

**24.09.10**

Vk - Fz - In

**Gesetzentwurf**  
der Bundesregierung

---

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

**A. Zielsetzung**

1. Nutzung des Zentralen Fahrzeugregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) durch die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst, um die Rettung von Insassen aus verunfallten Fahrzeugen durch die Feuerwehren zu beschleunigen.
2. Klarstellende Regelung zu der 2008 geschaffenen zentralen Stelle, die von den Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen getragen wird, zur Sicherstellung einheitlicher Prüfvorgaben für die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger, auch in Umsetzung vorgegebener Vorschriften der EU (VO 715/2007/EU, VO 692/2008/EG und VO 595/2009/EG), und zur Information der jeweiligen Hersteller und der zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder über Mängel-feststellungen der die Untersuchungen und Prüfungen von Fahrzeugen durchführenden Stellen, damit diese auch in die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik einfließen können. Gleichzeitig Zulassung eines Verfahrens, wonach die bei der zentralen Stelle ohnehin anfallenden Daten für statistische Zwecke einer Behörde zur Verfügung gestellt werden und dort verarbeitet werden dürfen, um staatlichen Informationsbedürfnissen Rechnung zu tragen (Zugang zur Nutzung von verwaltungsnahen Daten, um ggf. anderweitige Belastungen zu vermeiden, vgl. Art. 11 VO (EG) Nr. 223/2009 vom 11. März 2009, ABI. EG L87/164 in Verbindung mit Grundsatz 9 des Verhaltenskodex für Europäische Statistiken).

---

Fristablauf: 05.11.10

3. Verringerung der Informationspflichten bei der Fahrzeugveräußerung,
4. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und KBA-Gesetzes in Folge des Akkreditierungsstellengesetzes,
5. Ergänzung der Anerkennungsvoraussetzung für Prüfer mit Teilbefugnissen nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz um gleichwertige Ausbildungen.

## **B. Lösung**

1. Regelung der Möglichkeit, dass die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst im automatisierten Verfahren Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des KBA abfragen können, um die für die Fahrzeugidentifizierung notwendigen Angaben für die Bestimmung des jeweiligen Rettungsdatenblattes zu erhalten.
2. Klarstellende gesetzliche Regelung der von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen getragenen Stelle, die in Abstimmung mit den Herstellern von Fahrzeugen oder Einrichtungen einheitliche Prüfvorgaben (Systemdaten, mechanische Messgrößen, Prüfhinweise) für alle amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüferingenieure erarbeitet, um damit gleichwertige Feststellungen bei höherer Qualität bei der technischen Überwachung und die Information der Hersteller und Landesbehörden über die Prüfungsergebnisse sicherzustellen. Außerdem gesetzliche Regelung des Zugangs durch Behörden des Bundes für statistische Zwecke.
3. Konkretisierung der Meldepflichten bei einer Fahrzeugveräußerung.
4. Streichung der dem KBA zugeordneten Akkreditierungsaufgaben aufgrund des Akkreditierungsstellengesetzes.
5. Ergänzung des Kraftfahrersachverständigengesetzes.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

#### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

##### a) Bund

Einmaliger Entwicklungsaufwand von etwa drei Personenmonaten für zusätzliche Programmieraufgaben beim KBA, um die bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Daten für den Abruf der Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zu sichern. Die Realisierung erfolgt mit vorhandenem Personal durch entsprechende Priorität in der Softwareentwicklung. Für die Beratung und Einrichtung des Zugriffs neuer Kommunikationspartner geht das KBA aufgrund der Beschränkung auf die Leitstellen von einem im Rahmen des Tagesgeschäfts zu erbringenden Aufwand aus.

Soweit Aufwände entstehen, um durch Behörden die bei der zentralen Stelle vorliegenden Daten statistisch zu nutzen, wird dies im Rahmen der Regelung durch Verordnung zu berücksichtigen sein.

##### b) Länder und Gemeinden

Für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen dann Mehrkosten, wenn die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst die eingeräumte Abrufmöglichkeit nutzen wollen. Die Mehrkosten fallen insbesondere durch erforderliche Anschlüsse an gesicherte Datenverbindungen und anzuschaffende Hardware an. Deren Höhe lässt sich jedoch nicht ermitteln.

#### 2. Vollzugaufwand

Wesentliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Der Wegfall der Akkreditierungsaufgaben führt beim KBA zu Mindereinnahmen von ca. 90.000,- Euro jährlich. Die Zentrale Stelle ist bereits eingerichtet und wird von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen getragen sowie über Gebühren (1 € je Hauptuntersuchung) finanziert.

### **E. Sonstige Kosten**

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

### **F. Bürokratiekosten**

Es werden Informationspflichten (Meldepflichten) für Bürger/Bürgerinnen und Unternehmen reduziert. Nach § 34 Absätze 3 und 4 Straßenverkehrsgesetz muss der bisherige Fahrzeugeigentümer sein Kfz nicht mehr abmelden, wenn dies der neue Eigentümer bereits getan hat. Von der Meldepflicht bei Fahrzeugveräußerung und -erwerb sind jährlich etwa jeweils 7 Millionen Fahrzeughalter/Fahrzeughalterinnen betroffen. Eine detaillierte Aussage zur Einsparung durch die Aufhebung der doppelten Meldepflicht kann jedoch nicht getroffen werden. Für die Hersteller von Fahrzeugen und Einrichtungen werden keine neuen Informationspflichten eingeführt. Die zentrale Stelle ist in die bereits bestehenden Informationspflichten integriert.

Im Übrigen wird eine bestehende Informationspflicht der Verwaltung geändert (§ 35 Abs. 1a (neu) Straßenverkehrsgesetz i.V.m. §§ 33, 30 Straßenverkehrsgesetz).

### **G. Sonstige Auswirkungen**

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

### **H. Nachhaltigkeit**

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

**Bundesrat**

Drucksache **585/10**

**24.09.10**

Vk - Fz - In

**Gesetzentwurf**  
der Bundesregierung

---

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 24. September 2010

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Bürgermeister  
Jens Böhrnsen  
Präsident des Senats der  
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes  
und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

---

Fristablauf: 05.11.10

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes  
und anderer Gesetze**

**Vom ...**

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

**Artikel 1**

**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

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

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 2 werden die Wörter „Betriebserlaubnis oder einer EG-Typgenehmigung“ durch die Wörter „Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung“ ersetzt.
- b) Satz 3 wird wie folgt gefasst:  
„Besteht für das Fahrzeug noch keine Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung, hat er gleichzeitig die Erteilung der Betriebserlaubnis oder der EG-Typgenehmigung zu beantragen.“

2. § 6 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
  - aa) Buchstabe i wird wie folgt gefasst:
    - „i) die Anerkennung von
      - aa) Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen  
und
      - bb) Stellen zur Prüfung und Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen  
einschließlich der Voraussetzungen hierfür sowie  
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,“.

- bb) In Buchstabe l werden nach den Wörtern „Durchführung von Untersuchungen und Prüfungen“ die Wörter „, einschließlich der 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,“ eingefügt.
  - cc) In Buchstabe m werden nach dem Wort „Mängel“ die Wörter „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“ eingefügt.
- b) In Nummer 5c werden die Wörter „Stilllegung oder“ gestrichen.
3. § 34 wird wie folgt geändert:
- a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt:  
„Die Mitteilung ist nicht erforderlich, wenn der neue Eigentümer bereits seiner Meldepflicht nach Absatz 4 nachgekommen ist.“.
  - b) In Absatz 4 werden die Wörter „, und für die Fahrzeuge, die vorübergehend stillgelegt sind und deren Stilllegung im Fahrzeugbrief vermerkt ist“ gestrichen.
4. In § 35 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:
- „(1a) Die nach § 33 Absatz 1 Nummer 1 gespeicherten Daten über Beschaffenheit, Ausrüstung und Identifizierungsmerkmale von Fahrzeugen dürfen den Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst, wenn dies für die Zwecke nach § 32 Absatz 2 erforderlich ist, zur Rettung von Unfallopfern übermittelt werden.“
5. In § 36 wird nach Absatz 3b folgender Absatz 3c eingefügt:
- „(3c) Die Übermittlung aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 35 Absatz 1a darf an die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zur Vorbereitung der Rettung von Personen aus Fahrzeugen durch die Feuerwehren durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.“

## **Artikel 2**

### **Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes**

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 288 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b wird aufgehoben.

b) Der bisherige Buchstabe c wird neuer Buchstabe b und wird wie folgt gefasst:

„b) die Anerkennung von Technischen Diensten, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Fahrzeuge oder Fahrzeugteile prüfen,“

c) Der bisherige Buchstabe d wird neuer Buchstabe c und wird wie folgt gefasst:

„c) die Anerkennung von Konformitätsbewertungsstellen, die die Qualitätssicherung bei der Herstellung von Fahrzeuge und Fahrzeugteilen bewerten und überwachen,“

d) Buchstabe e wird aufgehoben.

2. Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. die Bewertung der Qualitätssicherung bei der Herstellung und dem Vertrieb von Fahrerkarten, Führerscheinen, Zulassungsbescheinigungen, Plaketten, Prüffolien und Stempeln, um die vorgeschriebene und ordnungsgemäße Herstellung, Verwahrung und Verteilung dieser Karten, Scheine, Papiere, Plaketten, Folien und Stempel zu gewährleisten.“

## **Artikel 3**

### **Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes**

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

- a) In § 2 Absatz 1 Nummer 1 wird die Angabe „24“ durch die Angabe „23“ ersetzt.
- b) In § 2 Absatz 2 Nummer 4 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugelektrikermeister“ die Wörter „oder eine Ausbildung als Kraftfahrzeugtechniker an einer staatlich anerkannten Fachschule“ eingefügt.

#### **Artikel 4**

#### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeines

#### a) Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

1. Aufgrund der Konstruktion der Fahrzeuge haben Rettungskräfte heute verstärkt Schwierigkeiten bei der Befreiung von Verletzten aus verunfallten Fahrzeugen. Gründe hierfür sind u. a. stabile Fahrzeugstrukturen. Beispielsweise sind die gängigen Rettungsscheren nicht mehr in der Lage, den für die Karosserie verwendeten Stahl an allen Stellen zu durchtrennen. Gefahren für die Rettungskräfte ergeben sich z.B. durch nicht ausgelöste Airbags oder unbekannte alternative Antriebe (z.B. Gastanks). Um die Rettungskräfte zu unterstützen, sollen Rettungsdatenblätter Auskunft über die für die sichere und schnelle Rettung erforderlichen Informationen liefern. Die Rettungsdatenblätter beinhalten die Informationen zu den genauen Schnittpositionen, den Druckpunkten zur Erweiterung des Fußraums und den Positionen der Airbags, der Batterien, der Gasgeneratoren, des Kraftstofftanks, von Versteifungen und von Steuergeräten. Das Konzept der Verbände der Automobilhersteller (VDA und VdIK) sieht Rettungsdatenblätter mit feuerwehrrelevanten technischen Fahrzeuginformationen über jedes Fahrzeugmodell vor. Eine Richtlinie der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes enthält Vorgaben zur rettungstaktischen Vorgehensweise für die Rettungskräfte. Die Rettungsdatenblätter sind standardisiert und werden bereits jetzt online zum kostenlosen Download im Internet zur Verfügung gestellt. Um jedoch das jeweils einschlägige Rettungsdatenblatt zu ermitteln, ist die Kenntnis des betroffenen Fahrzeugtyps und Modells erforderlich. Auch erforderlich ist die Kenntnis über eventuelle weitere bei der Rettung zu berücksichtigende technische Änderungen, wie z. B. Umrüstungen auf Gasantrieb. Sofern die Polizei in das Verfahren integriert ist, kann diese die Angaben anhand des Kennzeichens über ZEVIS beim Kraftfahrt-Bundesamt abrufen. Feuerwehren haben zurzeit keinen Zugriff, die Abfrage müsste über die Polizeien erfolgen, wodurch Verzögerungen im Rettungsablauf eintreten könnten. Mit der Ergänzung der §§ 35 und 36 StVG soll deshalb den Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zum Zwecke der Rettung von Verletzten aus Fahrzeugen durch die Feuerwehren die Berechtigung zur Abfrage der Fahrzeugdaten anhand des Kennzeichens des Fahrzeugs aus dem Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt eingeräumt werden. Die Daten sollen im automatisierten Verfahren abgerufen werden können.

2. a) Der Fortschritt in der Fahrzeugtechnik, insbesondere die Einführung von elektronisch gesteuerten Fahrzeugeinrichtungen zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit und zur Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge machten eine Anpassung der Durchführungsvorschriften für die regelmäßige technische Überwachung (§ 29 ff der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)) notwendig. Im Interesse der Verkehrssicherheit wurde im Jahre 2006 die Systemdatenprüfung als Teil der regelmäßigen technischen Prüfung von Fahrzeugen eingeführt (vgl. Verordnung vom 3. März 2006 (BGBl. I S. 470); Anlage VIIIa Nr. 4 StVZO). Überwachungsorganisationen müssen danach generell in der Lage sein, Systemdaten prüfen zu können. Die dazu enthaltene Anforderung einer zu erwartenden ordnungsgemäßen und gleichmäßigen Systemdatenprüfung wurde mit der Verordnung vom 25. September 2008 (BGBl. I S. 1878) konkretisiert und dahingehend geregelt, dass sich zur Sicherung einer gleichmäßigen Prüfung und hohen Qualität dieser Prüfungen Überwachungsorganisationen als Anerkennungsvoraussetzung und Qualitätskriterium einheitlicher Systemdaten und Systemdatenprüfverfahren bzw. Prüfstandards bedienen müssen, die von einer Stelle, die von Technischen Prüfstellen und Überwachungsorganisationen zu tragen ist und die Systemdaten entgeltlich zur Verfügung stellt, die von Herstellern zu liefernden, anwendungsbezogenen Prüfvorgaben aufarbeitet oder selbst erarbeitet. Die Aufgaben der zentralen Stelle, die - für alle ca. 14.000 amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüflingenieur/Prüflingenieurinnen im Benehmen mit den Herstellern von Fahrzeugen oder Einrichtungen einheitliche Prüfvorgaben (Systemdaten, mechanische Messgrößen, Prüfhinweise) erarbeitet, um einheitliche Bewertungsmaßstäbe vorzugeben und damit gleichwertige Feststellungen bei der technischen Überwachung sicherzustellen, sind damit nur mittelbar geregelt. Diese Aufgaben der zentralen Stelle sollen durch die Klarstellung der bestehenden Ermächtigungsnorm deutlich gemacht werden.
- b) Mit den Einzeldaten aus sämtlichen Hauptuntersuchungen, die der zentralen Stelle durch die Überwachungsinstitutionen übermittelt werden, entsteht ein Datenkörper, der für statistische Nutzungen geeignet ist und für den deshalb nach näherer Bestimmung durch Verordnung der Zugang bei der zentralen Stelle eröffnet werden muss. In Betracht kommen Aussagen über Mängelfeststellungen (vgl. § 11 Abs. 2 Kraftfahr-sachverständigen-gesetz, Nummer 2.3 der Anlage VIII b StVZO), Aussagen für die Unfallforschung und zu Fahrleistungen der untersuchten Fahrzeuge. Statistische Aufbereitungen im staatlichen Interesse sind behördlich zu organisieren (arg. e § 1 Bun-

desstatistikgesetz (BStatG) und VO (EG) 223/2009 vom 11. März 2009, ABl. EG L87/164). Da Aufgaben in diesem Bereich bereits jetzt nicht durch das Statistische Bundesamt wahrgenommen werden (vgl. Verkehrsstatistikgesetz, Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz), ist eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die Befugnisse zulässt, wie sie § 8 BStatG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b) BStatG entsprechen.

3. Des Weiteren werden Meldepflichten bei der Fahrzeugveräußerung konkretisiert.

b) Änderung des KBA-Gesetzes und des StVG

Das Straßenverkehrsgesetz ermächtigt in § 6 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe i das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über die Akkreditierung von Stellen zur Prüfung und Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zu erlassen. Da die Akkreditierung zukünftig von der Nationalen Akkreditierungsstelle, deren Einrichtung durch das Gesetz über die Akkreditierungsstelle vom 31. Juli 2009 (BGBl I S. 256) geregelt ist, vorgenommen wird, besteht für die Ermächtigung des § 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe i insoweit kein Bedarf mehr.

Für Technische Dienste im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung hat bisher das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Akkreditierungen ausgesprochen, dies ist ab 01.01.2010 nicht mehr möglich. Die Aufgabe wird künftig von der Nationalen Akkreditierungsstelle wahrgenommen. Das KBA hat außerdem aus Gründen der Deregulierung die Zertifizierung der Qualitätssicherung aufgeben. Sie wird nun von den Technischen Diensten wahrgenommen.

Das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes ist insoweit ebenfalls anzupassen.

c) Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Aufhebung der Altersbeschränkung (24 Jahre) für den Zugang zum amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer. Die erfolgreiche Ausbildung als Kraftfahrzeugtechniker/Kraftfahrzeugtechnikerin an einer staatlich anerkannten Fachschule wird der Ausbildung als Kraftfahrzeugmechaniker- oder Kraftfahrzeugelektrikermeister/ Kraftfahrzeugmechaniker- oder Kraftfahrzeugelektrikermeisterin als Anerkennungsvoraussetzung für Prüfer/Prüferinnen mit Teilbefugnissen gleichgestellt, da es sich um eine gleichwertige Ausbildung handelt.

### Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 72 Absatz 2, 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr und Kraftfahrwesen) des Grundgesetzes. Das Gesetz enthält zum Teil Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen worden sind. Die neu eingeführten Regelungen betreffend die Speicherung von Fahrzeugdaten und deren Übermittlung an die Rettungskräfte (Art. 1 Nr. 3 und 4) bedürfen der bundeseinheitlichen Regelung, da ansonsten eine Zersplitterung des Datenabrufverfahrens zu befürchten wäre.

## **B. Kosten/Einnahmen**

### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

#### a) Bund

Für den Bundeshaushalt entsteht Mehraufwand für zusätzliche Programmieraufgaben beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), um die bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Daten für den Abruf der Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst zu sichern. Abgeschätzt handelt es sich um einen einmaligen Entwicklungsaufwand von etwa drei Personenmonaten aus. Seine Realisierung erfolgt mit vorhandenem Personal durch entsprechende Priorität in der Softwareentwicklung. Für die Beratung und Einrichtung des Zugriffs neuer Kommunikationspartner geht das KBA aufgrund der Beschränkung auf die Leitstellen von einem im Rahmen des Tagesgeschäfts zu erbringenden Aufwand aus.

#### b) Länder und Gemeinden

Für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen dann Mehrkosten, wenn die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst die eingeräumte Abrufmöglichkeit nutzen wollen. Die Mehrkosten fallen insbesondere durch erforderliche Anschlüsse an gesicherte Datenverbindungen und anzuschaffende Hardware an. Deren Höhe lässt sich jedoch nicht ermitteln.

### 2. Vollzugaufwand

Wesentliche Änderungen des Vollzugaufwandes sind nicht zu erwarten. Der Wegfall der Akkreditierungsaufgaben führt beim KBA zu Mindereinnahmen von ca. 90.000,- Euro jährlich. Die Zentrale Stelle ist bereits eingerichtet und wird von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen getragen sowie über Gebühren (1 € je Hauptuntersuchung) finanziert.

3. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

4. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten (Meldepflichten) für Bürger/Bürgerinnen und Unternehmen reduziert. Nach § 34 Absätze 3 und 4 StVG muss der bisherige Fahrzeugeigentümer sein Kfz nicht mehr abmelden, wenn dies der neue Eigentümer bereits getan hat. Von der Meldepflicht bei Fahrzeugveräußerung und -erwerb sind jährlich etwa jeweils 7 Millionen Fahrzeughalter/Fahrzeughalterinnen betroffen. Eine detaillierte Aussage zur Einsparung durch die Aufhebung der doppelten Meldepflicht kann jedoch nicht getroffen werden, da die jeweilige Fallgestaltung maßgeblich ist. Für die Hersteller von Fahrzeugen und Einrichtungen werden keine neuen Informationspflichten eingeführt. Die zentrale Stelle ist in die bestehenden Informationspflichten integriert. Diese basieren auf den Vorschriften der EU-Verordnungen VO 715/2007/EG, VO 692/2008/EG und VO 595/2009/EG, nach denen die Hersteller zur Weitergabe entsprechender Wartungs-/Inspektionsangaben für Diagnose und Wartung der Fahrzeuge an Berechtigte verpflichtet sind. Berechtigte sind neben den Kraftfahrzeugwerkstätten auch die Hersteller von Mess- und Diagnosegeräten sowie die zentrale Stelle, die die Prüfvorgaben oder Fahrzeugdaten für die technische Überwachung aufbereitet. Die den Herstellern von Fahrzeugen und Einrichtungen entstehenden Aufwendungen infolge der an die zentrale Stelle zu meldenden Prüfvorgaben oder Fahrzeugdaten werden entsprechend ihres Umfangs durch die zentrale Stelle beglichen. Dies gilt in gleicher Weise für die von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen zu meldenden Mängelfeststellungen an den von ihnen untersuchten Fahrzeugen. Die zentrale Stelle begleicht diese Aufwendungen aus den ihr von den Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen weitergeleiteten Gebühreneinnahmen.

Im Übrigen wird eine bestehende Informationspflicht der Verwaltung geändert (§ 35 Abs. 1a (neu) StVG i.V.m. §§ 33, 30 StVG).

5. Nachhaltigkeit

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

### C. Zu den einzelnen Vorschriften

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

##### Nummer 1:

redaktionelle Änderungen.

##### Nummer 2 Buchstabe a, Doppelbuchstabe aa (Neufassung des § 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe i)

Die Akkreditierung von Stellen zur Begutachtung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen wird zukünftig von der Deutschen Akkreditierungsstelle wahrgenommen. Die Regelung des § 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe i StVG ist insoweit hinfällig geworden.

##### Nummer 2 Buchstabe a, Doppelbuchstabe bb (Änderung des § 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe l)

In § 6 Absatz 1 Nummer 2 StVG wird eine Präzisierung im Sinne der Rechtsklarheit aufgenommen, damit einheitliche Vorgaben zu Art, Umfang und Inhalt der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen durch eine zentrale Stelle erarbeitet und bereitgestellt werden können. Einzelheiten sind bereits mit der 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 3. März 2006 (BGBl. I S. 3197) geregelt. Die Träger der zentralen Stelle wurden mit der 32. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 25. September 2008 (BGBl. I S. 1878) bereits geregelt.

##### Nummer 2 Buchstabe a, Doppelbuchstabe cc (Änderung des § 6 Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe m)

Durch die Erweiterung der Ermächtigungsgrundlage wird die Aufgabenzuweisung der zentralen Stelle ebenso wie die zusätzliche Nutzung der Daten für statistische Zwecke gesetzlich geregelt. Ihre detaillierte Regelung soll durch Rechtsverordnung erfolgen.

##### Nummer 2 Buchstabe b (Änderung des § 6 Absatz 1 Nr. 5 c)

Die Änderung ist redaktioneller Art. Die frühere Stilllegung kommt nach den Bestimmungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht mehr zur Anwendung.

##### Nummer 3 Buchstabe a (Ergänzung des § 34 Absatz 3)

Die Änderung trägt dem Bürokratieabbau Rechnung. Nach § 34 Abs. 4 ist bei der Veräußerung eines Fahrzeugs der neue Halter/die neue Halterin und Eigentümer/Eigentümerin, wenn dieser nicht zugleich Halter ist, verpflichtet, der Zulassungsbehörde die Änderung der zu speichernden Halterdaten mitzuteilen. Die zusätzliche Verpflichtung nach Absatz 3 des Veräußerers/der Veräußerin, den Erwerber/die Erwerberin mitzuteilen, wird für die Fälle aufgehoben, in denen der neue Eigentümer/die neue Eigentümerin seiner Meldepflicht bereits nachgekommen ist. Damit

wird eine zweimalige Meldung des gleichen Sachverhaltes, die in der Praxis oftmals zum gleichen Zeitpunkt eintrifft, oder durch den Veräußerer/die Veräußerin nicht erfolgt, weil er bereits Kenntnis hat, dass das Fahrzeug bereits auf den Erwerber zugelassen ist, nicht mehr gefordert. Beim Fehlen der Veräußerungsanzeige trägt der bisherige Halter und Kraftfahrzeugsteuerschuldner das Risiko der verspäteten Feststellung des Zeitpunkts der Beendigung der Kraftfahrzeugsteuerpflicht, wenn der Erwerber der Zulassungsbehörde zeitlich verzögert die Änderung mitteilt, denn der bisherige Halter schuldet bis dahin die Steuer.

Nummer 3 Buchstabe b (Änderung des § 34 Absatz 4 )

Die Änderung ist redaktioneller Art (vgl. Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a).

Zu Nummer 4 (Änderung des § 35 )

Mit der Änderung wird die Übermittlungsmöglichkeit der nach § 33 Absatz 1 Nummer 1 gespeicherten Daten über Beschaffenheit, Ausrüstung, und Identifizierungsmerkmale von Fahrzeugen zur Identifizierung von Fahrzeugen für die Rettung von Unfallopfern geregelt. Die konkreten Fahrzeugdaten Daten, welche übermittelt werden, werden durch Rechtsverordnung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geregelt.

Zu Nummer 5 (Änderung des § 36 )

Die Liste der zum Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister berechtigten wird im § 36 um die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst ergänzt, die nunmehr auf diese Weise die Fahrzeugdaten nach § 35 Absatz 1a erhalten können.

Zu Artikel 2 (Änderung des KBA-Gesetzes)

Folgeänderungen zum Wegfall der Akkreditierungsaufgaben des KBA auf Grund des Akkreditierungsstellengesetzes.

Zu Artikel 3 (Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes)

Buchstabe a)

Anpassung der Altersvoraussetzungen an EU-Recht.

Buchstabe b

Mit der Ergänzung in § 2 Absatz 2 Nummer 4 wird die Ausbildung als Kraftfahrzeugtechniker/Kraftfahrzeugtechnikerin an einer staatlich anerkannten Fachschule der Ausbildung als Kraftfahrzeugmechanikermeister/Kraftfahrzeugmechanikermeisterin oder Kraftfahrzeugelektrikermeister als Anerkennungsvoraussetzung als Prüfer/Prüferin mit Teilbefugnissen gleichgestellt.

Nach der Handwerksordnung (HwO) werden staatlich geprüfte Techniker mit dem zulassungspflichtigen Handwerk in die Handwerksrolle eingetragen, die dem Studien- oder Schulschwerpunkt ihrer Prüfung entspricht und erhalten damit ein unmittelbares Recht auf selbständige Ausübung des betreffenden Gewerbes. Damit wird klargestellt, dass die Qualifikation von Absolventen der Fachschulen für Technik der Meisterprüfung für entsprechende Gewerbe der Anlage A HwO gleichwertig ist.

Dementsprechend wurde bereits durch die 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 09.03.2006 (BGBl. I S. 470; VkB1. 2006, S. 249) eine „Gleichstellung“ des staatlich geprüften Technikers bestimmter Berufsgruppen mit dem Meister als Anerkennungsvoraussetzung für verantwortliche Personen in Nr. 2.5 der Anlage VIIIc StVZO aufgenommen.

#### Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

**Anlage**

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**

**NKR-Nr. 1275: Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des  
Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

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

Mit dem Gesetzentwurf wird eine bestehende Informationspflichten der Verwaltung sowie eine der Wirtschaft und Bürgerinnen / Bürger geändert. Für den Bereiche der Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger wird dadurch zukünftig im Bereich der Fahrzeugveräußerung eine Doppelmeldung gegenüber der Zulass<sup>1</sup> Berlin, 29. April 2010 vermieden, was zu einer nicht weiter quantifizierbaren Entlastung in diesen Bereichen führt.

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

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann  
Berichterstatter