), b), c)</p>
<p>5. (weggefallen)</p>	<p>/</p>
<p>5a. Bau, Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb, Begutachtung, Prüfung, Abnahme, Betriebserlaubnis, Genehmigung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile sowie über das Verhalten im Straßenverkehr zum Schutz vor den von Fahrzeugen ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), Nr. 10, 11 i.V.m. (3) Nr. 4</p>

<p>Immissionsschutzgesetzes; dabei können Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden;</p>	<p>i.V.m. (4) Nr. 2</p>
<p>5b. das Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs in den nach § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgelegten Gebieten nach Bekanntgabe austauscharmer Wetterlagen;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), 10, i.V.m. (4) Nr. 1, 2, 3</p>
<p>5c. den Nachweis über die Entsorgung oder den sonstigen Verbleib der Fahrzeuge nach ihrer Außerbetriebsetzung, um die umweltverträgliche Entsorgung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sicherzustellen;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 14 i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>6. Art, Umfang, Inhalt, Zeitabstände und Ort einschließlich der Anforderungen an die hierfür notwendigen Räume und Geräte, Schulungen, Schulungsstätten und -institutionen sowie den Nachweis der regelmäßigen Prüfungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich der Bewertung der bei den Prüfungen festgestellten Mängel sowie die amtliche Anerkennung von Überwachungsorganisationen und Kraftfahrzeugwerkstätten nach Nummer 2 Buchstabe n und p und Maßnahmen zur Qualitätssicherung nach Nummer 2 Buchstabe r zum Schutz vor von Fahrzeugen ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 7 a), b), Nr. 10, 11 i.V.m. (3) Nr. 2, 3, 4 oder (4) Nr. 2 ODER (2) i.V.m. (3) oder (4) Nr. 2</p>
<p>7. die in den Nummern 1 bis 6 vorgesehenen Maßnahmen, soweit sie zur Erfüllung von Verpflichtungen aus zwischenstaatlichen Vereinbarungen oder von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften notwendig sind;</p>	<p>(7)</p>
<p>8. die Beschaffenheit, Anbringung und Prüfung sowie die Herstellung, den Vertrieb, die Ausgabe, die Verwahrung und die Einziehung von Kennzeichen (einschließlich solcher Vorprodukte, bei denen nur noch die Beschriftung fehlt) für Fahrzeuge, um die unzulässige Verwendung von Kennzeichen oder die Begehung von Straftaten mit Hilfe von Fahrzeugen oder Kennzeichen zu bekämpfen;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 13 i.V.m. (3) Nr. 2</p>
<p>9. die Beschaffenheit, Herstellung, Vertrieb, Verwendung und Verwahrung von Führerscheinen und Fahrzeugpapieren einschließlich ihrer Vordrucke sowie von auf Grund dieses Gesetzes oder der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften zu verwendenden Plaketten, Prüffolien und Stempel, um deren Diebstahl oder deren Missbrauch bei der Begehung von Straftaten zu bekämpfen;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 13 i.V.m. (3) Nr. 2</p>
<p>10. Bau, Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb, Begutachtung, Prüfung, Abnahme und regelmäßige Untersuchungen, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, um den Diebstahl der Fahrzeuge zu bekämpfen;</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 13 i.V.m. (3) Nr. 2</p>
<p>11. die Ermittlung, Auffindung und Sicherstellung von gestohlenen, verloren gegangenen oder sonst abhanden gekommenen Fahrzeugen, Fahrzeugkennzeichen sowie Führerscheinen und Fahrzeugpa-</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 15 i.V.m. (3) Nr. 1</p>

pieren einschließlich ihrer Vordrucke, soweit nicht die Strafverfolgungsbehörden hierfür zuständig sind;	
12. die Überwachung der gewerbsmäßigen Vermietung von Kraftfahrzeugen und Anhängern an Selbstfahrer a) zur Bekämpfung der Begehung von Straftaten mit gemieteten Fahrzeugen oder b) zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr;	(1) S. 1 Nr. 16 i.V.m. (3) Nr. 1
13. die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs;	(1) S. 1 Nr. 11, 17 a), c) i.V.m. (3) Nr. 1
14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte;	(1) S. 1 Nr. 17 a) i.V.m. (3) Nr. 1
14a. die Einrichtung und die mit Zustimmung des Verfügungsberechtigten Nutzung von fahrerlosen Parksyste men im niedrigen Geschwindigkeitsbereich auf Parkflächen, die durch bauliche oder sonstige Einrichtungen vom übrigen öffentlichen Straßenraum getrennt sind und nur über besondere Zu- und Abfahrten erreicht und verlassen werden können,	(1) S. 1 Nr. 18 i.V.m. (3) Nr. 1
15. die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung;	(1) S. 1 Nr. 10, 11 i.V.m. (4) Nr. 2
16. die Beschränkung des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Regelungen und Maßnahmen;	(1) S. 1 Nr. 17 b), c) i.V.m. (3) Nr. 1
17. die zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr	(1) S. 1 Nr. 11 i.V.m. (3) Nr. 1
18. die Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen;	(1) S. 1 Nr. 11 i.V.m. (3) Nr. 1
19. Maßnahmen, die zur Umsetzung der Richtlinie 92/59/EWG des Rates vom 29. Juni 1992 über die allgemeine Produktsicherheit (ABl. EG Nr. L 228 S. 24) erforderlich sind;	Nicht mehr nötig
20. Maßnahmen über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, und daran die Mit-	(1) S. 1 Nr. 7 a), b)

<p>wirkung amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr einer technischen Prüfstelle, von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen betraute Prüffingenieure sowie die für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.</p>	<p>i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 8, 9, 10, 11 und 12 Buchstabe a werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium des Innern erlassen.</p>	<p>(5)</p>
<p>(2a) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe f, Nr. 3 Buchstabe d, e, Nr. 5a, 5b, 5c, 6 und 15 sowie solche nach Nr. 7, soweit sie sich auf Maßnahmen nach Nr. 1 Buchstabe f, Nr. 5a, 5b, 5c und 6 beziehen, werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erlassen.</p>	<p>(5)</p>
<p>(3) Abweichend von den Absätzen 1 bis 2a bedürfen Rechtsverordnungen zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit, den Bau, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Rechtsverordnungen über allgemeine Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.</p>	<p>(6) Nr. 1. und 2.</p>
<p>(3a) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über das gewerbsmäßige Feilbieten, gewerbsmäßige Veräußern und das gewerbsmäßige Inverkehrbringen von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Ausrüstungen zu erlassen.</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 12</p>
<p>(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministerien, soweit Verordnungen nach diesem Gesetz geändert oder abgelöst werden, Verweisungen in Gesetzen und Rechtsverordnungen auf die geänderten oder abgelösten Vorschriften durch Verweisungen auf die jeweils inhaltsgleichen neuen Vorschriften zu ersetzen.</p>	<p>(9) Nr. 1, 2, 3</p>
<p>(4a) Rechtsverordnungen auf Grund des Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 können auch erlassen werden, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen der Teilnahme von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion am Straßenverkehr Rechnung zu tragen.</p>	<p>(3) Nr. 5 i.V.m. (1), (2)</p>
<p>(5) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung besondere Bestimmungen über das Erteilen einschließlich der Einweisung und die Prüfung für Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes auf öffentlichen Straßen nach § 2 Abs. zu erlassen. Bei der näheren Ausgestaltung sind die Besonderheiten der unterschiedlichen Gewichtsklassen der Fahrberechtigung nach § 2 Abs. 10a Satz 1 und 4 zu berücksichtigen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.</p>	<p>(10)</p>
<p>(5a) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverord-</p>	<p>(10)</p>

<p>nung das Mindestalter für die Klasse AM auf 15 Jahre herabzusetzen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen. Die Fahrerlaubnis ist bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres auf das Gebiet der Länder beschränkt, die von der Ermächtigung nach Satz 1 Gebrauch gemacht haben. Die zuständigen obersten Landesbehörden geben im Bundesanzeiger den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 auch in Verbindung mit Satz 2 ihres Landes bekannt.</p>	
<p>(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Landesregierungen zu ermächtigen, Ausnahmen von den auf Grundlage des § 6 Abs. 1 Nummer 2 Buchstabe c, d, k, m, r, s, t und v erlassenen Rechtsverordnungen für die Dauer von drei Jahren zur Erprobung eines Zulassungsverfahrens unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik durch Rechtsverordnung zu regeln.</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 20, S. 4 i.V.m. (3) Nr. 1</p>
<p>(7) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen Vorschriften zu erlassen, um den nach Landesrecht zuständigen Behörden zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen,</p> <ol style="list-style-type: none">1. natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts bestimmte Aufgaben zu übertragen (Beleihung) oder2. natürliche oder juristische Personen des Privatrechts zu beauftragen, bei der Erfüllung bestimmter Aufgaben zu helfen (Verwaltungshilfe). <p>Personen im Sinne des Satzes 1 müssen fachlich geeignet, zuverlässig, auch hinsichtlich ihrer Finanzen, und im Falle der Beleihung unabhängig von den Interessen der sonstigen Beteiligten sein. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können ferner</p> <ol style="list-style-type: none">1. die Aufgaben und deren Erledigung bestimmt werden,<ol style="list-style-type: none">a) mit denen Personen beliehen oderb) zu deren hilfsweisen Erfüllung Personen beauftragt werden können,2. die näheren Anforderungen an Personen im Sinne des Satzes 1 festgelegt werden, einschließlich deren Überwachung, des Verfahrens und des Zusammenwirkens der zuständigen Behörden bei der Überwachung,3. die notwendige Haftpflichtversicherung der beliehenen oder beauftragten Person zur Deckung aller im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe oder der Hilfe zur Erfüllung der Aufgabe entstandenen Schäden sowie die Freistellung der für Übertragung oder Beauftragung und Aufsicht zuständigen Landesbehörde von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, die die beliehene oder beauftragte Person verursacht, geregelt werden. <p>Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die</p>	<p>(1) S. 1 Nr. 11, 17 i.V.m. (3) Nr. 3, 7</p>

Ermächtigung nach Satz 1 in Verbindung mit Satz 3 ganz oder teilweise auf die Landesregierungen zu übertragen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf Grund einer Rechtsverordnung nach Satz 4 durch Rechtsverordnung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.