

02.04.04**Vk - Fz - In - U - Wi****Gesetzentwurf**
der Bundesregierung

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**A. Zielsetzung**

Ergänzende Regelungen zu den Vorschriften des Altfahrzeuggesetzes hinsichtlich der Speicherung von Angaben über vorgelegte Verwertungsnachweise im Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie in den örtlichen Fahrzeugregistern, um Fahrzeugherstellern und -importeuren sowie deren Rechtsnachfolgern Kontrollmöglichkeiten im Rahmen der kostenlosen Rücknahmeverpflichtung für Altfahrzeuge ihrer Marke zu schaffen (Missbrauchsverhinderung) und das nach der EG-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring zu unterstützen.

Ermächtigung, dass neben dem Fahrzeughalter auch der betreffende Versicherer der Zulassungsbehörde die Daten über die Haftpflichtversicherung mitteilen darf sowie Regelung der Datenübermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes sowie an die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden im automatisierten Verfahren. Ergänzung der Zwecke der Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten aus den Fahrzeugregistern um die Vermeidung rechtswidriger Inanspruchnahme von Sozialhilfeleistungen.

Ergänzung der Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen bezüglich der Prüfung von Gasanlagen in Kraftfahrzeugen und der Kennzeichnung der Inbetriebnahme von Fahrrädern sowie Änderung von Verweisungen in anderen Vorschriften.

Klarstellung, dass der Fahrlehrer auch bei der Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu Fahrten zur Begutachtung der Kraftfahreignung oder -befähigung der verantwortliche Fahrzeugführer ist, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt.

Verlängerung der Übergangsregelung bezüglich der Weiterführung der örtlichen Fahrerlaubnisregister und Ausschluss von Doppelspeicherung nach Ablauf der Übergangsfrist.

B. Lösung

Ergänzung der Bestimmungen über die Fahrzeugregister, des Katalogs der Ermächtigungsgrundlagen, der Regelungen zur Fahrerlaubnis und Änderung der Übergangsregelung für die Weiterführung der örtlichen Fahrerlaubnisregister.

Fristablauf: 14.05.04

C. Alternativen

Keine staatlichen Vorschriften zur Erleichterung der Missbrauchsbekämpfung und Verzicht auf Änderung der Informationsübermittlung zum Haftpflichtversicherungsschutz. Im Übrigen keine Alternativen.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Durch Anpassung des Zentralen Fahrzeugregisters beim Kraftfahrt- Bundesamt und die Installierung eines Auskunftsverfahrens entstehen für den Bund Kosten, die über Gebühren für die Auskunftserteilung gedeckt werden sollen. Die Kosten für die Realisierung sind im Rahmen des KBA-Haushaltes abgedeckt, wenngleich nicht gesondert ausweisbar.

Kosten für die Änderung der örtlichen Register, die sich auf die Haushalte der Länder und Gemeinden auswirken, sind nicht abzuschätzen.

2. Vollzugaufwand

Die beim Kraftfahrt- Bundesamt durch das Auskunftsverfahren an Fahrzeughersteller und -importeure sowie an deren Rechtsnachfolger anfallenden Kosten sollen durch eine Gebühr gedeckt werden. Das gilt auch für die Auskunftserteilung an die Auskunftsstelle über den bestehenden Versicherungsschutz.

E. Sonstige Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

02.04.04

Vk - Fz - In - U - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 2. April 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung
des Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

**Entwurf
eines
Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Vom

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

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 15 Satz 2 werden nach den Wörtern „Bei den Fahrten nach Satz 1“ die Wörter „sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu oder von einer Prüfung oder einer Begutachtung“ eingefügt.

2. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) § 6 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe b werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und nach der Angabe „§ 1 Abs. 1“ die Wörter „sowie die Kennzeichnung zulassungsfreier Fahrzeuge und Fahrzeugteile zum Nachweis des Zeitpunktes ihrer Abgabe an den Endverbraucher“ eingefügt.

 - bb) In Buchstabe p werden nach dem Wort „Abgasuntersuchungen“ die Wörter „und Gasanlagenprüfungen“ eingefügt.

 - b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 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.“

3. In § 32 Abs. 1 werden in Nummer 4 das Wort „und“ durch ein Komma und in Nummer 5 der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt und folgende Nummer 6 angefügt:

„6. für Maßnahmen zur Durchführung des Altfahrzeugrechts.“

4. In § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Haftpflichtversicherung“ ein Komma eingefügt und die Wörter „und die Kraftfahrzeugbesteuerung des Fahrzeugs“ durch die Wörter „die Kraftfahrzeugbesteuerung des Fahrzeugs und die Verwertung oder Nichtentsorgung des Fahrzeugs als Abfall im Inland“ ersetzt.

5. In § 34 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Zur Mitteilung und zum Nachweis der Daten über die Haftpflichtversicherung ist auch der jeweilige Versicherer befugt.“

6. § 35 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden in Nummer 11 das Wort „oder“ durch ein Komma und in Nummer 12 der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt sowie folgende Nummer 13 angefügt:

„13. zur Überprüfung von Personen, die Sozialhilfe oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz beziehen, zur Vermeidung rechtswidriger Inanspruchnahme solcher Leistungen.“

- b) In Absatz 2 wird in Nummer 1 das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. an Fahrzeughersteller und Importeure von Fahrzeugen sowie an deren Rechtsnachfolger zur Überprüfung der Angaben über die Verwertung des Fahrzeugs nach dem Altfahrzeugrecht und“

7. § 36 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 werden nach dem Wort „Wirtschaftsstrafaten“ die Wörter „sowie an die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden zur Verhütung oder Verfolgung von Steuerstrafaten“ eingefügt.

b) In Absatz 3 werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Wirtschaftsstrafaten“ die Wörter „sowie an die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden zur Verhütung oder Verfolgung von Steuerstrafaten“ eingefügt.

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Übermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 35 Abs. 4a darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes erfolgen.“

8. § 65 Abs. 10 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Örtliche Fahrerlaubnisregister dürfen bezüglich der im Zentralen Fahrerlaubnisregister erfassten Daten noch bis spätestens 31. Dezember 2006 geführt werden.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeine Begründung

1. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG) - Bundesratsdrucksache 1075/01(Beschluss) - die Bundesregierung gebeten, die erforderlichen Regelungen zu erlassen, die den Fahrzeugherstellern eine effektive Kontrolle der herstellerseitigen Rücknahmeverpflichtungen für Altfahrzeuge ihrer Marke ermöglichen. Der Bundesrat hat zu den Kontrollmöglichkeiten und ihrer Verbesserung unter anderem ausgeführt:

„...Eine erhebliche Lücke entsteht jedoch darin, dass der Entwurf den Herstellern keine Möglichkeit einräumt, um kontrollieren zu können, ob Altfahrzeuge, die sie vom Letzthalter zurückgenommen haben, endgültig stillgelegt worden sind. Für die Erfassung und Übermittlung der hierfür erforderlichen Daten müssen die entsprechenden Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Nur so ist eine effektive Kontrolle der Kostenerstattung für die von den Herstellern unentgeltlich zurückgenommenen Altfahrzeuge und damit die Verhinderung von Missbrauch möglich.

Im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen der Hersteller mit den Demontagebetrieben können zwar Kontrollmöglichkeiten geschaffen werden. Diese können jedoch nicht umfassend und vollständig sein und erlauben lediglich Stichprobenkontrollen. Sie können eine einheitliche und systematische Kontrolle auf der Grundlage gesetzlich erhobener Daten nicht ersetzen. Da der vorliegende Entwurf zu erheblichen Belastungen der Automobilindustrie führt, müssen hier die notwendigen Kontrollinstrumentarien durch ein rechtssicheres und klares Verfahren zur Verfügung gestellt werden. Die in diesem Zusammenhang erfassten Daten können außerdem für das nach der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring und für die Kontrolle der Betriebe durch die zuständigen Überwachungsbehörden genutzt werden.

Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen können durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Fahrzeugregisterverordnung geschaffen werden. Ziel muss es sein, bestimmte Daten bei der Fahrzeugabmeldung zu erfassen

(z.B. Nummer des Demontagebetriebes, Datum der endgültigen Stilllegung, Fahrzeugidentitätsnummer), diese von den Zulassungsbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln und den Inhabern von Betriebserlaubnissen oder EG-Typgenehmigungen für Fahrzeuge oder den Fahrzeugherstellern Zugriff auf diese Daten zu ermöglichen....“

Mit dem Gesetz werden, ausgehend von der Prüfbittte des Bundesrates, die Ermächtigungen zur Speicherung von Angaben über die Verwertung des Fahrzeugs (der vorgelegten Verwertungsnachweise oder der nach § 27a Abs. 1 Nr. 2 Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung abgegebenen Erklärungen) im Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie in den örtlichen Fahrzeugregistern geschaffen. Um Missbräuche im Rahmen der Altautoverwertung zu Lasten der zur Rücknahme verpflichteten Hersteller zu erschweren, soll den Fahrzeugherstellern und –importeuren sowie deren Rechtsnachfolgern (Hersteller im Sinne des Altfahrzeuggesetzes) eine effiziente Kontrolle ermöglicht werden, indem sie künftig die Angaben zur Verwertung eines Fahrzeugs bzw. zu seinem Verbleib aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen können. Die dem Hersteller unter Mitteilung der Fahrzeugdaten angezeigte Verwertung des Fahrzeugs kann so mit den der Zulassungsbehörde gemeldeten Angaben (zum Beispiel Nummer des Demontagebetriebs, Datum der Stilllegung) verglichen werden. Eine Übereinstimmung lässt auf eine ordnungsgemäße Verwertung schließen. Diese ist Grundlage für die Kostenübernahme des Herstellers. Die Übermittlung - nur - dieser Angaben aus dem Zentralen Fahrzeugregister kann und soll im automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren erfolgen, um den Aufwand so gering wie möglich zu halten. Die Angaben zu vorgelegten Verwertungsnachweisen können auch im Rahmen des vorgeschriebenen Monitorings zur EG-Richtlinie über Altfahrzeuge genutzt werden.

2. Der Nachweis über das Bestehen einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist bei der Zulassung eines Fahrzeugs oder beim Wechsel des Versicherers derzeit durch den Fahrzeughalter gegenüber der Zulassungsbehörde zu führen. Mit der Änderung wird auch der betreffende Versicherer ermächtigt, der Zulassungsbehörde die Daten über die Haftpflichtversicherung mitzuteilen. Dabei können elektronische Übermittlungsverfahren angewandt werden, die dem Halter die bisher seinerseits erforderliche Mitteilung abnehmen.

3. Die für die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden sollen ermächtigt werden, Auskunftersuchen aus dem Zentralen Fahrzeugregister, die derzeit schriftlich gestellt werden künftig im automatisierten Verfahren zu stellen und damit den Verwaltungsaufwand zu senken.
4. Die aus dem Zentralen Fahrzeugregister an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes zu übermittelnden Daten sollen auch im automatisierten Verfahren abgerufen werden können. Damit werden sowohl eine Reduzierung des Aufwandes bei der Auskunftsstelle als auch beim KBA erreicht und die Schnelligkeit der Auskunftserteilung verbessert. Eine schnelle Auskunftserteilung liegt nicht zuletzt im Interesse des die Auskunftsstelle in Anspruch nehmenden Geschädigten.
5. Der Katalog der Zwecke zu denen Fahrzeug- und Halterdaten aus den Fahrzeugregistern übermittelt werden dürfen, wird um die Vermeidung rechtswidriger Inanspruchnahme von Leistungen der Sozialhilfe und für Asylbewerber ergänzt.
6. Mit dem Gesetz wird der Katalog der Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen bezüglich der Prüfung von Gasanlagen in Kraftfahrzeugen, der Kennzeichnung der Inbetriebnahme von Fahrrädern sowie der Änderung von Verweisungen in anderen Vorschriften ergänzt.
7. Es wird klargestellt, dass der Fahrlehrer auch bei der Hin- und Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu Begutachtungen der Eignung oder Befähigung der verantwortliche Fahrzeugführer ist, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt. Damit wird einem Bedürfnis der Praxis entsprochen.
8. Die bisher vorgesehene Frist für den Wegfall der örtlichen Fahrerlaubnisregister wird um ein Jahr verlängert. Zugleich wird eine Doppelspeicherung von Daten nach Ablauf der Frist ausgeschlossen.

Notwendigkeit bundesgesetzlicher Regelungen

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die vorgesehenen Regelungen stützt sich auf Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz. Die Änderungen betreffen das Straßenverkehrsgesetz.

mit dem der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit bereits Gebrauch gemacht hat. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit weiterhin erforderlich. Die vorgesehenen Verordnungsermächtigungen zur Kennzeichnung und Inbetriebnahme von Fahrrädern und zur Prüfung von Gasanlagen betreffen Einzelregelungen im Rahmen bereits bundesrechtlich geregelter Bereiche der Fahrzeugbau- und Betriebsvorschriften. Die Ergänzung der Vorschriften über die Fahrzeugregister und die zeitliche Begrenzung für die örtlichen Fahrerlaubnisregister erfolgt bundeseinheitlich zur Wahrung einheitlicher Kommunikations- und Datenschutzregelungen sowie im Hinblick auf die technische Entwicklung.

Kosten

Für den Bundeshaushalt entstehen durch die notwendigen Anpassungen des Zentralen Fahrzeugregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt und durch die Auskunftserteilung Kosten, die durch Gebühren gedeckt werden sollen.

Für die Anpassung der Programme zur Datenspeicherung in den Zulassungsbehörden sowie zur Datenübermittlung an das Zentrale Fahrzeugregister entsteht Vollzugsaufwand bei den Ländern und Gemeinden, der jedoch nicht quantifiziert werden kann.

Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen, für Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Es wird klargestellt, dass der Fahrlehrer auch bei der Hin- und Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zu Begutachtungen der Eignung oder Befähigung der verantwortliche Fahrzeugführer ist, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt. Damit wird einem Bedürfnis der Praxis entsprochen. Die Hinfahrt zur Prüfung wurde bisher als Ausbildungsfahrt angesehen, bei der der Fahrlehrer verantwortlicher Fahrzeugführer ist. Insbesondere bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit Kraftfahrzeugen (Klassen M, A1 und A) und mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen der Klasse T, stellt sich die Problematik, dass das Fahrzeug nach der Prüfung wieder zu seinem Standort verbracht werden muss, wenn die Prüfung an einer anderen Stelle endet. Hat der Prüfling die Prüfung nicht

bestanden, so kann er in Begleitung des Fahrlehrers im Rahmen einer Ausbildungsfahrt das Fahrzeug zurückfahren. Hat der Prüfling die Prüfung bestanden und händigt ihm der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer sogleich den Führerschein aus, so kann er die Fahrt als Inhaber der Fahrerlaubnis ebenfalls durchführen. Ist die Prüfung jedoch bestanden, wird aber der Führerschein noch nicht ausgehändigt, weil z.B. das Mindestalter noch nicht erreicht ist oder weil der Bewerber mehrere Fahrerlaubnisklassen in kurzem zeitlichen Abstand erwerben will und aus Kostengründen auf das Ausstellen mehrerer Führerscheine verzichtet, so war bisher unklar, ob die Rückfahrt als Fahrt zum Zwecke der Ausbildung oder zum Zwecke der Prüfung im Sinne des Abs. 15 Satz 1 durchgeführt werden darf, obwohl ja die Prüfung als solche bereits bestanden ist, oder ob in diesem Fall eine entsprechende Rückfahrt rechtlich nicht zulässig ist. Gegen die Einstufung der Rückfahrt von der bestandenen Prüfung als „Fahrt zum Zwecke der Prüfung“ im Sinne des Abs. 15 Satz 1 spricht insbesondere, dass in diesem Fall auch derjenige, dem die Fahrerlaubnis durch Aushändigung des Führerscheines erteilt worden ist, diese Strecke nur in Begleitung des Fahrlehrers zurücklegen dürfte. Dies würde unnötigen Aufwand verursachen. Da sich eine ähnliche Problematik bei der Hin- und Rückfahrt zu Fahrten zur Begutachtung der Eignung oder Befähigung stellt, wird hierfür eine entsprechende Regelung getroffen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a), Doppelbuchstabe aa)

Verschiedene Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen und anderer wissenschaftlicher Institute belegen, dass Fahrräder und Fahrradanhänger technisch verbessert werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und zu erhöhen. Dies wird auch im Ersten Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998 sowie im Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (BT-Drs. 14/3445) bestätigt. Obwohl die Hersteller für die meisten Einsatzzwecke verkehrssichere Fahrräder und Bauteile zur Verfügung stellen können, sind auch technische Mängel an Fahrrädern unfallursächlich.

Nach anderen Untersuchungen rühren bis etwa 12 % der Radfahrerunfälle von technischen Mängeln bzw. Versagen von Bauteilen her; davon sind 68 % Alleinunfälle. Mängel an neuen Fahrrädern, begünstigt durch derzeit niedrige Anforderungen in den geltenden Fahrradtechni-

schen Bestimmungen sind ebenso ursächlich wie Mängel auf Grund des Gebrauchs und einer unzureichenden Instandhaltung der Räder.

Schon im Neuzustand, also vor bzw. bei der Übergabe an die Kunden, weisen viele Fahrräder aus Fachgeschäften und Kaufhäusern Defekte an den Bremsen auf; mangelhafte Lichtanlagen haben bis zu 25 % solcher Fahrräder. Fahrräder aus Groß- und Supermärkten müssen die Kunden oft selbst montieren; daraus ergeben sich erfahrungsgemäß weitere Mängel. Der Anteil von etwa 10 % von Rädern der untersten Preisklasse lässt befürchten, dass beim Fahrradkauf oft nur ein geringes Marken- und Qualitätsbewusstsein vorhanden ist.

Mit einer vorgesehenen Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird der Forderung nach Erhöhung der technischen Sicherheit von Fahrrädern Rechnung getragen, indem die bestehenden Vorschriften für Fahrräder und Fahrradanhänger um bisher nicht oder nicht hinreichend geregelte Sachverhalte ergänzt werden. Die wichtigsten werden in einem besonderen Unterabschnitt der StVZO zusammengefasst.

Die wichtigsten Neuregelungen sind u.a. für neu in Betrieb zu nehmende Fahrräder die Einführung:

- technischer Mindestanforderungen an die Bremse von Fahrrädern bzw. nach der internationalen Norm ISO 4210: 1996 für neue Fahrräder,
- neuer Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder und Fahrradanhänger, u.a. Zulassung von 12 V-Beleuchtungsanlagen,
- der Bauartgenehmigungspflicht für Einrichtungen zur Verbindung von Fahrrädern mit Fahrradanhängern zur Beförderung von Kindern,
- zusätzlicher Anforderungen an mehrspurige Fahrräder, die zur Beförderung von mehreren Personen bestimmt sind,
- einer Kennzeichnungspflicht für Fahrräder mit einer Rahmennummer und Jahr der Inbetriebnahme.

Anders als bei Kraftfahrzeugen wird das Datum der erstmaligen Inbetriebnahme bei zulassungsfreien Fahrzeugen nicht dokumentiert. Die Beschaffenheit dieser Fahrzeuge, die ab einem bestimmten Zeitraum gefordert wird, kann nur durch eine entsprechende Datumskennzeichnung deutlich gemacht werden. Durch die Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes wird der Verordnungsgeber ermächtigt, für zulassungsfreie Fahrzeuge und Fahrzeugteile eine

Kennzeichnung, aus der der Zeitpunkt der Abgabe an den Endverbraucher ersichtlich ist, vorzuschreiben.

Zu Nummer 2 Buchstabe a), Doppelbuchstabe bb)

§ 41a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) enthält Vorschriften zur Zulassung und für den Betrieb von Druckgeräten, die zum Betrieb von Fahrzeugen vorgesehen sind und verweist dabei auf die Verordnung über Druckbehälter, Druckgasbehälter und Füllanlagen (Druckbehälterverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.04.1989 (BGBl. I S. 843), zuletzt geändert durch Artikel 331 der Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I S. 2785). Durch die „Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit bei Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ vom 27.09.2002 (BGBl. I S. 3777) wurde die Druckbehälterverordnung vom 01.01.2003 außer Kraft gesetzt.

Für das Inverkehrbringen von Druckgeräten ist nach dem Außerkrafttreten der Druckbehälterverordnung Artikel 3 der „Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit bei Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ Vierzehnte Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz (Druckgeräteverordnung – 14. GSGV) anzuwenden. Die Druckgeräteverordnung schließt jedoch in § 1, Abs. 2 Nr. 5 Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinien 70/156/EWG (Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger), 74/150/EWG (land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen) und 92/61/EWG (zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge) fallen aus. Um für Druckgeräte in Fahrzeugen, die bisher den Vorschriften der Druckbehälterverordnung entsprechen mussten, weiterhin einen notwendigen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, sollen die Anforderungen der Regelungen ECE-R 67 (Flüssiggas) und ECE-R 110 (komprimiertes Erdgas) vorgeschrieben werden.

In der Druckbehälterverordnung waren Vorschriften für den Betrieb und die wiederkehrenden Prüfungen von Druckbehältern, Druckgasbehältern und Rohrleitungen an verschiedenen Stellen definiert. Zur Rechtsvereinfachung und um die Vorschriften überschaubarer zu machen, wurden u. a. die Vorschriften zum Betrieb und zur Prüfung von Druckgeräten in der

„Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, über Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und über die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ (Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV) vom 27.09.2002 (BGBl. I S. 3777) zusammengefasst. Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der oben genannten Rahmenrichtlinien fallen, sind von diesen Vorschriften ausgenommen. Um für diese Fahrzeuge wieder verkehrssicherheitsrelevante Vorschriften zum Betrieb und zur Prüfung festzulegen, ist die Änderung des § 41a StVZO notwendig. Voraussetzung hierfür ist eine Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes, um die dafür erforderliche Ermächtigungsgrundlage zu schaffen.

Zu Nummer 2 Buchstabe b)

In mehreren Gesetzen und einer Reihe von Rechtsverordnungen wird auf Einzelvorschriften des Straßenverkehrsrechts wie zum Beispiel der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung verwiesen. Mit der Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Rechtsverordnung diese Verweisungen durch solche auf inhaltsgleiche Vorschriften zu ersetzen wird das Verfahren zur Änderungen der Vorschriften rechtstechnisch erleichtert. Da auf Grund dieser Ermächtigung keine inhaltlichen Änderungen erfolgen, können die Änderungen der Verweise im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministerien ohne Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

Zu Nummer 3

Die Zweckbestimmung der Fahrzeugregister, die sich an den Aufgaben, die den Zulassungsbehörden und dem Kraftfahrt-Bundesamt gesetzlich zugewiesen sind, orientiert oder die den wesentlichen eigenen Tätigkeitsbereich der Behörden umfasst, wird um Regelungen zur Durchführung des Altfahrzeugrechts ergänzt. Mit der Erweiterung der Zweckbestimmung der Fahrzeugregister wird die Möglichkeit eröffnet, die Register auch zur Durchführung des Altfahrzeugrechts, das über den Verwertungsnachweis gemäß § 27a der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung und über die Erklärung des Fahrzeughalters zur endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges mit der Fahrzeugzulassung verknüpft ist, zu nutzen. Durch die Vorlage von Verwertungsnachweisen erhält die Zulassungsbehörde Informationen zum ver-

werteten Fahrzeug und zum Verwerter. Diese Informationen sind für die Fahrzeughersteller und –importeure sowie deren Rechtsnachfolger von Bedeutung, wenn sie Missbräuche bei der kostenfreien Rücknahmeverpflichtung erschweren wollen. Voraussetzung dafür ist jedoch die Ergänzung der Bestimmungen über den Zweck der Fahrzeugregister.

Zu Nummer 4

In § 33 Abs. 1 Nr. 1 wird die Gruppe der zu speichernden Fahrzeugdaten um die Daten über die Verwertung oder Nichtverwertung des Fahrzeuges als Abfall ergänzt. Damit wird die gesetzliche Ermächtigung zur Speicherung von Daten über die Verwertung des Fahrzeuges zum Zwecke der Durchführung des Altfahrzeugrechts gesetzlich zulässig. Welche Daten im örtlichen und im Zentralen Fahrzeugregister zur Verwertung des Fahrzeuges konkret gespeichert werden, soll gemäß § 47 Abs. 1, Nr. 1 in der Fahrzeugregisterverordnung geregelt werden.

Zu Nummer 5

Mit der Änderung wird auch das Versicherungsunternehmen, das für das jeweilige Fahrzeug Versicherungsschutz gewährt, ermächtigt, der Zulassungsbehörde gegenüber den Nachweis der Begründung oder des Bestehens einer Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug zu erbringen. Die Regelung ermöglicht die direkte – künftig auf elektronischem Weg vorgesehene - Kommunikation und soll damit zur Vereinfachung des Verfahrens beitragen.

Zu Nummer 6 Buchstabe a)

§ 35 Abs. 1 StVG sieht eine Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten nur zu den dort genannten Zwecken vor. Obwohl das Sozialhilferecht zur Vermeidung der rechtswidrigen Inanspruchnahme von Sozialhilfe eine Übermittlung von Daten zur Überprüfung der Eigenschaft einer leistungsberechtigten Person als Kraftfahrzeughalter vorsieht, wird dieser Zweck in § 35 Abs. 1 StVG nicht aufgeführt. Diese Regelungslücke wird nunmehr geschlossen. Gleiches gilt auch für das Asylbewerberleistungsgesetz, das eine entsprechende Anwendung der maßgeblichen Vorschrift des Sozialhilferechts vorsieht.

Zu Nummer 6 Buchstabe b)

In § 35 Abs. 2 wird die Berechtigung zur Übermittlung der nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Daten für den in § 32 Abs. 1 ergänzten Zweck zur Durchführung des Altfahrzeugrechts an Fahrzeughersteller und –importeure sowie deren Rechtsnachfolger aufgenommen. Die Übermittlung erfolgt gemäß § 36a in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren im Wege der Dateienübertragung (Filetransfer). Ein Abruf im automatisierten Verfahren gemäß § 36 (Online-Verfahren) ist nicht vorgesehen.

Zu Nummer 7 Buchstaben a) und b)

Die Änderung ermöglicht den Online-Abruf von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister durch die mit der Steuerfahndung betrauten Dienststellen der Landesfinanzbehörden und dient damit zur Senkung von Verwaltungsaufwand bei diesen Behörden.

Zu Nummer 7 Buchstabe c)

Im Zuge der Übernahme der Vierten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie (Richtlinie 2000/26/EG) in das nationale Recht wurde mit dem Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 10. Juli 2002 (BGBl I Nr. 48 S. 2586) in Deutschland eine Auskunftsstelle eingerichtet, welche dem Geschädigten auf Ersuchen alle Daten mitteilt, die zur Regelung seiner Ansprüche aus einem Verkehrsunfall notwendig sind.

Nach dem neuen § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes sind die Aufgaben und Befugnisse der deutschen Auskunftsstelle mit Wirkung vom 1. Januar 2003 auf den von der GDV-Dienstleistungs-GmbH & Co KG betriebenen „Zentralruf der Autoversicherer“ in Hamburg übertragen worden. Die Zulassungsbehörden oder das Kraftfahrt-Bundesamt haben der Auskunftsstelle nach § 35 Abs. 4a des Straßenverkehrsgesetzes - auf deren Ersuchen - die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten zu den im § 8 a Abs. 1 des Pflichtversicherungsgesetzes genannten Zwecken zu übermitteln. Es besteht somit eine gesetzliche Verpflichtung zur Datenübermittlung, die jedoch, auf Grund dessen, dass § 35 Abs. 4a einen automatisierten Abruf der Daten nicht zulässt, nicht effizient durchgeführt werden kann. Dieses Verfahren ist für die Auskunftsstelle sowie für die Zulassungsbehörden wie auch für das Kraftfahrt-Bundesamt zeit- und arbeitsaufwändig und führt schließlich zu Ver-

zögerungen bei der Befriedigung des Informationsanspruchs des Unfallgeschädigten. Die Auskunftsstelle soll deshalb berechtigt werden, die benötigten Daten online aus dem Zentralen Fahrzeugregister abzurufen. Durch den automatisierten Abruf der Daten wird ihr die Möglichkeit eröffnet, die abgerufenen Daten in die eigenen (Dialog-) Arbeitsabläufe zu integrieren. Dies ermöglicht es, dem Bürger die Auskunft „in einem Zuge“ und nicht erst „nach und nach“ zur Verfügung zu stellen.

Zu Nummer 8

Die bisher vorgesehene Frist für den Wegfall der örtlichen Fahrerlaubnisregister hat sich aus technischen und organisatorischen Gründen als zu kurz erwiesen, da insbesondere für die online-Verbindung der Fahrerlaubnisbehörden mit den zentralen Registern zahlreiche technische Probleme gelöst werden müssen, insbesondere auch bei jeder Fahrerlaubnisbehörde die dafür notwendigen technischen Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Wie sich aus der Begründung zur Einführung der nunmehr zu ändernden Regelung mit Gesetz vom 24. April 1998 ergibt, hat bereits damals der Gesetzgeber für diesen Fall die Möglichkeit einer Fristverlängerung in Betracht gezogen. Nach Beratung im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss soll daher die Frist um ein Jahr verlängert werden. Zugleich wird eine Doppelspeicherung von Daten nach Ablauf der Frist ausgeschlossen.

Ein Zwangsumtausch sämtlicher noch im Umlauf befindlicher Führerscheine, die vor dem 01.01.1999 ausgestellt wurden, würde derzeit auf Grund der Tatsache, dass die Mehrzahl der Bürger noch im Besitz eines „alten“ Führerscheines ist, zu großen organisatorischen Problemen bei den Fahrerlaubnisbehörden führen. Daher werden die bei den Fahrerlaubnisbehörden vorhandenen Daten bezüglich dieser Führerscheine auch nach Ablauf der Übergangsfristen weitergeführt und sobald die Erteilung eines EU-Kartenführerscheines erfolgt nach entsprechender Mitteilung an das Zentrale Fahrerlaubnisregister und gegebenenfalls das Verkehrszentralregister gelöscht.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.