

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

#### A. Problem und Ziel

Das Europäische Parlament und der Rat haben die Richtlinie (EU) 2018/645 vom 18. April 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29) erlassen.

Die Evaluation der Richtlinie 2003/59/EG durch die Europäische Kommission ergab Verbesserungsbedarf in verschiedenen Bereichen:

1. Bei der Auslegung von Ausnahmen traten Schwierigkeiten auf, die zur Rechtsunsicherheit führten.
2. Der Ausbildungsinhalt wurde den Bedürfnissen der Berufskraftfahrer nur teilweise gerecht.
3. Die gegenseitige Anerkennung der ganz oder teilweise in einem Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung der Berufskraftfahrer durch die anderen Mitgliedstaaten erwies sich als problematisch.
4. Hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter ergaben sich Widersprüche zwischen den Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.
5. Die bestehende Vielfalt der Möglichkeiten zum Nachweis der (beschleunigten) Grundqualifikation und der Weiterbildung führte zu Unsicherheiten in Bezug auf die Gültigkeit als Nachweis und die gegenseitige Anerkennung.

Diese Schwierigkeiten sind durch die Änderung der Richtlinie behoben worden.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, insbesondere die Weiterbildung der Berufskraftfahrer an ihren konkreten Bedarf und den Stand der Technik anzupassen sowie ein Register zu errichten, das den gegenseitigen Austausch von Bescheinigungen über die Teilnahme von Berufskraftfahrern an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen ermöglicht. Ein solches Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfordert die Schaffung von Verfahrensvorschriften, die nicht nur die Führung des Registers, sondern auch die Datenübermittlung regeln.

Die Ermächtigungsgrundlage für das Kraftfahrt-Bundesamt als registerführende Behörde ist im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes anzupassen.

## **B. Lösung**

Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz ist neu zu fassen, um die wesentlichen Inhalte der Richtlinie (EU) 2018/645 in deutsches Recht umzusetzen. Zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens und aus Gründen der Kostenersparnis wird die Ausstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise nun bundesweit eingeführt. Dies vermeidet die ungleiche Behandlung zwischen grenznahen Bundesländern und solchen, die nicht ans Ausland grenzen. Die bundesweite Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen löst die bereits bestehende Möglichkeit der Länder zur Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen gemäß § 8 Absatz 4 BKrFQG in der Fassung vom 17. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2861) ab.

Das von der Richtlinie vorgeschriebene Register zum Austausch zwischen den Mitgliedstaaten über Bescheinigungen über die Teilnahme an Maßnahmen zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung der Fahrer erfasst darüber hinaus Fahrerqualifizierungsnachweise. Nur diese belegen, ob die (beschleunigte) Grundqualifikation und die Weiterbildung abgeschlossen wurden.

## **C. Alternativen**

Keine. Die Richtlinie (EU) 2018/645 ist von der Bundesrepublik Deutschland umzusetzen. Die Erfassung der Teilnahme der Berufskraftfahrer an Maßnahmen im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung an sich ist für eine effektive Kontrolle im Rahmen von Straßenkontrollen nicht ausreichend. Daher werden auch die Fahrerqualifizierungsnachweise als Nachweis für eine abgeschlossene (beschleunigte) Grundqualifikation bzw. Weiterbildung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfasst. Eine Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen lediglich in den Fällen, in denen die Schlüsselzahl „95“ nicht in den Führerschein eingetragen werden kann, wie es Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 vorsieht, kommt nicht in Betracht. Diese Handhabung würde zu einer ungleichen finanziellen Belastung der Länder führen und die behördliche Kontrolle durch das Vorhandensein verschiedener Nachweismöglichkeiten weiter erschweren.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Bund

Durch die Errichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters entstehen einmalige Sachkosten im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts in Höhe von 94 Tsd. EUR. Diese sind durch vorhandene Mittel und Umschichtungen innerhalb des Einzelplans aufzufangen.

Der Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters führt zu zusätzlichen laufenden Personalkosten von jährlich rund 786 Tsd. EUR und zusätzlichen laufenden Sachmittelkosten von ca. 50 Tsd. EUR. Es ergibt sich ein dauerhafter Stellenbedarf von fünf Planstellen im gehobenen Dienst und sieben Planstellen im mittleren Dienst. Der Mittelbedarf und die Planstellen sind im geltenden Bundeshaushalt sowie in der geltenden Finanzplanung noch nicht berücksichtigt.

Die Finanzierung der laufenden Sachausgaben in Höhe von 50 Tsd. EUR kann im Haushalt 2020 im Rahmen der bestehenden Ansätze des Einzelplans 12 aufgefangen werden.

Die entstehenden laufenden Ausgaben werden künftig durch Gebühren zu decken sein. Die Einnahmenveränderungen durch die Gebührenerhebung für Mitteilungen an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister und für Auskünfte aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister können derzeit nicht beziffert werden.

#### Länder

Auf Seiten der Länder findet eine Einnahmenveränderung durch die Gebührenerhebung infolge der Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten statt. Diese kann derzeit nicht beziffert werden.

Zudem kann es zu einer Einnahmenveränderung durch die Einnahme von Bußgeldern kommen, deren Höhe derzeit nicht absehbar ist. Aufgrund von Erfahrungen in der Vergangenheit dürfte die Einnahmenveränderung gering ausfallen.

### **E. Erfüllungsaufwand**

#### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Durch die Regelungen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

#### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Durch die Novellierung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes reduziert sich der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in Summe um 2,28 Mill. EUR, darin enthalten ist ein Rückgang der Bürokratiekosten aus Informationspflichten um rund 1,5 Mill. EUR. Belastungssenkend auf die Informationspflichten wirkt besonders der Wegfall der Ausstellung und Aushändigung von Teilnahmebescheinigungen zugunsten von Registereinträgen, wodurch Sachkosten eingespart werden (-1,7 Mill. EUR). Auf Seiten der Ausbildungsstätten steigen die Bürokratiekosten durch zusätzliche Anerkennungsverfahren aufgrund des Wegfalls der gesetzlichen Anerkennung. Hieraus resultieren zudem Umstellungskosten in Höhe von 263 Tsd. EUR, die außerdem auch für die Freischaltung an das neue Berufskraftfahrerqualifikationsregister entstehen (81 Tsd. EUR). Durch die 1:1-Umsetzung der Richtlinie kommt die „One in, one out“-Regel nicht zur Anwendung.

#### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung entsteht durch die Novellierung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes ein einmaliger Aufwand von 3,655 Mill. EUR sowie jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 912 Tsd. EUR. Der einmalige Aufwand betrifft vor allem den Bund durch die Einrichtung und den Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters (3,36 Mill. EUR). Auf den Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters entfallen auf Bundesebene schätzungsweise 752 Tsd. EUR des jährlichen Erfüllungsaufwandes. Auf Landesebene entsteht einmaliger Aufwand für die Anerkennung vormals rein gesetzlich anerkannter Ausbildungsstätten in Höhe von 278 Tsd. EUR. Durch weitere Umstellungspflichten steigt dieser einmalige Aufwand in Summe auf 300 Tsd. EUR. Laufender Auf-

wand für die Länder resultiert vor allem aus der Übernahme der Überwachungsfunktionen von der IHK (+110 Tsd. EUR) sowie einer steigenden Zahl an zu bearbeitenden Anerkennungsanträgen (+63 Tsd. EUR).

**F. Weitere Kosten**

Keine.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 31. August 2020

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über Änderungen im  
Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 7. August 2020 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes über Änderungen im  
Berufskraftfahrerqualifikationsrecht\***

Vom ...

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

## I n h a l t s ü b e r s i c h t

- Artikel 1 Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz – BKrFQG)
- Artikel 2 Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes
- Artikel 3 Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
- Artikel 4 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

**Artikel 1****Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge  
für den Güter- oder Personenkraftverkehr****(Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz – BKrFQG)**

## I n h a l t s ü b e r s i c h t

## A b s c h n i t t 1

## A n w e n d u n g s b e r e i c h

- § 1 Anwendungsbereich

## A b s c h n i t t 2

## Q u a l i f i k a t i o n , W e i t e r b i l d u n g

- § 2 Erwerb der Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation
- § 3 Mindestalter und Qualifikation der Fahrer
- § 4 Besitzstand
- § 5 Weiterbildung
- § 6 Ausbildungs- und Prüfungsort
- § 7 Nachweis der Qualifikation
- § 8 Pflicht zum Mitführen des Nachweises

---

\* Artikel 1 dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/645 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29).

A b s c h n i t t 3  
A u s b i l d u n g s s t ä t t e n

- § 9 Anerkennung von Ausbildungsstätten
- § 10 Widerruf der Anerkennung, Untersagung der Tätigkeit
- § 11 Überwachung anerkannter Ausbildungsstätten

A b s c h n i t t 4  
B e r u f s k r a f t f a h r e r q u a l i f i k a t i o n s r e g i s t e r

- § 12 Berufskraftfahrerqualifikationsregister
- § 13 Registerführende Behörde
- § 14 Inhalt des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters
- § 15 Datenübermittlung an den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises
- § 16 Datenerhebung, -speicherung und -verwendung durch den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises
- § 17 Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises
- § 18 Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden
- § 19 Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die zuständigen Stellen und die Ausbildungsstätten
- § 20 Überwachungsbefugnis des Kraftfahrt-Bundesamtes
- § 21 Datenübermittlung an inländische Behörden und Stellen
- § 22 Datenübermittlung an Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum
- § 23 Ausführungsregeln für das automatisierte Verfahren
- § 24 Zulässigkeit der Datenübermittlung im automatisierten Verfahren
- § 25 Auskunftspflicht gegenüber Fahrern
- § 26 Löschung der Daten

A b s c h n i t t 5  
S c h l u s s b e s t i m m u n g e n

- § 27 Verordnungsermächtigung
- § 28 Bußgeldvorschriften
- § 29 Verkündung von Rechtsverordnungen
- § 30 Übergangsvorschriften

Anlage Liste über die Zuordnung der Stadt- und Landkreise zum städtischen oder ländlichen Raum



A b s c h n i t t 1  
A n w e n d u n g s b e r e i c h

§ 1

**Anwendungsbereich**

(1) Dieses Gesetz findet Anwendung auf Fahrer, die

1. deutsche Staatsangehörige sind,
2. Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz sind oder
3. Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz beschäftigt oder eingesetzt werden,

soweit sie Beförderungen im Güter- oder Personenkraftverkehr auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist. Für andere Fahrten als Beförderungen gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes nur, soweit eine Vorschrift dies ausdrücklich bestimmt.

(2) Dieses Gesetz gilt nicht für Beförderungen mit

1. Kraftfahrzeugen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 45 Kilometer pro Stunde nicht überschreitet,
2. Kraftfahrzeugen, die eingesetzt werden von
  - a) der Bundeswehr, der Truppe und dem zivilen Gefolge der anderen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes,
  - b) den Polizeien des Bundes und der Länder,
  - c) dem Zolldienst,
  - d) dem Zivil- und Katastrophenschutz oder
  - e) der Feuerwehroder die den Weisungen dieser Dienste unterliegen, wenn die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben ausgeführt wird,
3. Kraftfahrzeugen, die von den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten zur Notfallrettung eingesetzt werden,
4. Kraftfahrzeugen, die
  - a) zur technischen Entwicklung oder zu Reparatur- oder Wartungszwecken oder zur technischen Untersuchung Prüfungen unterzogen werden,
  - b) in Wahrnehmung von Aufgaben eingesetzt werden, die den Sachverständigen oder Prüfern im Sinne des § 1 des Kraftfahrersachverständigengesetzes oder der Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung übertragen sind, oder
  - c) neu oder umgebaut und noch nicht in Betrieb genommen worden sind,
5. Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Materialien, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Berufsausübung verwendet, sofern das Führen des Kraftfahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt,

6. Ausbildungsfahrzeugen in einer Fahrschule und Kraftfahrzeugen, die zum Erwerb der Fahrerlaubnis oder einer Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 und 2 oder während der Weiterbildung nach § 5 eingesetzt werden,
7. Kraftfahrzeugen zur nicht gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen,
8. Kraftfahrzeugen im ländlichen Raum, wenn
  - a) die Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers erfolgt,
  - b) das Führen von Kraftfahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt,
  - c) die Beförderung gelegentlich erfolgt und
  - d) die Beförderung unter Beachtung der sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften erfolgt oder
9. Kraftfahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesem ohne Fahrer angemietet werden.
  - (3) Im Sinne des Absatzes 2
    1. bezeichnet eine nicht gewerbliche Beförderung eine Beförderung, die keinen Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit aufweist, das heißt, die Beförderung wird nicht durchgeführt, um damit Einnahmen zu erzielen,
    2. bestimmt sich der ländliche Raum anhand der Liste über die Zuordnung der Stadt- und Landkreise zum städtischen oder ländlichen Raum, die diesem Gesetz als Anlage beigelegt ist,
    3. erfolgt eine Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens, wenn
      - a) die beförderten Güter im Eigentum des Unternehmens stehen oder von diesem verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instand gesetzt worden sind und
      - b) die Beförderung der Anlieferung dieser Güter zum Unternehmen, ihrem Versand vom Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – außerhalb des Unternehmens dient,
    4. erfolgt eine Beförderung gelegentlich, wenn sie häufiger als einmal, jedoch nicht regelmäßig oder dauerhaft erfolgt.

## A b s c h n i t t 2

### Q u a l i f i k a t i o n , W e i t e r b i l d u n g

#### § 2

##### **Erwerb der Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation**

(1) Die Grundqualifikation wird erworben durch

1. das Bestehen einer theoretischen und einer praktischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsverordnung auf Grund des § 27 Absatz 1 Nummer 1 oder
2. den Abschluss einer Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb oder in einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden.

(2) Die beschleunigte Grundqualifikation wird erworben durch Teilnahme am Unterricht bei einer anerkannten Ausbildungsstätte und das Bestehen einer theoretischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsverordnung auf Grund des § 27 Absatz 1 Nummer 1.

(3) Die Grundqualifikationen und die beschleunigte Grundqualifikation werden jeweils bezogen auf bestimmte Fahrerlaubnisklassen erworben.

(4) Wer im Rahmen des Erwerbs der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt und die für das Führen dieses Kraftfahrzeugs vorgeschriebene Fahrerlaubnis nicht besitzt, muss von einer Person begleitet werden, die Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis nach § 1 des Fahrlehrergesetzes ist. Bei diesen Fahrten gilt die Begleitperson als Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes. Das Fahrzeug muss den Anforderungen eines für die Fahrausbildung zugelassenen Kraftfahrzeugs genügen.

### § 3

#### Mindestalter und Qualifikation der Fahrer

(1) Fahrten im Güterkraftverkehr darf

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse C oder CE erforderlich ist, nur durchführen, wer
  - a) das 18. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 erworben hat oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet und eine beschleunigte Grundqualifikation nach § 2 Absatz 2 erworben hat;
2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C1E erforderlich ist, nur durchführen, wer das 18. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 oder eine beschleunigte Grundqualifikation nach § 2 Absatz 2 erworben hat.

(2) Fahrten im Personenkraftverkehr darf

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse D oder DE erforderlich ist, nur durchführen, wer
  - a) das 18. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 erworben hat oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 oder die beschleunigte Grundqualifikation nach § 2 Absatz 2 erworben hat,  
sofern Personen im Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometern befördert werden;
2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse D1 oder D1E erforderlich ist, nur durchführen, wer
  - a) das 18. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 erworben hat oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 oder eine beschleunigte Grundqualifikation nach § 2 Absatz 2 erworben hat;
3. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse D oder DE erforderlich ist, nur durchführen, wer
  - a) das 20. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 erworben hat,
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet und eine Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 erworben hat oder
  - c) das 23. Lebensjahr vollendet und eine beschleunigte Grundqualifikation nach § 2 Absatz 2 erworben hat.

(3) Abweichend von Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a tritt bei Fahrten ohne Fahrgäste an die Stelle des vollendeten 20. Lebensjahres die Vollendung des 18. Lebensjahres.

(4) Der Unternehmer darf Fahrten nach Absatz 1 oder nach Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 6, weder anordnen noch zulassen, wenn der Fahrer die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt.

(5) Hat ein Fahrer eine innerhalb der in Absatz 1 oder in Absatz 2 genannten Altersgrenzen erforderliche Qualifikation erworben, tritt der Nachweis darüber bei Erreichen der höheren Altersgrenze an die Stelle der dort vorgesehenen Nachweise.

(6) An die Stelle eines in Absatz 1 oder in Absatz 2 genannten Nachweises tritt der Nachweis der Weiterbildung nach § 5 Absatz 1 und 2.

(7) Im Rahmen einer Berufsausbildung nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 muss das Mindestalter nicht eingehalten werden; an die Stelle des Nachweises über das Vorliegen einer Grundqualifikation oder einer beschleunigten Grundqualifikation nach Absatz 1 oder nach Absatz 2 tritt eine Kopie des Ausbildungsvertrages. § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 und 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung bleibt unberührt.

#### § 4

##### **Besitzstand**

Die Regelungen zur Erlangung der Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation finden keine Anwendung auf Fahrer, die eine Fahrerlaubnis besitzen oder eine Fahrerlaubnis besessen haben, die ihnen entzogen worden ist, auf die sie verzichtet haben oder deren Geltungsdauer abgelaufen ist, sofern es sich um eine Fahrerlaubnis handelt, die

1. vor dem 10. September 2008 erteilt wurde und für die Klassen D1, D1E, D, DE oder eine gleichwertige Klasse gilt;
2. vor dem 10. September 2009 erteilt wurde und für die Klassen C1, C1E, C, CE oder eine gleichwertige Klasse gilt.

Die Pflicht zur Weiterbildung bleibt bestehen.

#### § 5

##### **Weiterbildung**

(1) Die erste Weiterbildung ist fünf Jahre nach dem Erwerb der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation abzuschließen. Abweichend von der Frist nach Satz 1 kann die Weiterbildung zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden, der mit dem Ende der Geltungsdauer der Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE übereinstimmt, soweit die sich dann ergebende Frist nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre ist.

(2) Jede weitere Weiterbildung ist im Abstand von jeweils fünf Jahren zu absolvieren.

(3) Die Weiterbildung erfolgt durch Teilnahme an einem Unterricht an einer anerkannten Ausbildungsstätte.

(4) Die Weiterbildung dient jeweils dazu, die durch die Grundqualifikation oder die durch die beschleunigte Grundqualifikation vermittelten Fertigkeiten und Kenntnisse auf dem neuesten Stand zu halten. Sie gilt für alle Fahrerlaubnisklassen, für die die Pflicht zur Weiterbildung besteht.

(5) Wer die Grundqualifikation oder die beschleunigte Grundqualifikation erworben oder eine Weiterbildung abgeschlossen hat und danach zeitweilig nicht mehr als Fahrer im Güter- oder Personenkraftverkehr beschäftigt ist, hat eine Weiterbildung abzuschließen, sobald er eine dieser Beschäftigungen wieder aufnimmt und wenn zu diesem Zeitpunkt die Fristen nach Absatz 1 oder Absatz 2 abgelaufen sind. Dies gilt entsprechend bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis in Fällen des § 4.

(6) Wechselt ein Fahrer zu einem anderen Unternehmen, so ist eine bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

## § 6

**Ausbildungs- und Prüfungsort**

Fahrer, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung in der Bundesrepublik Deutschland haben oder Inhaber einer in der Bundesrepublik Deutschland erteilten Arbeitsgenehmigung-EU oder eines Aufenthaltstitels sind, der erkennen lässt, dass die Erwerbstätigkeit erlaubt ist (§ 4 Absatz 2 des Aufenthaltsgesetzes), müssen

1. die Grundqualifikation in der Bundesrepublik Deutschland erwerben,
2. die Weiterbildung abschließen
  - a) in der Bundesrepublik Deutschland,
  - b) in dem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder dem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, in dem sie beschäftigt sind, oder
  - c) in der Schweiz, wenn sie dort beschäftigt sind.

## § 7

**Nachweis der Qualifikation**

(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde stellt auf Antrag einen Fahrerqualifizierungsnachweis aus über

1. den Erwerb der Grundqualifikation,
2. den Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation sowie
3. den Abschluss der vorgeschriebenen Weiterbildung.

(2) Dem Fahrerqualifizierungsnachweis nach Absatz 1 gleichgestellt ist der von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz

1. ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem Muster des Anhangs II der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates, die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2018/645 (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29) geändert worden ist, oder
2. erfolgte Eintrag der harmonisierten Schlüsselzahl 95 der Europäischen Union in den Führerschein.

(3) Fahrer im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 3, die Fahrten im Güterkraftverkehr durchführen, können die Grundqualifikation und die Weiterbildung durch eine gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) nachweisen. Auf der Fahrerbescheinigung muss die Schlüsselzahl 95 im Feld „Bemerkungen“ eingetragen sein.

(4) Dem Fahrerqualifizierungsnachweis nach Absatz 1 gleichgestellt ist ein Nachweis, der auf Grundlage des Kapitels III Absatz 2.6 in Verbindung mit Anhang 5 der Qualitätscharta des Internationalen Transportforums der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister ITF(2015)3/FINAL vom 5. Juni 2015 ausgestellt worden ist. Dies gilt nur für Beförderungen, die unter Verwendung einer multilateralen Genehmigung nach § 6 Satz 2 Nummer 2 oder 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes durchgeführt werden.

## § 8

**Pflicht zum Mitführen des Nachweises**

Fahrer haben den Nachweis über den Erwerb der jeweiligen Qualifikation nach § 7 bei jeder Fahrt mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

## A b s c h n i t t 3

## A u s b i l d u n g s s t ä t t e n

## § 9

**Anerkennung von Ausbildungsstätten**

(1) Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung müssen von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannt sein.

(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde erkennt eine Ausbildungsstätte auf Antrag an, wenn sie über die personellen und sächlichen Voraussetzungen für die Vermittlung der für die beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügt. Dies ist der Fall, wenn

1. sie im angemessenen Verhältnis zur Zahl der Aus- und Weiterbildungsteilnehmer ausreichendes Lehrpersonal beschäftigt,
2. geeignete Unterrichtsräume sowie für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel für die Durchführung des Unterrichts vorhanden sind,
3. eine fortlaufende Fortbildung des Lehrpersonals gewährleistet wird und
4. keine Tatsachen vorliegen, die gegen die persönliche Zuverlässigkeit des Antragstellers sprechen.

(3) Der Unterricht darf nur in den in dem Anerkennungsbescheid aufgeführten Unterrichtsräumen durchgeführt werden.

(4) Ausbildungsstätten, die nicht anerkannt sind, dürfen Unterricht zur beschleunigten Grundqualifikation oder zur Weiterbildung weder anbieten noch durchführen.

## § 10

**Widerruf der Anerkennung, Untersagung der Tätigkeit**

(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann die Anerkennung einer Ausbildungsstätte widerrufen, wenn durch Handlungen einer verantwortlichen Person in grober Weise gegen die Pflichten dieses Gesetzes oder einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung nach § 27 verstoßen wurde. Verwaltungsrechtliche Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten bleiben unberührt.

(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat die Anerkennung einer Ausbildungsstätte zu widerrufen, wenn eine verantwortliche Person der Ausbildungsstätte wiederholt Einträge in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister zum Nachweis der Teilnahme der Fahrer an der beschleunigten Grundqualifikation oder einer Weiterbildung vorgenommen hat, obwohl

1. der Unterricht nicht in der Form oder nicht in dem Umfang stattgefunden hat, wie in dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister angegeben, oder
2. der in dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfasste Teilnehmer nicht in dem Umfang am Unterricht teilgenommen hat, wie in dem Registereintrag angegeben.

(3) Verantwortliche Personen sind alle zur Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Personen sowie alle zur Durchführung von Unterricht eingesetzten Personen.

(4) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann die Ausübung von Tätigkeiten an einer Ausbildungsstätte untersagen, wenn Unterricht angeboten oder durchgeführt wird, ohne dass die hierfür erforderliche Anerkennung erfolgt ist.

(5) In Fällen der Absätze 1, 2 und 4 haben Widerspruch und Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung.

## § 11

### Überwachung anerkannter Ausbildungsstätten

(1) Die Überwachung der Tätigkeit der Ausbildungsstätten obliegt der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Sie kann zu diesem Zweck alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Sie kann insbesondere verlangen, dass ihre Vertreter zu den Büro- und Geschäftszeiten der jeweiligen Ausbildungsstätte Unterrichts- und Geschäftsräume betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen durchführen und am Unterricht teilnehmen können.

(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann sich zur Durchführung der Überwachung geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Die Überprüfung des Unterrichts ist ohne vorherige Ankündigung durchzuführen. Eine alleinige Überprüfung der Räume ist mindestens zwei Tage im Voraus anzukündigen.

(3) Eine Überprüfung vor Ort hat mindestens alle zwei Jahre zu erfolgen. Diese Frist kann von der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf vier Jahre verlängert werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind.

(4) Ausbildungsstätten haben bis spätestens fünf Werktage vor Durchführung eines Unterrichts zur beschleunigten Grundqualifikation oder zu einer Weiterbildung der nach Landesrecht zuständigen Behörde schriftlich oder elektronisch Folgendes anzuzeigen:

1. die Anschrift des Ortes, an dem der Unterricht stattfinden soll,
2. das Datum,
3. den Beginn und das Ende der geplanten Unterrichtseinheiten,
4. den Gegenstand des Unterrichts nach Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und
5. den verantwortlichen Unterrichtsleiter.

Diese Angaben sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde und von den zur Durchführung der Überwachung beauftragten Personen oder Stellen spätestens sechs Jahre nach Abschluss des Unterrichts zu löschen.

## A b s c h n i t t 4

### B e r u f s k r a f t f a h r e r q u a l i f i k a t i o n s r e g i s t e r

## § 12

### Berufskraftfahrerqualifikationsregister

Das Berufskraftfahrerqualifikationsregister ist ein Register zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind, um feststellen zu können,

1. ob der Fahrer im Besitz eines Fahrerqualifizierungsnachweises ist und von welcher Behörde dieser ausgestellt wurde,

2. für welche Fahrerlaubnisklasse die Pflicht zur Grundqualifikation, beschleunigten Grundqualifikation und Weiterbildung erfüllt wurde,
3. welche nach Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorgeschriebenen Unterkennntnisbereiche dem Fahrer im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung vermittelt wurden und in welchem Umfang und in welcher Ausbildungsstätte die Vermittlung erfolgte,
4. ob eine Anrechnung anderer abgeschlossener spezieller Maßnahmen im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation oder im Rahmen der Weiterbildung stattgefunden hat,
5. ob, wann und wo der Fahrer eine Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation abgelegt hat und
6. ob nachträglich Tatsachen bekannt wurden, auf deren Grundlage Einträge in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister verändert oder Fahrerqualifizierungsnachweise zurückgenommen wurden.

### § 13

#### **Registerführende Behörde**

Das Kraftfahrt-Bundesamt führt das Berufskraftfahrerqualifikationsregister.

### § 14

#### **Inhalt des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters**

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist befugt, zur Führung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters folgende Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. Daten des Fahrerqualifizierungsnachweises von Fahrern:
  - a) Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, akademischer Grad und Geschlecht des Inhabers des Fahrerqualifizierungsnachweises,
  - b) Tag der Ausstellung und des Ablaufs der Gültigkeit des Fahrerqualifizierungsnachweises,
  - c) die den Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellende Behörde,
  - d) Status des Fahrerqualifizierungsnachweises mit Angabe zum Statusdatum,
  - e) die den Status eines ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweises mitteilende Behörde,
  - f) Führerscheinnummer des zum Zeitpunkt der Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises gültigen Führerscheins einschließlich Ausgabestaat des Führerscheins,
  - g) Seriennummer des Fahrerqualifizierungsnachweises,
  - h) Schlüsselzahl 95 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung,
  - i) Fahrerlaubnisklassen, für die die Schlüsselzahl 95 Gültigkeit hat,
2. Daten zur Grundqualifikation von Fahrern:
  - a) Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, akademischer Grad und Geschlecht des Teilnehmers,
  - b) Name und Anschrift der prüfenden Stelle,
  - c) Tag der erfolgreichen Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung,



- d) die Art der Prüfung, nämlich
    - aa) Regelprüfung,
    - bb) Umsteigerprüfung,
    - cc) Quereinsteigerprüfung,
    - dd) Prüfung zum Abschluss der Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer oder
    - ee) Prüfung zum Abschluss der Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb,
  - e) Fahrerlaubnisklassen, für die die Grundqualifikation erworben wurde,
3. Daten zur beschleunigten Grundqualifikation von Fahrern:
- a) Name und Anschrift der Ausbildungsstätte sowie Angaben zur zuständigen Anerkennungs- und Überwachungsbehörde sowie das Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides,
  - b) Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, akademischer Grad und Geschlecht des Teilnehmers,
  - c) Zeitraum des Unterrichts und tatsächliche Dauer der Unterrichtsteilnahme,
  - d) Angaben zu den vermittelten Unterkenntnisbereichen nach Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und zu anderen abgeschlossenen speziellen Maßnahmen im Sinne des § 12 Nummer 4,
  - e) Name und Anschrift der prüfenden Stelle,
  - f) Tag der erfolgreichen Ablegung der theoretischen Prüfung,
  - g) die Art der Prüfung, nämlich
    - aa) Regelprüfung,
    - bb) Umsteigerprüfung oder
    - cc) Quereinsteigerprüfung,
  - h) Fahrerlaubnisklassen, für die die beschleunigte Grundqualifikation erworben wurde, und
4. Daten zur Weiterbildung von Fahrern:
- a) Name und Anschrift der Ausbildungsstätte sowie Angaben zur zuständigen Anerkennungs- und Überwachungsbehörde sowie das Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides,
  - b) Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, akademischer Grad und Geschlecht des Teilnehmers,
  - c) Zeitraum des Unterrichts und tatsächliche Dauer der Unterrichtsteilnahme,
  - d) Angaben zu den vermittelten Unterkenntnisbereichen nach Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und zum Vorliegen anderer abgeschlossener spezieller Maßnahmen im Sinne des § 12 Nummer 4,
  - e) Seriennummer des aktuell gültigen Fahrerqualifizierungsnachweises, soweit ein solcher bereits ausgestellt wurde.

## § 15

### **Datenübermittlung an den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises**

Die nach Landesrecht zuständigen Behörden übermitteln dem Hersteller im automatisierten Verfahren

1. die Daten, die für die Herstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises erforderlich sind, und
2. die Daten, die für die Übermittlung an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister erforderlich sind.

## § 16

**Datenerhebung, -speicherung und -verwendung durch den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises**

(1) Der Hersteller ist ausschließlich zum Nachweis des Verbleibs des Fahrerqualifizierungsnachweises befugt, folgende Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. die Seriennummer,
2. die ausstellende Behörde und
3. den Tag des Versandes.

(2) Die Erhebung, Speicherung und Verwendung der übrigen im Fahrerqualifizierungsnachweis enthaltenen Daten beim Hersteller ist zulässig, soweit und solange sie ausschließlich der Herstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises und der Datenübermittlung an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister dient.

(3) Die Daten nach Absatz 2 sind vom Hersteller nach der Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt zur dortigen Speicherung in dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister unverzüglich zu löschen.

## § 17

**Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises**

Der Hersteller übermittelt nach der Herstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises dem Kraftfahrt-Bundesamt im automatisierten Verfahren unverzüglich die vom Kraftfahrt-Bundesamt im Berufskraftfahrerqualifikationsregister nach § 14 Nummer 1 zu speichernden Daten, die dem Hersteller nach § 15 von den nach Landesrecht zuständigen Behörden zuvor zur Herstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises übermittelt worden sind.

## § 18

**Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden**

(1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden übermitteln dem Kraftfahrt-Bundesamt im automatisierten Verfahren unverzüglich die Daten zu Fahrerqualifizierungsnachweisen, die nach § 14 Nummer 1 im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu speichern sind oder die zu einer Änderung einer Eintragung nach § 14 Nummer 1 führen, soweit diese Daten nicht bereits vom Hersteller an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister übermittelt worden sind.

(2) Im Fall einer Anrechnung anderer abgeschlossener Maßnahmen im Sinne des § 12 Nummer 4 übermitteln die nach Landesrecht zuständigen Behörden dem Kraftfahrt-Bundesamt im automatisierten Verfahren unverzüglich die von diesem nach § 14 Nummer 3 Buchstabe d und Nummer 4 Buchstabe d zu speichernden Daten.

(3) Die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Anerkennung von Ausbildungsstätten nach § 9 Absatz 1 teilt dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich alle in ihrem Zuständigkeitsbereich anerkannten Ausbildungsstätten mit, damit diese zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zugelassen werden. Änderungen hinsichtlich der anerkannten Ausbildungsstätten teilt die nach Landesrecht zuständige Behörde dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich mit.

(4) Die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Aufsicht über die Industrie- und Handelskammern teilt dem Kraftfahrt-Bundesamt alle in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Industrie- und Handelskammern mit, damit diese zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zugelassen werden. Änderungen hinsichtlich der Industrie- und Handelskammern teilt die nach

Landesrecht zuständige Behörde unverzüglich mit. Eine Mitteilung erfolgt nur, wenn die Industrie- und Handelskammer Prüfungen nach § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 7 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung sowie nach § 71 Absatz 2 des Berufsbildungsgesetzes durchführt.

#### § 19

##### **Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die zuständigen Stellen und die Ausbildungsstätten**

Die für die Prüfungen zuständigen Industrie- und Handelskammern nach § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 7 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und nach § 71 Absatz 2 des Berufsbildungsgesetzes sowie die anerkannten Ausbildungsstätten haben dem Kraftfahrt-Bundesamt im automatisierten Verfahren unverzüglich die Daten zu übermitteln, die nach § 14 Nummer 2 bis 4 im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu speichern sind oder die zu einer Änderung einer Eintragung nach § 14 Nummer 2 bis 4 führen.

#### § 20

##### **Überwachungsbefugnis des Kraftfahrt-Bundesamtes**

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist befugt, außerhalb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters die Kontaktdaten der in den §§ 17 und 18 genannten Behörden, Stellen und Ausbildungsstätten zu erheben, zu speichern und zu verwenden, um die Zulässigkeit der Übermittlung der in den §§ 17 und 18 genannten Daten zu kontrollieren.

#### § 21

##### **Datenübermittlung an inländische Behörden und Stellen**

Die im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeicherten Daten dürfen durch Abruf im automatisierten Verfahren an die Behörden und Stellen übermittelt werden, die zuständig sind für

1. Verwaltungsmaßnahmen gegenüber Fahrern auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften,
2. die Durchführung der Aus- und Weiterbildung sowie für die Prüfung von Fahrern auf Grund dieses Gesetzes oder der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften,
3. die Überwachung der anerkannten Ausbildungsstätten von Fahrern,
4. Verkehrs-, Grenz- oder Straßenkontrollen gegenüber Fahrern,
5. die Verfolgung von Straftaten, die von Fahrern verübt worden sind, sowie die Vollstreckung oder den Vollzug von Strafen gegenüber Fahrern oder
6. die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, die von Fahrern verübt worden sind, sowie die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden gegen Fahrer und ihre Nebenfolgen nach diesem Gesetz.

Die Daten dürfen übermittelt werden, soweit dies zur Erfüllung der in Satz 1 genannten Aufgaben erforderlich ist.

#### § 22

##### **Datenübermittlung an Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum**

(1) Die im Berufskraftfahrerqualifikationsregister nach § 14 gespeicherten Daten dürfen vom Kraftfahrt-Bundesamt an die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an die zuständigen

Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden, soweit dies erforderlich ist

1. zum Austausch über Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen von Fahrern im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung oder
2. für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund dieses Gesetzes sowie auf Grund der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung.

(2) Zur Erfüllung ihrer Aufgaben dürfen die in § 21 Satz 1 Nummer 4 genannten Behörden die in Absatz 1 erster Halbsatz genannten Daten an die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an die zuständigen Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum übermitteln.

(3) Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die zuständigen Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind darauf hinzuweisen, dass sie die übermittelten Daten nur zu dem Zweck erheben, speichern und verwenden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihnen übermittelt werden.

(4) Die Übermittlung unterbleibt, wenn durch sie schutzwürdige Interessen des betroffenen Fahrers beeinträchtigt würden.

### § 23

#### **Ausführungsregeln für das automatisierte Verfahren**

Das Kraftfahrt-Bundesamt erstellt nach dem jeweiligen Stand der Technik Ausführungsregeln für das automatisierte Verfahren zur Sicherstellung einer rechtskonformen und einheitlichen Datenübermittlung. Es gibt diese Ausführungsregelungen den jeweils betroffenen Verfahrensbeteiligten in geeigneter Form bekannt.

### § 24

#### **Zulässigkeit der Datenübermittlung im automatisierten Verfahren**

(1) Die Einrichtung von Anlagen für die Datenübermittlung im automatisierten Verfahren ist nur zulässig, wenn gewährleistet ist, dass

1. dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit getroffen werden, die insbesondere die Vertraulichkeit und Unversehrtheit der Daten gewährleisten, wobei bei der Nutzung allgemein zugänglicher Netze Verschlüsselungsverfahren anzuwenden sind, und
2. die Zulässigkeit der Verfahren durch Aufzeichnungen nach Maßgabe des Absatzes 2 oder 3 kontrolliert werden kann.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat über die übermittelten Daten Aufzeichnungen anzufertigen, die Folgendes enthalten müssen:

1. die übermittelten Daten,
2. den Tag und die Uhrzeit der Übermittlung,
3. die Kennung der übermittelnden Stelle und
4. den Übermittlungsanlass.

Die Aufzeichnungen dürfen nur zur Kontrolle der Zulässigkeit der Übermittlung verwertet werden. Sie sind durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen gegen zweckfremde Verwendung und gegen Missbrauch zu sichern. Am Ende des Kalenderhalbjahres, das dem Halbjahr der Übermittlung folgt, sind die Aufzeichnungen zu löschen oder zu vernichten.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat über die Datenübermittlung und die Abrufe Aufzeichnungen anzufertigen, die Folgendes enthalten müssen:

1. die bei der Durchführung der Datenübermittlung oder der Abrufe verwendeten Daten,
2. den Tag und die Uhrzeit der Datenübermittlung oder der Abrufe,
3. die Kennung der die Daten erhaltenden Dienststelle oder die Kennung der abrufenden Dienststelle und
4. die übermittelten oder die abgerufenen Daten.

Die Aufzeichnungen dürfen nur zur Datenschutzkontrolle, zur Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass ohne ihre Verwendung die Verhinderung oder Verfolgung einer schwerwiegenden Straftat gegen Leib, Leben oder Freiheit einer Person aussichtslos oder wesentlich erschwert wäre, dürfen die Aufzeichnungen auch für diesen Zweck verwendet werden, sofern das Ersuchen der Strafverfolgungsbehörde unter Verwendung von Daten eines bestimmten Fahrers gestellt wird. Die Aufzeichnungen sind durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen gegen zweckfremde Verwendung und gegen Missbrauch zu sichern. Sie sind nach sechs Monaten zu löschen.

(4) Bei Abrufen aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister sind vom Kraftfahrt-Bundesamt weitere Aufzeichnungen anzufertigen, die sich auf den Anlass des Abrufs erstrecken und die Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Personen ermöglichen.

## § 25

### **Auskunftspflicht gegenüber Fahrern**

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt dem Fahrer auf schriftlichen oder elektronischen Antrag über den ihn betreffenden Inhalt des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters unentgeltlich Auskunft. Bei einem elektronischen Antrag muss der Fahrer seine Identität unter Nutzung eines elektronischen Identifizierungsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes, nach § 12 des eID-Karte-Gesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes nachweisen.

(2) Die Auskunft ist schriftlich zu erteilen. Auf Verlangen des Fahrers kann die Auskunft elektronisch erteilt werden. Im Fall der elektronischen Auskunftserteilung gilt § 24 Absatz 3 entsprechend.

## § 26

### **Löschung der Daten**

(1) Die Daten zu den Fahrerqualifizierungsnachweisen werden sechs Jahre nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrerqualifizierungsnachweises aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister gelöscht.

(2) Die Daten zu der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation und den Weiterbildungen werden elf Jahre nach Abschluss der jeweiligen Grundqualifikations- oder Weiterbildungsmaßnahme automatisch aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister gelöscht.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 sind die im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeicherten Daten mit Vollendung des 110. Lebensjahres der betroffenen Person zu löschen.

A b s c h n i t t 5  
S c h l u s s b e s t i m m u n g e n

§ 27

**Verordnungsermächtigung**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelungen zu treffen über

1. die näheren Einzelheiten des Erwerbs der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung, insbesondere über
  - a) die Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen, die Inhalte von Unterricht und Prüfungen und die Anforderungen an Lehr- und Lernmittel, Unterrichtsräume und Ausbilder,
  - b) die Art und Weise des Unterrichts und der Prüfungen und die Ausstellung, Aufbewahrung und Vorlage von Bescheinigungen;
2. die örtliche Zuständigkeit der Industrie- und Handelskammern;
3. die näheren Voraussetzungen und das Verfahren der Anerkennung von Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung;
4. die Überwachung der anerkannten Ausbildungsstätten und das Überwachungsverfahren;
5. die Fahrerqualifizierungsnachweise.

(2) Die Industrie- und Handelskammern regeln das Prüfungsverfahren durch Satzung, die der Genehmigung der zuständigen obersten Landesbehörde bedarf.

(3) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung die für die Durchführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden zu bestimmen. Die Landesregierungen können diese Ermächtigung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.

§ 28

**Bußgeldvorschriften**

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 3 Absatz 4 eine Fahrt anordnet oder zulässt.
- (2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
  1. entgegen § 3 Absatz 1 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit § 3 Absatz 6, eine Fahrt durchführt,
  2. entgegen § 8 oder § 30 Absatz 8 einen Nachweis nicht mitführt oder nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig aushändigt,
  3. entgegen § 9 Absatz 4 Unterricht anbietet oder durchführt,
  4. einer vollziehbaren Anordnung nach § 10 Absatz 4 zuwiderhandelt,
  5. entgegen § 11 Absatz 4 Satz 1 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig erstattet,
  6. entgegen § 19 Daten nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt oder

7. einer Rechtsverordnung nach

- a) § 27 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a oder
- b) § 27 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen der Absätze 1 und 2 Nummer 3 und 7 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(4) Soweit eine Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 oder nach Absatz 2 Nummer 1 oder 2 bei einer Kontrolle des Bundesamtes für Güterverkehr festgestellt wird oder in einem Unternehmen begangen wird, das seinen Sitz im Ausland hat, ist das Bundesamt für Güterverkehr Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten.

## § 29

### Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen können abweichend von § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

## § 30

### Übergangsvorschriften

(1) Die bis zum ... [einsetzen: Inkrafttreten nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Gesetzes] nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2162) geändert worden ist, gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten gelten bis zu ihrer Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde als anerkannt im Sinne des § 9 Absatz 1, längstens jedoch bis zum ... [einsetzen: Datum zwei Jahre nach Inkrafttreten nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Gesetzes].

(2) Der Eintrag der Schlüsselzahl 95 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung in einem deutschen Führerschein zum Nachweis der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung behält bis zu seinem Ablauf seine Gültigkeit.

(3) § 10 Absatz 2 Nummer 2 findet bis zur Inbetriebnahme der Schnittstelle für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister mit der Maßgabe Anwendung, dass an die Stelle der Einträge in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister die Ausstellung von Teilnahmebescheinigungen tritt.

(4) § 7 Absatz 1 findet bis zur Inbetriebnahme des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters mit der Maßgabe Anwendung, dass durch die nach Landesrecht zuständige Behörde statt der Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises der Eintrag der Schlüsselzahl 95 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung in den Führerschein vorgenommen wird, sofern ein deutscher Führerschein erteilt werden kann.

(5) Bescheinigungen zum Nachweis der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung nach dem Muster der Anlage 3 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 2108), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416) geändert worden ist, für Fahrer im Sinne des § 1 Absatz 1 Nummer 3, die Fahrten im Personenkraftverkehr durchführen, behalten ihre Gültigkeit.

(6) Fahrerbescheinigungen, auf denen die Schlüsselzahl 95 nicht eingetragen ist und die gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom

14.11.2009, S. 72), insbesondere gemäß dessen Absatz 7, bis zum ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Gesetzes] zum Nachweis der Grundqualifikation und der Weiterbildung ausgestellt wurden, werden bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit anerkannt.

(7) Vor dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Gesetzes] ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweise gelten bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit.

(8) Fahrer haben die Nachweise nach den Absätzen 5 bis 7 bei der Durchführung von Fahrten mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(9) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zur Berücksichtigung besonderer regionaler Bedürfnisse hinsichtlich Fahrern, die

1. in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz ihren ordentlichen Wohnsitz haben,
2. in der Bundesrepublik Deutschland beschäftigt sind und
3. in der Bundesrepublik Deutschland ihre Weiterbildung absolvieren

(Grenzgänger), abweichend von den bundesrechtlichen Vorschriften zum Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach dem Muster der Anlage 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzusehen und die zur Ausstellung dieses Nachweises erforderlichen Vorschriften, auch zum Verfahren, zu erlassen. Dieser Fahrerqualifizierungsnachweis steht einem Nachweis nach § 7 gleich. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.



**Anlage**

(zu § 1 Absatz 3 Nummer 2)

**Liste über die Zuordnung der Stadt- und Landkreise zum städtischen oder ländlichen Raum**

Zu Grunde liegt die Zuordnung, die das Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung im Rahmen seiner Aufgabenwahrnehmung nach § 22 Raumordnungsgesetz zum Stand 31.12.2017 vorgenommen hat.

Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum	Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum
<b>Baden-Württemberg</b>			
Alb-Donau-Kreis	Ländlicher Raum	Ludwigsburg	Städtischer Raum
Baden-Baden, Stadt	Städtischer Raum	Main-Tauber-Kreis	Ländlicher Raum
Biberach	Ländlicher Raum	Mannheim, Stadt	Städtischer Raum
Böblingen	Städtischer Raum	Neckar-Odenwald-Kreis	Ländlicher Raum
Bodenseekreis	Städtischer Raum	Ortenaukreis	Städtischer Raum
Breisgau-Hochschwarzwald	Städtischer Raum	Ostalbkreis	Städtischer Raum
Calw	Städtischer Raum	Pforzheim, Stadt	Städtischer Raum
Emmendingen	Städtischer Raum	Rastatt	Städtischer Raum
Enzkreis	Städtischer Raum	Ravensburg	Städtischer Raum
Esslingen	Städtischer Raum	Rems-Murr-Kreis	Städtischer Raum
Freiburg im Breisgau, Stadt	Städtischer Raum	Reutlingen	Städtischer Raum
Freudenstadt	Ländlicher Raum	Rhein-Neckar-Kreis	Städtischer Raum
Göppingen	Städtischer Raum	Rottweil	Städtischer Raum
Heidelberg, Stadt	Städtischer Raum	Schwäbisch Hall	Ländlicher Raum
Heidenheim	Städtischer Raum	Schwarzwald-Baar-Kreis	Städtischer Raum
Heilbronn, Stadt	Städtischer Raum	Sigmaringen	Ländlicher Raum
Heilbronn, Landkreis	Städtischer Raum	Stuttgart, Stadt	Städtischer Raum
Hohenlohekreis	Ländlicher Raum	Tübingen	Städtischer Raum
Karlsruhe	Städtischer Raum	Tuttlingen	Städtischer Raum
Karlsruhe, Stadt	Städtischer Raum	Ulm, Stadt	Städtischer Raum
Konstanz	Städtischer Raum	Waldshut	Ländlicher Raum
Lörrach	Städtischer Raum	Zollernalbkreis	Städtischer Raum
<b>Bayern</b>			
Aichach-Friedberg	Ländlicher Raum	Landsberg am Lech	Ländlicher Raum
Altötting	Städtischer Raum	Landshut, Stadt	Ländlicher Raum
Amberg, Stadt	Ländlicher Raum	Landshut, Landkreis	Ländlicher Raum

<b>Name des Stadt- und Landkreises</b>	<b>Städtischer/ Ländlicher Raum</b>	<b>Name des Stadt- und Landkreises</b>	<b>Städtischer/ Ländlicher Raum</b>
Amberg-Sulzbach	Ländlicher Raum	Lichtenfels	Ländlicher Raum
Ansbach, Stadt	Ländlicher Raum	Lindau (Bodensee)	Städtischer Raum
Ansbach, Landkreis	Ländlicher Raum	Main-Spessart	Ländlicher Raum
Aschaffenburg, Stadt	Städtischer Raum	Memmingen, Stadt	Ländlicher Raum
Aschaffenburg, Landkreis	Städtischer Raum	Miesbach	Ländlicher Raum
Augsburg, Stadt	Städtischer Raum	Miltenberg	Städtischer Raum
Augsburg, Landkreis	Städtischer Raum	Mühlendorf a. Inn	Ländlicher Raum
Bad Kissingen	Ländlicher Raum	München, Stadt	Städtischer Raum
Bad Tölz-Wolfratshausen	Ländlicher Raum	München, Landkreis	Städtischer Raum
Bamberg, Stadt	Ländlicher Raum	Neuburg-Schrobenhausen	Ländlicher Raum
Bamberg, Landkreis	Ländlicher Raum	Neumarkt i. d. OPf.	Ländlicher Raum
Bayreuth, Stadt	Ländlicher Raum	Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	Ländlicher Raum
Bayreuth, Landkreis	Ländlicher Raum	Neustadt a. d. Waldnaab	Ländlicher Raum
Berchtesgadener Land	Ländlicher Raum	Neu-Ulm	Städtischer Raum
Cham	Ländlicher Raum	Nürnberg, Stadt	Städtischer Raum
Coburg, Stadt	Ländlicher Raum	Nürnberger Land	Städtischer Raum
Coburg, Landkreis	Ländlicher Raum	Oberallgäu	Ländlicher Raum
Dachau	Städtischer Raum	Ostallgäu	Ländlicher Raum
Deggendorf	Ländlicher Raum	Passau, Stadt	Ländlicher Raum
Dillingen a. d. Donau	Ländlicher Raum	Passau, Landkreis	Ländlicher Raum
Dingolfing-Landau	Ländlicher Raum	Pfaffenhofen a. d. Ilm	Ländlicher Raum
Donau-Ries	Ländlicher Raum	Regen	Ländlicher Raum
Ebersberg	Städtischer Raum	Regensburg, Stadt	Städtischer Raum
Eichstätt	Ländlicher Raum	Regensburg, Landkreis	Ländlicher Raum
Erding	Ländlicher Raum	Rhön-Grabfeld	Ländlicher Raum
Erlangen, Stadt	Städtischer Raum	Rosenheim, Stadt	Städtischer Raum
Erlangen-Höchstadt	Städtischer Raum	Rosenheim, Landkreis	Städtischer Raum
Forchheim	Ländlicher Raum	Roth	Ländlicher Raum
Freising	Städtischer Raum	Rottal-Inn	Ländlicher Raum
Freyung-Grafenau	Ländlicher Raum	Schwabach, Stadt	Ländlicher Raum
Fürstenfeldbruck	Städtischer Raum	Schwandorf	Ländlicher Raum
Fürth, Stadt	Städtischer Raum	Schweinfurt, Stadt	Ländlicher Raum
Fürth, Landkreis	Städtischer Raum	Schweinfurt, Landkreis	Ländlicher Raum

Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum	Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum
Garmisch-Partenkirchen	Ländlicher Raum	Straubing, Stadt	Ländlicher Raum
Günzburg	Ländlicher Raum	Starnberg, Landkreis	Städtischer Raum
Haßberge	Ländlicher Raum	Straubing-Bogen	Ländlicher Raum
Hof, Stadt	Ländlicher Raum	Tirschenreuth	Ländlicher Raum
Hof, Landkreis	Ländlicher Raum	Traunstein	Ländlicher Raum
Ingolstadt, Stadt	Städtischer Raum	Unterallgäu	Ländlicher Raum
Kaufbeuren, Stadt	Ländlicher Raum	Weiden i. d. OPf., Stadt	Ländlicher Raum
Kelheim	Ländlicher Raum	Weilheim-Schongau	Ländlicher Raum
Kempten (Allgäu), Stadt	Ländlicher Raum	Weißenburg-Gunzenhausen	Ländlicher Raum
Kitzingen	Ländlicher Raum	Wunsiedel i. Fichtelgebirge	Ländlicher Raum
Kronach	Ländlicher Raum	Würzburg, Stadt	Städtischer Raum
Kulmbach	Ländlicher Raum	Würzburg, Landkreis	Städtischer Raum
<b>Berlin</b>			
Berlin, Stadt	Städtischer Raum		
<b>Brandenburg</b>			
Barnim	Ländlicher Raum	Oberspreewald-Lausitz	Ländlicher Raum
Brandenburg an der Havel, Stadt	Ländlicher Raum	Oder-Spree	Ländlicher Raum
Cottbus, Stadt	Ländlicher Raum	Ostprignitz-Ruppin	Ländlicher Raum
Dahme-Spreewald	Ländlicher Raum	Potsdam, Stadt	Städtischer Raum
Elbe-Elster	Ländlicher Raum	Potsdam-Mittelmark	Ländlicher Raum
Frankfurt (Oder), Stadt	Ländlicher Raum	Prignitz	Ländlicher Raum
Havelland	Ländlicher Raum	Spree-Neiße	Ländlicher Raum
Märkisch-Oderland	Ländlicher Raum	Teltow-Fläming	Ländlicher Raum
Oberhavel	Ländlicher Raum	Uckermark	Ländlicher Raum
<b>Bremen</b>			
Bremen, Stadt	Städtischer Raum	Bremerhaven, Stadt	Städtischer Raum
<b>Hamburg</b>			
Hamburg, Stadt	Städtischer Raum		
<b>Hessen</b>			
Bergstraße	Städtischer Raum	Main-Kinzig-Kreis	Städtischer Raum

Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum	Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum
Darmstadt, Stadt	Städtischer Raum	Main-Taunus-Kreis	Städtischer Raum
Darmstadt-Dieburg	Städtischer Raum	Marburg-Biedenkopf	Ländlicher Raum
Frankfurt am Main, Stadt	Städtischer Raum	Odenwaldkreis	Städtischer Raum
Fulda	Ländlicher Raum	Offenbach am Main, Stadt	Städtischer Raum
Gießen	Städtischer Raum	Offenbach, Landkreis	Städtischer Raum
Groß-Gerau	Städtischer Raum	Rheingau-Taunus-Kreis	Städtischer Raum
Hersfeld-Rotenburg	Ländlicher Raum	Schwalm-Eder-Kreis	Ländlicher Raum
Hochtaunuskreis	Städtischer Raum	Vogelsbergkreis	Ländlicher Raum
Kassel, Stadt	Städtischer Raum	Waldeck-Frankenberg	Ländlicher Raum
Kassel, Landkreis	Städtischer Raum	Werra-Meißner-Kreis	Ländlicher Raum
Lahn-Dill-Kreis	Städtischer Raum	Wetteraukreis	Städtischer Raum
Limburg-Weilburg	Städtischer Raum	Wiesbaden, Stadt	Städtischer Raum
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>			
Landkreis Rostock	Ländlicher Raum	Rostock, Stadt	Städtischer Raum
Ludwigslust-Parchim	Ländlicher Raum	Schwerin, Stadt	Ländlicher Raum
Mecklenburgische Seenplatte	Ländlicher Raum	Vorpommern-Greifswald	Ländlicher Raum
Nordwestmecklenburg	Ländlicher Raum	Vorpommern-Rügen	Ländlicher Raum
<b>Niedersachsen</b>			
Ammerland	Städtischer Raum	Lüneburg	Ländlicher Raum
Aurich	Ländlicher Raum	Nienburg (Weser)	Ländlicher Raum
Braunschweig, Stadt	Städtischer Raum	Northeim	Ländlicher Raum
Celle	Ländlicher Raum	Oldenburg (Oldenburg), Stadt	Städtischer Raum
Cloppenburg	Ländlicher Raum	Oldenburg, Landkreis	Ländlicher Raum
Cuxhaven	Ländlicher Raum	Osnabrück, Landkreis	Ländlicher Raum
Delmenhorst, Stadt	Ländlicher Raum	Osnabrück, Stadt	Städtischer Raum
Diepholz	Ländlicher Raum	Osterholz	Städtischer Raum
Emden, Stadt	Ländlicher Raum	Peine	Städtischer Raum
Emsland	Ländlicher Raum	Region Hannover	Städtischer Raum
Friesland	Städtischer Raum	Rotenburg (Wümme)	Ländlicher Raum
Gifhorn	Ländlicher Raum	Salzgitter, Stadt	Städtischer Raum
Goslar	Ländlicher Raum	Schaumburg	Städtischer Raum

Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum	Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum
Göttingen	Städtischer Raum	Stade	Ländlicher Raum
Grafschaft Bentheim	Ländlicher Raum	Uelzen	Ländlicher Raum
Hameln-Pyrmont	Ländlicher Raum	Vechta	Ländlicher Raum
Harburg	Städtischer Raum	Verden	Ländlicher Raum
Heidekreis	Ländlicher Raum	Wesermarsch	Ländlicher Raum
Helmstedt	Ländlicher Raum	Wilhelmshaven, Stadt	Städtischer Raum
Hildesheim	Städtischer Raum	Wittmund	Ländlicher Raum
Holzminen	Ländlicher Raum	Wolfenbüttel	Ländlicher Raum
Leer	Ländlicher Raum	Wolfsburg, Stadt	Städtischer Raum
Lüchow-Dannenberg	Ländlicher Raum		
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
Bielefeld, Stadt	Städtischer Raum	Märkischer Kreis	Städtischer Raum
Bochum, Stadt	Städtischer Raum	Mettmann	Städtischer Raum
Bonn, Stadt	Städtischer Raum	Minden-Lübbecke	Städtischer Raum
Borken	Städtischer Raum	Mönchengladbach, Stadt	Städtischer Raum
Bottrop, Stadt	Städtischer Raum	Mülheim an der Ruhr, Stadt	Städtischer Raum
Coesfeld	Städtischer Raum	Münster, Stadt	Städtischer Raum
Dortmund, Stadt	Städtischer Raum	Oberbergischer Kreis	Städtischer Raum
Duisburg, Stadt	Städtischer Raum	Oberhausen, Stadt	Städtischer Raum
Düren	Städtischer Raum	Olpe	Städtischer Raum
Düsseldorf, Stadt	Städtischer Raum	Paderborn	Städtischer Raum
Ennepe-Ruhr-Kreis	Städtischer Raum	Recklinghausen	Städtischer Raum
Essen, Stadt	Städtischer Raum	Remscheid, Stadt	Städtischer Raum
Euskirchen	Städtischer Raum	Rhein-Erft-Kreis	Städtischer Raum
Gelsenkirchen, Stadt	Städtischer Raum	Rheinisch-Bergischer Kreis	Städtischer Raum
Gütersloh	Städtischer Raum	Rhein-Kreis Neuss	Städtischer Raum
Hagen, Stadt	Städtischer Raum	Rhein-Sieg-Kreis	Städtischer Raum
Hamm, Stadt	Städtischer Raum	Siegen-Wittgenstein	Städtischer Raum
Heinsberg	Städtischer Raum	Soest	Städtischer Raum
Herford	Städtischer Raum	Solingen, Stadt	Städtischer Raum
Herne, Stadt	Städtischer Raum	Städtereion Aachen	Städtischer Raum
Hochsauerlandkreis	Ländlicher Raum	Steinfurt	Städtischer Raum
Höxter	Ländlicher Raum	Unna	Städtischer Raum

Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum	Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum
Kleve	Städtischer Raum	Viersen	Städtischer Raum
Köln, Stadt	Städtischer Raum	Warendorf	Städtischer Raum
Krefeld, Stadt	Städtischer Raum	Wesel	Städtischer Raum
Leverkusen, Stadt	Städtischer Raum	Wuppertal, Stadt	Städtischer Raum
Lippe	Städtischer Raum		
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
Ahrweiler	Ländlicher Raum	Mainz, Stadt	Städtischer Raum
Altenkirchen (Westerwald)	Städtischer Raum	Mainz-Bingen	Städtischer Raum
Alzey-Worms	Städtischer Raum	Mayen-Koblenz	Städtischer Raum
Bad Dürkheim	Städtischer Raum	Neustadt an der Weinstraße, Stadt	Städtischer Raum
Bad Kreuznach	Ländlicher Raum	Neuwied	Städtischer Raum
Berncastel-Wittlich	Ländlicher Raum	Pirmasens, Stadt	Ländlicher Raum
Birkenfeld	Ländlicher Raum	Rhein-Hunsrück-Kreis	Ländlicher Raum
Cochem-Zell	Ländlicher Raum	Rhein-Lahn-Kreis	Städtischer Raum
Donnersbergkreis	Ländlicher Raum	Rhein-Pfalz-Kreis	Städtischer Raum
Eifelkreis Bitburg-Prüm	Ländlicher Raum	Speyer, Stadt	Städtischer Raum
Frankenthal (Pfalz), Stadt	Städtischer Raum	Südliche Weinstraße	Städtischer Raum
Germersheim	Städtischer Raum	Südwestpfalz	Ländlicher Raum
Kaiserslautern, Stadt	Städtischer Raum	Trier, Stadt	Städtischer Raum
Kaiserslautern, Landkreis	Städtischer Raum	Trier-Saarburg	Ländlicher Raum
Koblenz, Stadt	Städtischer Raum	Vulkaneifel	Ländlicher Raum
Kusel	Ländlicher Raum	Westerwaldkreis	Städtischer Raum
Landau in der Pfalz, Stadt	Städtischer Raum	Worms, Stadt	Städtischer Raum
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	Städtischer Raum	Zweibrücken, Stadt	Ländlicher Raum
<b>Saarland</b>			
Merzig-Wadern	Städtischer Raum	Saarlouis	Städtischer Raum
Neunkirchen	Städtischer Raum	Saarpfalz-Kreis	Städtischer Raum
Regionalverband Saarbrücken	Städtischer Raum	St. Wendel	Städtischer Raum
<b>Sachsen</b>			
Bautzen	Ländlicher Raum	Meißen	Ländlicher Raum

Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum	Name des Stadt- und Landkreises	Städtischer/ Ländlicher Raum
Chemnitz, Stadt	Städtischer Raum	Mittelsachsen	Ländlicher Raum
Dresden, Stadt	Städtischer Raum	Nordsachsen	Ländlicher Raum
Erzgebirgskreis	Städtischer Raum	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Ländlicher Raum
Görlitz	Ländlicher Raum	Vogtlandkreis	Ländlicher Raum
Leipzig, Stadt	Städtischer Raum	Zwickau	Städtischer Raum
Leipzig, Landkreis	Ländlicher Raum		
<b>Sachsen-Anhalt</b>			
Altmarkkreis Salzwedel	Ländlicher Raum	Jerichower Land	Ländlicher Raum
Anhalt-Bitterfeld	Ländlicher Raum	Magdeburg, Stadt	Städtischer Raum
Börde	Ländlicher Raum	Mansfeld-Südharz	Ländlicher Raum
Burgenlandkreis	Ländlicher Raum	Saalekreis	Ländlicher Raum
Dessau-Roßlau, Stadt	Ländlicher Raum	Salzlandkreis	Ländlicher Raum
Halle (Saale), Stadt	Städtischer Raum	Stendal	Ländlicher Raum
Harz	Ländlicher Raum	Wittenberg	Ländlicher Raum
<b>Schleswig-Holstein</b>			
Dithmarschen	Ländlicher Raum	Pinneberg	Städtischer Raum
Flensburg, Stadt	Ländlicher Raum	Plön	Ländlicher Raum
Herzogtum Lauenburg	Ländlicher Raum	Rendsburg-Eckernförde	Ländlicher Raum
Kiel, Stadt	Städtischer Raum	Schleswig-Flensburg	Ländlicher Raum
Lübeck, Stadt	Städtischer Raum	Segeberg	Ländlicher Raum
Neumünster, Stadt	Ländlicher Raum	Steinburg	Ländlicher Raum
Nordfriesland	Ländlicher Raum	Stormarn	Städtischer Raum
Ostholstein	Ländlicher Raum		
<b>Thüringen</b>			
Altenburger Land	Ländlicher Raum	Saale-Holzland-Kreis	Ländlicher Raum
Eichsfeld	Ländlicher Raum	Saale-Orla-Kreis	Ländlicher Raum
Eisenach, Stadt	Ländlicher Raum	Saalfeld-Rudolstadt	Ländlicher Raum
Erfurt, Stadt	Städtischer Raum	Schmalkalden-Meiningen	Ländlicher Raum
Gera, Stadt	Städtischer Raum	Sömmerda	Ländlicher Raum
Gotha	Ländlicher Raum	Sonneberg	Ländlicher Raum
Greiz	Städtischer Raum	Suhl, Stadt	Ländlicher Raum

<b>Name des Stadt- und Landkreises</b>	<b>Städtischer/ Ländlicher Raum</b>	<b>Name des Stadt- und Landkreises</b>	<b>Städtischer/ Ländlicher Raum</b>
Hildburghausen	Ländlicher Raum	Unstrut-Hainich-Kreis	Ländlicher Raum
Ilm-Kreis	Ländlicher Raum	Wartburgkreis	Ländlicher Raum
Jena, Stadt	Städtischer Raum	Weimar, Stadt	Städtischer Raum
Kyffhäuserkreis	Ländlicher Raum	Weimarer Land	Städtischer Raum
Nordhausen	Ländlicher Raum		

## **Artikel 2**

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

§ 2 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe f des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3a des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„f) des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters nach § 12 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes,“.

## **Artikel 3**

### **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

In § 6a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e des Straßenverkehrsgesetzes 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 das Wort „Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz“ durch das Wort „Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz“ ersetzt.



## Artikel 4

### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Artikel 1 tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2162) geändert worden ist, außer Kraft.

(2) Artikel 1 § 7 Absatz 1 und die §§ 12 bis 26 tritt am 23. Mai 2021 in Kraft. Gleichzeitig tritt § 30 Absatz 9 außer Kraft.

(3) Artikel 1 § 1 Absatz 2 Nummer 8 und Absatz 3 Nummer 1 bis 4 tritt am ... [einsetzen: Datum des letzten Tages des fünften auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres] außer Kraft.

(4) Die Artikel 2 und 3 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das Europäische Parlament und der Rat haben die Richtlinie (EU) 2018/645 vom 18. April 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29) erlassen. Dem liegt unter anderem zugrunde, dass die Europäische Kommission es sich in ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ zum Ziel gemacht hat, die Zahl der Unfalltoten bis 2050 auf nahe null zu senken. Vor diesem Hintergrund liegt der verstärkte Fokus im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern auf der Straßenverkehrssicherheit.

Der Europäische Rat hat darüber hinaus auf seiner Tagung am 23. und 24. Oktober 2014 das verbindliche Ziel bestätigt, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Aus diesem Grund sind die Berufskraftfahrer hinsichtlich des sparsamen Fahrens zu schulen.

Im Zuge der Evaluation der Richtlinie 2003/59/EG traten Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheiten bei der Auslegung von Ausnahmen und dem Inhalt der Ausbildung zu Tage, die als den Bedürfnissen der Berufskraftfahrer nur teilweise gerecht werdend angesehen wurde. Ferner zeigten sich Schwierigkeiten für die Berufskraftfahrer im Zuge der gegenseitigen Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung sowie Widersprüche hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter zwischen den Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. Diese Schwierigkeiten werden durch die Änderung der Richtlinie behoben.

In die Richtlinie (EU) 2018/645 wurde in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d ein Ausnahmetatbestand für Wartungsfahrten von Fahrzeugen ohne Fahrgäste, für die die Fahrerlaubnisklasse D1 oder D erforderlich ist, aufgenommen. Dieser Ausnahmetatbestand findet keinen ausdrücklichen Niederschlag im vorliegenden Gesetz. Grund dafür ist, dass der Anwendungsbereich des Gesetzes an „Beförderungen im Güter- und Personenkraftverkehr“ anknüpft. Dadurch sind Fahrten ohne Güter oder ohne Fahrgäste vom Anwendungsbereich ausgeschlossen, da dann gerade keine „Beförderung“ vorliegt. Der Anknüpfungspunkt ist richtlinienkonform ausgewählt, da Artikel 1 der Richtlinie 2003/59/EG, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 ebenfalls an „Beförderungen“ anknüpft. Im Widerspruch dazu steht in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d der Ausnahmetatbestand für Wartungsfahrten der Fahrerlaubnisklassen D1 und D. Der gewählte Anknüpfungspunkt dient insofern der Vermeidung von Widersprüchen wie sie auf europäischer Ebene bestehen. Diese traten in dem Zusammenhang bereits in der Vergangenheit auf, weshalb der Anknüpfungspunkt des Gesetzes bereits im Zuge des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes überarbeitet wurde (vgl. BT-Drs. 18/8183, S. 17). Aus diesem Grund dient die gewählte Verfahrensweise auch drohendem Nachbesserungsbedarf im Falle einer 1:1-Umsetzung.

Ferner sieht die Richtlinie (EU) 2018/645 in Artikel 2 Absatz 2 eine Befreiung von der Qualifizierungspflicht vor, wenn Fahrer von Fahrzeugen im ländlichen Raum zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers aktiv sind, sie keine Beförderungsleistungen anbieten und die Bundesrepublik Deutschland die Beförderung als gelegentlich und für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich einstuft. Dieser Ausnahmetatbestand wurde trotz Schwierigkeiten bei der Definition der unbestimmten Rechtsbegriffe von der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt.

Ein bereits bekanntes Problem im Zuge der Anerkennung anderer Weiterbildungen sind die Fälle, in denen Fahrer die Weiterbildung in einem Mitgliedstaat absolvierten, der nicht der Führerschein ausgebende Staat war. Mangels örtlicher Zuständigkeit konnten die dortigen Behörden die Schlüsselzahl „95“ nicht in den Führerschein des Fahrers eintragen. Der den Führerschein ausgebende Staat erkannte hingegen die absolvierte Weiterbildung nicht an,

wodurch kein Eintrag der Schlüsselzahl „95“ erfolgte. Zur Lösung dieser sogenannten „Grenzgängerproblematik“ (vgl. BT-Drs. 18/8183, S. 1) ist nunmehr in den Fällen, in denen die nach Landesrecht zuständigen Behörden nicht die Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein eintragen können, nach den Vorgaben der Richtlinie ein Fahrerqualifizierungsnachweis auszustellen.

Die Mitgliedstaaten müssen ein elektronisches Register errichten, um sich gemäß Artikel 10a Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2018/645 über die Erteilung und Entziehung von Nachweisen über die Teilnahme an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen (sog. Befähigungsnachweise) austauschen zu können. Die Bundesrepublik Deutschland kommt dieser Anforderung in Form von Registereintragungen nach. Statt der Entziehung eines Nachweises wird ein korrigierender Registereintrag vorgenommen. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Registers ist zu regeln, welche Behörden und Stellen in welchem Umfang und zu welchem Zweck zugriffsberechtigt sind.

Auf nationaler Ebene zeigte sich, dass Anpassungen der Zuständigkeit für die Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten erforderlich sind. Das zweigliedrige System der gesetzlichen und der staatlichen Anerkennung verhindert einen Gesamtüberblick über anerkannte und tatsächlich im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht tätigen Ausbildungsstätten. Dieser ist jedoch für die Erteilung lesender und schreibender Zugriffe auf das Berufskraftfahrerqualifikationsregister durch das Kraftfahrt-Bundesamt erforderlich.

Darüber hinaus war die Regelung über das Kraftfahrt-Bundesamt als registerführende Behörde anzupassen.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Die Ausnahmen vom Anwendungsbereich wurden sprachlich überarbeitet und unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit sowie der Straßenverkehrssicherheit erweitert. Die Regelungen über die Anerkennung und die Überwachung der Ausbildungsstätten wurden angepasst und die Zuständigkeit allein den nach Landesrecht zuständigen Behörden übertragen. Dadurch bestehen bessere Kontrollmöglichkeiten, da bekannt ist, welche Ausbildungsstätten über eine Anerkennung verfügen.

Die Ausstellung von Teilnahmebescheinigungen für den Besuch an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen wurde durch einen Registereintrag ersetzt. Dies schränkt die Missbrauchsmöglichkeiten weiter ein.

Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird bundesweit als Nachweis der gültigen Qualifikation eingeführt und ersetzt die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein. Die bereits eingetragenen Schlüsselzahlen laufen sukzessive aus. Die bundesweite Einführung führt zu einer Verringerung der verschiedenen Nachweismöglichkeiten und damit zu einer besseren Kontrolle. Zudem wird die einseitige finanzielle Belastung von Berufskraftfahrern, die in grenznahen Bundesländern (Saarland, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Bayern) beschäftigt sind, aber in einem anderen EU-Mitgliedstaat wohnen, beseitigt und auf alle Berufskraftfahrer gleichermaßen verteilt. Da sich die Bundesrepublik Deutschland dazu entschieden hat, den Fahrerqualifizierungsnachweis nicht nur für Grenzgänger, sondern bundesweit auszustellen, verringern sich durch die höhere Produktion von Fahrerqualifizierungsnachweisen die Stückkosten für dessen Herstellung insgesamt. Auch die seit der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG aufgetretene Grenzgängerproblematik, die vor allem im Grenzbereich zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich auftrat, wird durch die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises beseitigt.

Darüber hinaus kann der Nachweis der Grundqualifikation sowie der Weiterbildung durch Vorlage der Fahrerbescheinigung auf Grundlage der Verordnung (EG) 1072/2009 erfolgen, sofern dort die Schlüsselzahl „95“ eingetragen ist. Zuvor anerkannte Nachweismöglichkeiten laufen aus.

Die Errichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters dient dem Austausch über die Teilnahme von Berufskraftfahrern an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen zwischen den Mitgliedstaaten. Dadurch werden die bislang ausgestellten Teilnahmebescheinigungen in Papierform zum Nachweis des Unterrichtsbesuchs sowie zum Nachweis der erfolgreich abgeschlossenen Prüfung(en) zur Erlangung der (beschleunigten) Grundqualifikation durch Registereinträge ersetzt. Die Speicherung der Fahrerqualifizierungsnachweise ermöglicht den zuständigen Behörden eine bessere Kontrolle des tatsächlichen Vorliegens einer abgeschlossenen Aus- oder Weiterbildung. Diese wäre durch die bloße Erfassung der Teilnahme an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nicht möglich.

Mit Blick auf den Datenschutz wurden Regelungen über die Auskunft über eigene Daten sowie zur Löschung der Daten getroffen.

### III. Alternativen

Keine. Die Richtlinie (EU) 2018/645 ist von der Bundesrepublik Deutschland umzusetzen. Eine Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen lediglich in den Fällen, in denen die Schlüsselzahl „95“ nicht in den Führerschein eingetragen werden kann, wie es Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 vorsieht, kommt nicht in Betracht. Diese Handhabung würde zu einer ungleichen finanziellen Belastung der Länder sowie der Berufskraftfahrer führen und die behördliche Kontrolle durch das Vorhandensein verschiedener Nachweismöglichkeiten weiter erschweren.

### IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für den Straßenverkehr nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz (GG) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 GG zu. Eine bundeseinheitliche Regelung ist zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse und somit erforderlich. Nur so kann im Sinne der Straßenverkehrssicherheit sichergestellt werden, dass bundesweit die Vorschriften der Europäischen Union einheitlich umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Gewährleistung der Einheitlichkeit der Aus- und Weiterbildung sowie die Führung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters.

### V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Regelungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Sie dienen der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 und gehen sogar insoweit darüber hinaus, als dass der Fahrerqualifizierungsnachweis bundesweit eingeführt wird.

### VI. Gesetzesfolgen

#### 1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Verfahren der ausschließlich staatlichen Anerkennung bündelt Zuständigkeiten und ermöglicht eine vollständige Überwachung. Auf diese Weise wird die Anzahl der Ausbildungsstätten transparent und kontrollierbar. Die Ablösung der Ausstellung von Teilnahmebescheinigungen durch die Vornahme von Registereinträgen vereinfacht den Datentransfer zur Ausstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise und vermeidet Fehler im Zuge des Datentransfers. Die Einführung der bundesweiten Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen ersetzt die bisherige Eintragung der Schlüsselzahl „95“ in den deutschen Führerschein und die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises in den Fällen, in denen die Schlüsselzahl „95“ in den ausländischen Führerschein nicht eingetragen werden konnte. Dadurch wird ein einheitliches Nachweissystem geschaffen. Die Möglichkeit zur Ausstellung weiterer Nachweise im Personenkraftverkehr entfällt.

#### 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Nachhaltigkeit ergibt sich in Bezug auf die Managementregel Energie- und Ressourcenverbrauch sowie den Nachhaltigkeitsindikator Ressourcenschonung, da statt der Ausstellung von Teilnahmebescheinigungen nun ein Registereintrag vorgenommen wird. Dadurch wird neben dem Papier für die Bescheinigungen auch Druckermaterial eingespart. Der Umfang der Einsparung lässt sich jedoch nicht ermitteln.

#### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Einrichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters

Durch die Einrichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters entstehen Sachmittelkosten in Höhe von 94 Tsd. EUR. Diese setzen sich zusammen aus den Kosten in Höhe von 50 Tsd. EUR für einen zusätzlichen Server

zur Anbindung der Ausbildungsstätten an das Kraftfahrt-Bundesamt. Hinzu kommen Kosten für Rechner, Monitore, Drucker usw. in Höhe von 40 Tsd. EUR: Für die Abstimmung des Projekts werden Dienstreisen erforderlich, die einen Aufwand von 4 Tsd. EUR verursachen.

#### Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters

Für den Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters entsteht ein dauerhafter personeller Mehraufwand in der Registerführung und der IT. Im Einzelnen handelt es sich um:

- eine zusätzliche Planstelle für die Verfahrensbetreuung in der Wertigkeit A 11,
- eine zusätzliche Planstelle für die Verfahrensbetreuung und Qualitätssicherung in der Wertigkeit A 9mZ,
- zwei zusätzlich Planstellen für die Bestandsprüfung und Qualitätssicherung in der Wertigkeit A 9m,
- zwei zusätzliche Planstellen für die Bearbeitung von internationalen Auskünften in der Wertigkeit A 9m,
- zwei zusätzliche Planstellen für die Bearbeitung von nationalen Auskünften in der Wertigkeit A 6m,
- zwei zusätzliche Planstellen für die Softwareentwicklung in der Wertigkeit A 11 sowie

zwei zusätzliche Planstellen für die Systemtechnik in der Wertigkeit A 11.

Im Rahmen der Verfahrensbetreuung werden bestehende Anfrage- und Auskunftsverfahren sowie zugehörige Verfahrensunterlagen gepflegt und weiterentwickelt.

Über die Bestands- und Qualitätssicherung werden Fehlermeldungen und -häufigkeiten der Anfrage- und Auskunftsverfahren untersucht auch in Rücksprache mit den Verfahrensnutzern abgestellt.

Im Rahmen nationaler und internationaler Auskünfte werden Anfragen berechtigter Stellen bearbeitet, soweit dies nicht im automatisierten Verfahren erfolgt.

Die Softwareentwicklung und IT-Systemadministration stellt den Betrieb der technischen Systeme des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters sicher.

Der ermittelte Personalbedarf basiert auf langjährigen Erfahrungen des Kraftfahrt-Bundesamtes im Rahmen der Registerführung und den damit verbundenen fachlichen und technischen Aufgaben und Aufwänden.

Die laufenden Personalkosten belaufen sich – beginnend im ersten Projektjahr und in vollem Umfang ab dem dritten Projektjahr – auf Basis des o. g. Stellenbedarfs (Vollzeitkräfte, bei Besetzung durch Beamte) auf insgesamt 786 Tsd. EUR jährlich.

Ferner entstehen laufende Sachmittelkosten für Pflege und Betrieb des Registers von jährlich ca. 50 Tsd. EUR, da es sich um eine vergleichsweise kleine Registerlösung handelt. Hierbei handelt es sich im Einzelnen um allgemeine Betriebskosten der eingesetzten IT-Komponenten, Kosten für die Wartung, Pflege und gegebenenfalls den Einsatz von Hardware- und Softwarekomponenten sowie um Lizenzkosten für die verwendeten Softwareprodukte. Die Bezifferung der Sachmittelkosten beruht auf Schätzungen und den bisherigen Erfahrungen des Kraftfahrt-Bundesamtes im Rahmen der Registerführung.

Die entstehenden laufenden Ausgaben werden durch Gebühren zu decken sein. Die Einnahmenveränderungen durch die Gebührenerhebung für Mitteilungen an das und Auskünfte aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister können derzeit nicht beziffert werden. Die Gebühren werden durch Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) festgelegt.

#### Länder (inklusive Kommunen)

Auf Seiten der Länder kommt es zu einer Veränderung der Einnahmen durch die Gebührenerhebung, deren Umfang derzeit nicht beziffert werden kann. Im Einzelnen geht es um Gebühren, die erhoben werden im Zuge der Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten.

Sofern eine Überarbeitung der Ordnungswidrigkeitentatbestände erfolgt ist, ist ebenfalls mit einer Einnahmenveränderung durch verhängte Bußgelder zu rechnen. Diese dürfte sich aufgrund der nur geringen Veränderung im Rahmen halten.

#### 4. Erfüllungsaufwand

##### 4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger:

Keiner.

##### 4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Ausnahmetatbestand gemäß § 1 Absatz 2 Nummer 8:

	Fallzahl (Unter- richtseinhei- ten)	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personal- kosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungs- aufwand in Tsd. Euro
Ausnahmetatbestand für Fahrten im ländlichen Raum							
Beschl. Grundqualifi- kation	30	-8 400	23,00	-2 500	-97	-75	-172
Weiterbildung	470	-2 100	23,00	-375	-378	-176	-555

Durch den zusätzlichen Ausnahmetatbestand in § 1 Absatz 2 Nummer 8 BKrFQG sind künftig Fahrten im ländlichen Raum unter bestimmten Voraussetzungen vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausgenommen. Es wird von einer geringen Fallzahl ausgegangen, da der Personenkreis zum Teil bereits unter die sog. Handwerkerregelung nach § 1 Nummer 5 fiel, so dass mit maximal 500 Fällen pro Jahr gerechnet wird (verteilt auf 30 Grundqualifikationen bzw. 470 Weiterbildungen).

Berufskraftfahrer, die unter den neuen Ausnahmetatbestand fallen, werden keine beschleunigte Grundqualifikation (140 UE, -8.400 Minuten, 2.500 EUR Kurskosten) und Weiterbildung (35 UE, -2.100 Minuten, 375 EUR Kurskosten) mehr vornehmen. Für diese reduziert sich der Erfüllungsaufwand um -172 Tsd. EUR (beschleunigte Grundqualifikation) bzw. 555 Tsd. EUR (Weiterbildung).

Staatliche Anerkennung aller Ausbildungsstätten gemäß § 9 und § 30 Absatz 1:

Einmaliger Aufwand:

	Fallzahl	Zeitauf- wand in Min. pro Fall	Lohn- satz in Euro / Std.	Sachkos- ten in Euro pro Fall	Personal- kosten in Tsd. Euro	Sachkos- ten in Tsd. Euro	Einmaliger Aufwand in Tsd. Euro
Erstanerkennung ge- setzlich anerkannter AS	2 000	170	47,90	2	259	4	263

Künftig müssen sich alle Ausbildungsstätten staatlich anerkennen lassen. Dazu zählen Fahrschulen, Ausbildungsbetriebe und Bildungseinrichtungen, die zuvor qua Gesetz Unterricht in der Berufskraftfahrerqualifikation anbieten durften. Die Änderung bewirkt ferner, dass die Zahl der Änderungsanträge künftig steigen wird.

Es gibt keine zentrale Statistik zur Anzahl der Ausbildungsstätten in Deutschland. Nach Rückmeldungen von Landesbehörden und Industrie- und Handelskammern liegt die Zahl der bisher gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten bei rund 3 200, darunter knapp über 2 500 Fahrschulen und etwa 650 Ausbildungsbetriebe und Bildungseinrichtungen. Zudem sind bereits 3 600 Ausbildungsstätten staatlich anerkannt. Von diesen hat wiederum ungefähr ein Drittel neben der staatlichen auch eine gesetzliche Anerkennung (1 200 Ausbildungsstätten nach Nummer 5 und Nummer 1, Nummer 3 oder Nummer 4), so dass von den etwa 3 200 gesetzlich anerkannten 2.000 noch keine staatliche Anerkennung besitzen. Diese müssen sich zunächst innerhalb von 24 Monaten bei ihrer zuständigen Behörde anerkennen lassen. Dadurch entsteht einmaliger Aufwand. Der Zeitaufwand für die Antragstellung wurde über eine Befragung der Ausbildungsstätten ermittelt. Danach beläuft sich der durchschnittliche Zeitaufwand für einen Erstantrag auf 170 Minuten. Ausbildungsstätten, die einen Erstanerkennungsantrag stellen, tun dies in der Regel schriftlich und haben hierfür Portokosten von 2 EUR. Die Antragstellung erfolgt durch

leitende Beschäftigte des Qualifikationsniveaus 3 (Wirtschaftszweig P85, 47,90 EUR/Std.). Die 2 000 staatlich anzuerkennenden Ausbildungsstätten haben somit einen einmaligen Aufwand von rund 263 Tsd. EUR.

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
Neue Erstanerkennungen	+160	170	47,90	2	+21	+0	+21
Neue Änderungsanerkennungen	+800	152,5	47,90	0,5	+162	+1	+163
<b>Insgesamt:</b>					<b>+183</b>	<b>+1</b>	<b>+184</b>

Durch die Erweiterung der anererkennungspflichtigen Ausbildungsstätten wird die Zahl der jährlichen Erstanerkennungsanträge für die Betriebe steigen, die erstmals Berufskraftfahrerqualifikationsunterricht anbieten wollen (z. B. neugegründete Fahrschulen). Nach einer Berechnung auf Basis der Auskünfte von Landes- und Kommunalbehörden kommen auf 1 000 staatlich anerkannte Ausbildungsstätten jedes Jahr 80 Erstanerkennungsanträge. Übertragen auf die 2 000 bisher rein gesetzlich und künftig staatlich anerkannten Ausbildungsstätten ist daher mit 160 zusätzlichen Anträgen jährlich zu rechnen. Der laufende Aufwand für die 160 jährlich zusätzlichen Erstanerkennungsanträge beträgt mit Berechnung anhand der oben genannten Parameter ca. 21 Tsd. EUR.

Wesentliche Änderungen die Ausbildungsstätte und deren Unterricht betreffend mussten bisher nur staatlich anerkannte Ausbildungsstätten über einen Änderungsantrag anzeigen. Künftig sind hierzu auch die ehemals gesetzlich anerkannten verpflichtet. Die Erfahrungen mit den staatlichen Ausbildungsstätten zeigt, dass pro Jahr 400 Änderungsanträge je 1 000 Ausbildungsstätten anfallen (bisher rund 1 400 Änderungsanzeigen insgesamt jedes Jahr). Überträgt man dieses Verhältnis auf die künftig 2 000 zusätzlich anzeigepflichtigen Ausbildungsstätten, steigt die Zahl der Änderungsanträge hierdurch um rund 800 auf 2 200 insgesamt.

Die Antragstellung (152,5 Minuten) erfolgt durch leitende Beschäftigte des Qualifikationsniveaus 3 (Wirtschaftszweig P85, 47,90 EUR/Std.). Diese kann bereits elektronisch erfolgen und wird in dieser Form bereits von den meisten Ausbildungsstätten für die Änderungsanerkennung genutzt, weswegen für diese Antragsform anteilige Portokosten von 0,50 EUR pro Fall angesetzt werden.

Die steigende Zahl der Änderungsanträge durch die neu hinzukommenden Ausbildungsstätten mit staatlicher Anerkennung verursacht einen Aufwand von rund 163 Tsd. EUR, so dass in Summe Bürokratiekosten aus Informationspflichten von rund 184 Tsd. EUR erzeugt werden.

Überwachung gemäß § 11:

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
-325	150	47,90	13,20	-39	-4	-43

Durch die Bündelung der Anerkennung und der Überwachung entfällt bei den Industrie- und Handelskammern die Aufgabe der Überwachung und obliegt nun vollständig den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Zahl der Ausbildungsstätten in IHK-Zuständigkeit liegt bundesweit bei ca. 650. Für die Jahre 2017 und 2018 liegt die Periodizität mit der die Ausbildungsstätten in IHK-Zuständigkeit überwacht wurden entsprechend der gesetzlich vorgeschriebenen Regelüberwachung (zweijährig) bei 0,5. Pro Jahr entfielen demnach 325 Überwachungen auf die Industrie- und Handelskammern und müssen zukünftig von diesen nicht mehr durchgeführt werden.

Pro Überwachung entsteht nach Auskunft der Industrie- und Handelskammern im Durchschnitt ein Zeitaufwand von 90 Minuten zzgl. Fahrtzeiten von pauschal 60 Minuten für einen Beschäftigten mit hohem Qualifikationsniveau (Wirtschaftszweig S94/QN3: 47,90 EUR/Std). Hinzu kommen Fahrtkosten von pauschal 12,20 EUR auf Bezirks-/Landesebene und Portokosten in Höhe von 1 EUR für den Versand des Gebührenbescheids. Durch den

Wegfall der Zuständigkeit für die Überwachung der Ausbildungsstätten reduziert sich der Erfüllungsaufwand der Industrie- und Handelskammern um 43 Tsd. EUR pro Jahr.

Anzeige durch die Industrie- und Handelskammern von Verstößen der Ausbildungsstätten:

Nach alter Rechtslage hatte die Industrie- und Handelskammer, sofern sie im Rahmen der Überwachung Verstöße der Ausbildungsstätten gegen das BKrFQG bzw. die BKrFQV feststellte, diese unverzüglich der nach Landesrecht zuständigen Behörde zu melden. Mit der Herausnahme der Industrie- und Handelskammern aus dem System der Überwachungen entfällt auch diese Informationspflicht. In der Praxis ist damit allerdings keine Entlastung verbunden, da es nach Auskunft von Industrie- und Handelskammern und Landesbehörden bisher nicht zu solchen Anzeigen kam.

Prüfung der Unterrichtsmeldungen durch die Industrie- und Handelskammern:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
-3 250	15	47,90	-	-39	-	-39

Im Zuge der Überwachung waren durch die Industrie- und Handelskammern auch die Unterrichtsmeldungen der Ausbildungsstätten zu verarbeiten und zu prüfen. Pro Fall werden hierfür gemäß der Befragung unter den Industrie- und Handelskammern etwa 15 Minuten benötigt (Wirtschaftszweig S94/QN3: 47,90 EUR/Std). Je Ausbildungsstätte gingen in den Jahren 2017 und 2018 durchschnittlich fünf Unterrichtsmeldungen bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer ein. Bei 650 durch die Industrie- und Handelskammern bisher zu überwachenden Ausbildungsstätten entfallen demnach 3 250 Prüfungsvorgänge und somit Erfüllungsaufwand i. H. v. 39 Tsd. EUR jährlich.

Vornahme von Registereinträgen über die Unterrichtsteilnahme gemäß § 1 in Verbindung mit § 14 Nummer 2 – 4:

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Rechtslage	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
alt	-1 167 000	5	47,90	1,50	- 4 661	-1 752	- 6 413
neu	1 167.800	5	47,90	-	4 661	0	4 661
<b>Insgesamt:</b>					-	- 1 752	- 1 752

Durch die Pflicht zur Vornahme von Registereinträgen entfällt die Ausstellung von papierbasierten Teilnahmebescheinigungen. Nach Auskunft der Ausbildungsstätten fallen pro Teilnahmebescheinigung durchschnittlich 5 Minuten Zeitaufwand und 1,50 EUR Büromaterial inkl. Porto in Einzelfällen an.

Laut Prüfungsstatistik des Deutschen Industrie- und Handelskammertags finden jährlich ca. 27 800 Prüfungen zur beschleunigten Grundqualifikation statt, für die zukünftig keine Teilnahmebescheinigung mehr ausgestellt werden muss. Hinzu kommen die Teilnahmebescheinigungen für Weiterbildungen. Ausgehend von 1,49 Mill. Personen mit eingetragener Schlüsselzahl 95 und 10 000 Einpendlern, die ihre Weiterbildung in Deutschland absolvieren, ergeben sich dem gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungsturnus von fünf Jahren durchschnittlich 300 000 Weiterbildungen pro Jahr. Eine Teilnahmebescheinigung kann sich sowohl auf die gesamte Weiterbildung (Blockunterricht an fünf aufeinander folgenden Schultagen) oder eine Einzelschulung à 7 Unterrichtseinheiten beziehen. In der Praxis verteilen sich die Weiterbildungen auf 30 Prozent Block- und 70 Prozent Tageschulungen, so dass künftig hierfür 1 140 000 Teilnahmebescheinigungen entfallen (90 000 Teilnahmebescheinigungen Blockunterricht und 1 050 000 Teilnahmebescheinigungen Tageschulungen).

Unter Berücksichtigung eines Lohnsatzes von 47,90 EUR/Std. (P85, QN 3) entstanden durch die 1 167 800 Teilnahmebescheinigungen Bürokratiekosten in Höhe von 6,41 Mill. EUR jährlich. Ausgehend von einem gleichbleibenden Zeitaufwand für die Anzeige der Unterrichtsteilnahme an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister



durch Ausbildungsstätte und wegfallende Sachkosten für die papiergebundene Teilnahmebescheinigung, fallen die Bürokratiekosten mit zukünftig 4,66 Mill. EUR um 1,75 Mill. EUR jährlich geringer aus.

Nachträgliche Anzeige an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister gemäß § 19 in Verbindung mit § 12 Nummer 6:

Industrie- und Handelskammern und Ausbildungsstätten haben nachträglich Einträge in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister vorzunehmen, wenn Tatsachen bekannt werden, die darauf schließen lassen, dass die Aus- oder Weiterbildung zum Zeitpunkt des Eintrags nicht vorlag. Da es sich hier um Einzelfälle (maximal 1 Prozent der Eintragungen) handeln wird, ist von marginalen Bürokratiekosten von ca. 29 Tsd. EUR auszugehen.

Antrag auf Erteilung einer Zugriffsbefugnis gemäß § 18 Absatz 3:

Einmaliger Aufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Einmaliger Aufwand in Tsd. Euro
5 579	13	47,90	1	58	6	63

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
440	13	47,90	1	5	0	5

Nachdem die nach Landesrecht zuständige Anerkennungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt die Anerkennung der Ausbildungsstätte gemeldet hat, kann diese infolge der Bestätigung des Anerkennungsersuchens beim Kraftfahrt-Bundesamt einen Antrag zum Datenaustausch stellen. Gleiches gilt für die Industrie- und Handelskammern, wenn diese von der für ihre Aufsicht zuständige Behörde gemeldet wurden. Dieser beinhaltet ein Antragsformular zum Datenaustauschverfahren und eine Verpflichtungserklärung zur autonomen Datenübermittlung.

Der zukünftig hierfür erforderliche Zeitaufwand wird über die Zeitwerttabelle Wirtschaft angesetzt. Es ist von 12 Minuten pro Fall auszugehen, davon 7 Minuten für die anfängliche Antragstellung und 5 Minuten für die Freischaltung des Registerzugriffs durch das vom Kraftfahrt-Bundesamt zugestellte Kennungspasswort.

Betroffen von der Antragstellung sind sämtliche bereits anerkannte (3 500) oder infolge dieses Gesetzes neu anzuerkennenden Ausbildungsstätten (2 000) sowie die 79 Industrie- und Handelskammern. Damit entsteht für 5 579 Akteure ein einmaliger Aufwand. Laufender Aufwand entsteht durch die jährlich neu anzuerkennenden Ausbildungsstätten (440).

Das Ausfüllen des Antragsformulars und die Freischaltung obliegen der Geschäftsführung (47,90 EUR/Std., QN 3). Es entstehen ferner Sachkosten von 1 EUR pro Fall für den postalischen Versand, so dass in Summe ein einmaliger Aufwand von 63 Tsd. bzw. laufender Erfüllungsaufwand von 5 Tsd. EUR entsteht.

Datenübermittlung an den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises und dessen Verarbeitung gemäß §§ 15-17:

Die Datenerhebung, -speicherung und -verwendung durch den Hersteller sowie die Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen beim Hersteller vollautomatisiert. Personalaufwand fällt somit nicht an. Der Hersteller kann auf bereits bestehende Ausstattungen zur Datenübermittlung und -verarbeitung zurückgreifen. Erforderlich ist lediglich die einmalige Erweiterung vorhandener Schnittstellen. Der damit verbundene einmalig anfallende Aufwand ist jedoch geringfügig.

Antrag auf Auskunft aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister gemäß § 25:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
1 500	16	23,00	-	9	1	10

Berufskraftfahrern wird mit der Schaffung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters die Möglichkeit geboten, Auskunft über die über die eigene Person gespeicherten Sachverhalte zu beantragen. Für die Fallzahlschätzung wird sich an dem inhaltlich verwandten Recht der betroffenen Person nach § 15 DSGVO orientiert. Eine Stichprobenbefragung des Statistischen Bundesamtes bei Unternehmen hat ergeben, dass im Jahr deutlich weniger als 0,1 Prozent der gespeicherten Kunden Auskunft über ihre gespeicherten Daten verlangen. Bezieht man dies auf die künftig im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeicherten rund 1,5 Mill. Berufskraftfahrer, ist mit jährlich höchstens 1 500 Anträgen zu rechnen.

Der zeitliche Aufwand für die Beantragung kann gleichsam dieser Pflicht entnommen werden. Danach beansprucht die Antragstellung 16 Minuten pro Fall. Bei einer schriftlichen Antragstellung entstehen Sachkosten von 1 EUR pro Fall, die bei einer elektronischen nicht anfallen. Schätzungsweise 50 Prozent der Anträge erfolgen künftig elektronisch, so dass im Durchschnitt pro Fall Sachkosten von 0,5 EUR anzusetzen sind. Die Lohnkosten belaufen sich 23,00 EUR/Std. (H49, QN2), so dass sich Bürokratiekosten aus Informationspflichten von 10 Tsd. EUR ergeben.

Antrag auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises gemäß § 7 Absatz 1:

Rechtslage	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
alt	-298 000	10,5	23,00	2	-1 199	-596	-1 795
alt (Wegekosten)	-298 000	15	23,00	1,10	-1 714	-328	-2 041
neu	300 000	10,5	23,00	,2	1 208	600	1 808
neu (Wegekosten)	300 000	15	23,00	1,10	1 725	330	2 055
<b>Insgesamt:</b>					<b>20</b>	<b>6</b>	<b>26</b>

Bislang wurden Grundqualifikation und Weiterbildung, soweit ein deutscher Führerschein ausgestellt werden kann, durch den Eintrag der harmonisierten Schlüsselzahl 95 auf dem Führerschein nachgewiesen. Dieses Verfahren wird mit der bundesweiten Einführung des Fahrerqualifizierungsnachweises (FQN) ersetzt. Für den bisherigen Nachweis bei der Fahrerlaubnisbehörde benötigen Berufskraftfahrer laut WebSKM 10,5 Minuten. Für das Beifügen eines biometrischen Lichtbildes fallen 2 EUR Sachkosten an. Hinzu kommen pauschal 15 Minuten We-gezeit und 1,10 EUR Fahrtkosten zur Behörde.

Ausgehend von 1,49 Mill. Personen mit eingetragener Schlüsselzahl 95 ergeben sich bei dem gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungsturnus von fünf Jahren durchschnittlich 298.000 Weiterbildungen bzw. diesbezügliche Nachweise pro Jahr.

Bei Berücksichtigung eines Lohnsatzes von 23,00 EUR/Std. (H49, QN2) entstand hierdurch Erfüllungsaufwand in Höhe von knapp 3,84 Mill. EUR, davon 1,795 Mill. EUR Bürokratiekosten.

Zukünftig ist der Antrag auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises schriftlich oder elektronisch bei der nach Landesrecht zuständigen Stelle einzureichen. Aktuell ist aufgrund ausstehender Rechtsänderungen beim Onlinezugang das elektronische Einreichen der Unterlagen noch nicht möglich, so dass es sich hierbei ausschließlich um eine Ermöglichung ohne Auswirkung auf den Erfüllungsaufwand handelt. In der Praxis wird die antragstellende Person vorerst weiterhin ihre Unterlagen (Identitätsnachweis, Lichtbild, Meldebescheinigung, aktueller Führerschein mit relevanten Fahrerlaubnisklassen, ggf. Nachweise über Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gemäß BKrFQV) bei der Fahrerlaubnisbehörde persönlich einreichen. Zeitaufwand und Sachkosten bleiben damit unverändert zum bisherigen Verfahren beim Nachweis zur Eintragung auf dem Führerschein.

Der Fahrerqualifizierungsnachweis schließt jedoch zusätzlich zu den 298 000 bisherigen Nachweisen zum Eintrag der Schlüsselzahl 95 auch die 10 000 Einpendler, die ihre Weiterbildung in Deutschland absolvieren, ein. Bei einem Weiterbildungsturnus von fünf Jahren sind dies jährlich 2 000 Fahrerqualifizierungsnachweise für Grenzgänger.

Bei Berücksichtigung eines Lohnsatzes von 23,00 EUR/Std. (H49, QN2) entsteht für 300 000 Anträge auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises Erfüllungsaufwand von knapp 3,86 Mill. EUR, davon 1,807 Mill. EUR Bürokratiekosten. Im Vergleich zum bisherigen Nachweis zur Eintragung auf dem Führerschein lassen die zusätzlichen Fälle somit einen Mehraufwand von 26 Tsd. EUR pro Jahr erwarten.

Einmaliger Aufwand entsteht nicht, da die bisher eingetragenen Schlüsselzahlen sukzessive auslaufen.

#### 4.3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

Bund:

Planung und Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters gemäß §§ 12-15:

Die Planung und Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters hat bereits begonnen und erfolgt durch KBA-eigenes Personal. Bis zum Abschluss des Projekts fällt ein Aufwand von insgesamt 75 000 Stunden an, der über den Projektzeitraum von drei Jahren insgesamt einen einmaligen Aufwand von ca. 3 255 Tsd. EUR (75 000 à 43,40 EUR/Std.) verursacht.

Jahr	Hierarchieebene	Stunden	Einmaliger Aufwand in Tsd. Euro
1	gD	23 000	998
2	gD	26 000	1 128
3	gD	26 000	1 128
<b>Insgesamt:</b>		<b>75 000</b>	<b>3 255</b>

Für die Planung und Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters fallen zusätzlich Sachmittelkosten in Höhe von ca. 94 Tsd. EUR an. Die setzen sich zusammen aus den Kosten für einen zusätzlichen Server (50 Tsd. EUR) sowie Ausgaben für Rechner, Monitore, Drucker usw. (insg. 40 Tsd. EUR). Hinzukommen zudem Kosten für Dienstreisen zur Abstimmung mit allen Beteiligten an im Umfang von ca. 4 Tsd. EUR.

In Summe beträgt der einmalige Aufwand zur Einrichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters rund 3,355 Mill. EUR.

Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters gemäß § 13:

Für den Betrieb des neuen Registers ergibt sich beim Kraftfahrt-Bundesamt dauerhafter personeller Aufwand in der Registerführung, der IT und im Testbereich. Insgesamt beläuft sich der zusätzliche Personalaufwand des Bundes – beginnend im ersten Projektjahr und in vollem Umfang ab dem dritten Projektjahr – auf ca. 702 Tsd. EUR jährlich.

Der personelle Mehraufwand schlüsselt sich wie folgt auf:

Hierarchieebene	Aufgabe	jährlicher Zeitaufwand In Stunden	Kosten in Euro/Stunde	Jährliche Personalkosten in Tsd. Euro
gD	Verfahrensbe- treuung	1.665	43,40	69
mD	Qualitätssiche- rung	1.665	31,70	51
mD	Bestandsführung	3.330	31,70	101
mD	Datenübermitt- lung internatio- nal	3.330	31,70	101
mD	Datenübermitt- lung national	3.330	31,70	101
gD	Software-Ent- wicklung	3.330	43,40	139

Hierarchieebene	Aufgabe	jährlicher Zeitaufwand In Stunden	Kosten in Euro/Stunde	Jährliche Personalkosten in Tsd. Euro
gD	Systemtechnik (Speichersysteme)	1665	43,40	69
gD	Systemtechnik (Netzwerk)	1665	43,40	69

Dieses zusätzliche Personal für den Betrieb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters ist im Zusammenhang mit den automatisierten Verfahren mit folgenden Aufgaben betraut:

- das dauerhafte Verfügbarhalten des Registers in technischer und fachlicher Hinsicht,
- die Gewährleistung von Qualitätsstandards bezüglich der Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität der Daten,
- die Einhaltung der Standards zum Datenschutz und zur Datensicherheit,
- die Klärung rechtlicher, fachlicher und technischer Fragen im nationalen und internationalen Bereich und
- die Verbesserung und die Weiterentwicklung des Registers nach dem Stand der Technik (inkl. stetige Weiterentwicklung der Software).

Datenübermittlungsverfahren gemäß §§ 16-19, 21, 22:

Die vorgeschriebenen Datenübermittlungsverfahren erfolgen in automatisierter Form und erzeugen daher keinen unmittelbaren personellen Aufwand.

Bei den automatisierten Verfahren handelt es sich um das Einstellen, Ändern und Löschen von Daten durch

- ca. 600 Fahrerlaubnisbehörden über den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises (§§ 16 Absatz 3, 17, 18 Absätze 1 und 2),
- ca. 5 600 Ausbildungsstätten (§ 19) und
- ca. 80 Industrie- und Handelskammern (§ 19).

Es werden jährlich ca. 1,17 Mill. Mitteilungen zu Qualifizierungsmaßnahmen und ca. 300 000 Mitteilungen zu Fahrerqualifizierungsnachweisen erwartet.

Zu den automatisierte Verfahren zählen ferner

- die Erteilung von Auskünften an berechnigte Behörden und Stellen im Inland für die Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen, Qualifizierungsmaßnahmen, Überwachung der Ausbildungsstätten, Verkehrs-, Grenz- oder Straßenkontrollen, Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten (§ 21) und
- die Erteilung von Auskünften an Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum durch das automatisierte internationale Auskunftsverfahren ProDriveNet für die Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen und Qualifizierungsmaßnahmen (§ 22).

Auskunfts berechnigt sind somit ca. 50.000 Behörden und Stellen.

Die Gesamtzahl aller Auskünfte wird unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit anderen Registern des Kraftfahrt-Bundesamtes auf über 1 Mill. geschätzt.

Unter Berücksichtigung des vorstehenden entstehen laufende Sachmittelkosten für Pflege und Betrieb des Registers von jährlich ca. 50 Tsd. EUR, da es sich um eine vergleichsweise kleine Registerlösung handelt.

Somit beträgt der laufende Erfüllungsaufwand für den Betrieb des Registers rund 752 Tsd. EUR.

## Auskunftserteilung gemäß § 25:

Der einzelne Fahrer hat die Möglichkeit, eine schriftliche oder elektronische Auskunft über den ihn betreffenden Inhalt aus dem Register zu erhalten. Eine Stichprobenbefragung des Statistischen Bundesamtes bei Unternehmen hat ergeben, dass im Jahr deutlich weniger als 0,1 Prozent der gespeicherten Kunden Auskunft über ihre gespeicherten Daten verlangen. Bezieht man dies auf die künftig im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeicherten rund 1,5 Mill. Berufskraftfahrer, ist mit jährlich höchstens 1 500 Anträgen zu rechnen. Erfahrungen mit anderen Registern zeigen, dass zu ca. zehn Prozent elektronische und zu 90 Prozent schriftliche Auskünfte erteilt werden. Für die elektronische Auskunftserteilung fällt ein jährlicher Personalaufwand von 240 EUR an (31,70 EUR/Std., 150 Fälle à 2,75 Minuten). Eine schriftliche Auskunft verursacht jährlich 3 500 EUR Personalaufwand (31,70 EUR/Std., 1 350 Fälle à 4,25 Minuten) und Sachkosten in Höhe von jährlich 1 350 EUR. Somit beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand rund 5 200 EUR.

## Löschung der Daten gemäß § 26:

Die Löschung der Daten erfolgt elektronisch nach dem jeweiligen Zeitablauf. Personal- und Sachkosten fallen dadurch nicht an.

## Länder:

## Anerkennung von Ausbildungsstätten gemäß § 9:

	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Einmaliger Aufwand in Tsd. Euro
Erstanerkennung vor-mals gesetzlich anerkannter AS	2 000	195	42,40	1	276	2	278

Mit der Verpflichtung bisher qua Gesetz anerkannter Ausbildungsstätten sich eigens staatlich anerkennen zu lassen, werden einmalig durch die zuständigen Landes- und Kommunalbehörden zusätzliche Erstanerkennungsanträge zu prüfen sein. Der durchschnittliche zeitliche Aufwand für die Prüfung eines Erstanerkennungsantrages liegt nach einer Auswertung der Auskünfte von Anerkennungsbehörden gegenwärtig bei 200 Minuten pro Fall, die sich in folgende Arbeitsschritte gliedern:

- Beratung der Ausbildungsstätte im Vorfeld der Antragstellung (20 Min.)
- Formelle Prüfung der Antragsunterlagen (z. B. Vollständigkeit) (45 Min.)
- Nachforderung von Nachweisen (30 Min.)
- Inhaltliche Prüfung (75 Min.)
- Bescheidung und Archivierung der Antragsunterlagen (30 Min.)

Durch den Wegfall des Schriftformerfordernisses spart die Anerkennungsbehörde Zeit bei der papiernen Erstellung und dem Versand, was den künftigen Aufwand für die Bearbeitung eines Erstanerkennungs- oder Änderungsantrages um schätzungsweise 5 Minuten verkürzt.

Durch den Wegfall des Schriftformerfordernisses ist eine elektronische Übermittlung des Bescheids möglich, wodurch sich neben dem zeitlichen Aufwand für die Bescheiderstellung auch die Sachkosten ändern. Bisher verursacht der Bescheidversand nach Auskunft der Anerkennungsbehörden 2 EUR Sachkosten für Porto. Ein elektronischer Versand wird jedoch nur in der Hälfte der Fälle erwartet, wodurch sich die Sachkosten pro Fall auf 1 EUR reduzieren.

Da die Anerkennung sowohl zentral über Landesbehörden bzw. Bezirksregierungen als auch dezentral auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte erfolgt, wird zur Berechnung des Erfüllungsaufwands der Durchschnittslohn der öffentlichen Verwaltung für den gehobenen Dienst angesetzt (42,40 EUR/Std.).

In Summe entsteht den Anerkennungsbehörden auf kommunaler und Landesebene ein einmaliger Aufwand von 277,6 Tsd. EUR.

## Jährlicher Erfüllungsaufwand:

	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
Neue Erstanerkennung	+160	195	42,40	1	22	+0	22,2
Bisherige Erstanerkennungen	280	-5	42,40	-1	-1	-0	-1,3
Neue Änderungsanerkennungen	+800	90	42,40	1	51	1	51,7
Bisherige Änderungsanerkennung	1 400	-5	42,40	-1	-5	-1	-6,3
<b>Insgesamt:</b>					<b>68</b>	<b>-0</b>	<b>67,5</b>

Die Anerkennungsbehörden werden durch den Wegfall der gesetzlichen Anerkennung eine laufend erhöhte Zahl an Erstanerkennungsanträgen zu prüfen haben. Analog zur korrespondierenden Wirtschaftspflicht ist mit 160 neuen Erstanerkennungsanträgen von vormals gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten zu rechnen. Für die Prüfung und Bescheidung wird ein Zeitaufwand von 195 Minuten benötigt, was einen Erfüllungsaufwand von 22 Tsd. EUR bedeutet.

Für die jährlich rund 280 Erstanerkennungsanträge, deren Prüfung und Bescheidung bisher 200 Minuten gedauert hat, reduziert sich der zeitliche Aufwand durch den Wegfall des Schriftformerfordernisses für die Bescheidung und Veraktung geringfügig (von 30 auf 25 Minuten), so dass dieser künftig 195 Minuten beträgt. Dies reduziert den Erfüllungsaufwand um 1 Tsd. EUR jährlich.

Anders sieht es bei den Änderungsanträgen aus, deren jährliche Zahl durch die neu anerkannten Ausbildungsstätten um etwa 800 steigt. Die Prüfung eines Änderungsanerkennungsantrages dauert im Durchschnitt nach einer Auswertung von Behördenangaben 90 Minuten und verursacht Sachkosten für Porto in Höhe von 1 EUR pro Fall. Dies führt zu zusätzlichem Erfüllungsaufwand von 52 Tsd. EUR.

Durch den Wegfall des Schriftformerfordernisses werden bei den jährlich bereits jetzt aufgelaufenen 1 400 Änderungsanträgen Einsparungen bei der Bescheidung des Antrags (-5 Minuten) und bei den Sachkosten (-1 EUR Porto) erzielt, so dass hieraus eine geringfügige Entlastung von 6 Tsd. EUR resultiert.

Insgesamt führen die Änderungen zu einem steigenden Erfüllungsaufwand für die Anerkennungsbehörden von 67,5 Tsd. EUR jährlich.

## Überwachung anerkannter Ausbildungsstätten gemäß § 11:

## Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Art der Überwachung	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
Intern	166	185	42,40	16	22	3	24,3
Extern inkl. Vergabe	74	83	42,40	251	4	19	23,0
Extern ohne Vergabe	85	53	42,40	251	3	21	24,5
<b>Insgesamt:</b>					<b>29</b>	<b>43</b>	<b>71,8</b>

Mit der Neuregelung in § 11 und dem Wegfall der gesetzlichen Anerkennung für die Ausbildungsstätten obliegt die Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Stelle.

Die Zahl der Ausbildungsstätten in IHK-Zuständigkeit liegt bundesweit bei ca. 650. Für die Jahre 2017 und 2018 liegt die Periodizität mit der die Ausbildungsstätten in IHK-Zuständigkeit überwacht wurden entsprechend der gesetzlich vorgeschriebenen Regelüberwachung alle zwei Jahre bei 0,5. Pro Jahr fallen demnach 325 zusätzliche Überwachungen neu in die Zuständigkeit der nach Landesrecht zuständigen Stellen.

Der Aufwand für die Durchführung der Überwachung unterscheidet sich danach, ob diese von der zuständigen Stelle selbst durchgeführt oder die Möglichkeit der externen Vergabe genutzt wird. Bei den bisherigen Überwachungen in Zuständigkeit der Behörden werden bundesweit ca. 51 Prozent durch die Behörden selbst durchgeführt und 49 Prozent extern vergeben. Übertragen auf die neu hinzukommenden Überwachungen ergeben sich rechnerisch 166 zusätzliche eigenständige und 159 zusätzliche externe Überwachungen.

Die Evaluierung ergab, dass im Falle der Überwachung durch die Behörde selbst durchschnittlich 140 Minuten auf die Vor-Ort-Überwachung inkl. Vorbereitung und Fahrtzeit entfallen. Hinzu kommen durchschnittlich 45 Minuten für die Nachbereitung und Erstellung des Gebührenbescheids (insgesamt 185 Minuten). Hinzu kommen Sachkosten für die Fahrt zur Ausbildungsstätte. Diese variieren je nach Größe des Zuständigkeitsbereichs und werden teilweise durch Kombination von mehreren Überwachungen an einem Tag reduziert. Im Durchschnitt können diese jedoch mit 15 EUR pro Fall veranschlagt werden. Für den Versand des Gebührenbescheids sind zusätzlich Portokosten von 1 Euro zu berücksichtigen.

Wird die Überwachung extern vergeben, fallen dennoch Aufwände in der Behörde selbst an. Für die Vorbereitung und Vergabe der Überwachung entstehen im Durchschnitt 30 Minuten Zeitaufwand pro Fall. Davon ausgenommen sind die Behörden, bei denen die Überwachung der Ausbildungsstätten einmalig per Erlass an eine externe Stelle übertragen wurde. Dies betrifft 85 der neu hinzukommenden Ausbildungsstätten. Im Anschluss an die extern durchgeführte Überwachung entstehen Aufwände für die Nachbereitung anhand des Prüfberichts und die Erstellung des Gebührenbescheids von durchschnittlich 53 Minuten (insgesamt 83 Minuten). Für die Inanspruchnahme Dritter fallen Sachkosten in Höhe von durchschnittlich ca. 250 EUR pro Fall an. Für den Versand des Gebührenbescheids sind auch hier zusätzlich Portokosten von 1 Euro zu berücksichtigen.

Die Überwachung wird in der Regel durch Beschäftigte des gehobenen Dienstes durchgeführt. Da die Überwachung sowohl zentral über Landesbehörden bzw. Bezirksregierungen als auch dezentral auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte erfolgt, wird zur Berechnung des Erfüllungsaufwands der Durchschnittslohn der öffentlichen Verwaltung für den gehobenen Dienst angesetzt (42,40 EUR/Std.).

Insgesamt entsteht den nach Landesrecht zuständigen Stellen für die zusätzlichen Überwachungen in ihrer Zuständigkeit Erfüllungsaufwand in Höhe von 71,8 Tsd. EUR, davon entfallen voraussichtlich 24 Tsd. EUR auf 166 selbst durchgeführte Überwachungen und 48 Tsd. EUR auf 159 extern vergebene Überwachungen.

Prüfung der Unterrichtsmeldungen gemäß § 11 Absatz 4:

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
3 250	15	42,40	-	34	-	34

Im Zuge der Überwachung sind auch die Unterrichtsmeldungen der Ausbildungsstätten zu verarbeiten und zu prüfen. Durch den Anstieg an zu überwachenden Ausbildungsstätten, steigt für die nach Landesrecht zuständigen Stellen auch die Zahl der zu prüfenden Unterrichtsmeldungen. Je Ausbildungsstätte gingen in den Jahren 2017 und 2018 durchschnittlich fünf Unterrichtsmeldungen bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer ein. Bei 650 durch die Industrie- und Handelskammern bisher zu überwachenden Ausbildungsstätten kommen demnach 3 250 Prüfungsvorgänge jährlich hinzu. Pro Fall werden für die Prüfung gemäß der Befragung unter Landes- und Kommunalbehörden etwa 15 Minuten benötigt (öffentliche Verwaltung, Durchschnitt, gD: 42,40 EUR/Std). so dass mit zusätzlichem Erfüllungsaufwand in Höhe von 34 Tsd. EUR pro Jahr zu rechnen ist.

Anbindung von Kommunal- und Landesbehörden an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister gemäß § 18 Absatz 1:

Einmaliger Aufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
600	30	37,30	1	11	1	12

Da das Kraftfahrt-Bundesamt sicherstellen muss, dass nur zugriffsberechtigte Behörden auf das Register zugreifen dürfen, ist von den jeweiligen Behörden eine Zugriffsberechtigung beim Kraftfahrt-Bundesamt zu beantragen. Der zeitliche Aufwand wird auf 30 Minuten pro Behörde geschätzt, da ein formloses Schreiben aufzusetzen ist, dieses ggf. im Geschäftsgang mitgezeichnet werden muss und später nach Eingang der Kennung der Registerzugang freigeschaltet werden muss. Da der Antrag postalisch zugestellt wird, entstehen Portokosten von 1 EUR pro Fall.

Die Zahl der betroffenen Behörden entspricht der Zahl der Fahrerlaubnisbehörden (ca. 600). Angesetzt wird der Durchschnittslohnsatz der Kommunen (37,30 EUR/Std.), da nicht bekannt ist, welche Laufbahngruppen zu welchen Teilen an der Antragstellung und der Freischaltung des Registerzugangs beteiligt sind. Daraus resultiert ein einmaliger Aufwand von 11,8 Tsd. EUR.

Weiterer einmaliger Aufwand aus Sachkosten entsteht den Kommunal- und Landesbehörden ggf. für die Einrichtung des Registerzugriffs. Zwar stellt das Kraftfahrt-Bundesamt eine kostenfreie Web-Anwendung bereit, auf die über einen Browser zugegriffen werden kann, weswegen nicht zwangsläufig eine Software benötigt wird. Diesbezügliche Schulungen sind nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes ebenfalls nicht erforderlich. Wenn die Kommunal- und Landesbehörden den Registerzugriff jedoch in das bestehende System integrieren möchten, wird für die Umsetzung in der Regel der örtliche Verfahrensanbieter beauftragt. Hierfür können den Behörden Kosten für den Anbieter entstehen, sofern der Vertrag mit selbigem solche Sonderleistungen nicht bereits inkludiert. Über die Höhe der hierfür entstehenden Kosten kann keine Aussage getroffen werden, da u. a. noch nicht bekannt ist, in welcher Form die Verfahrensanbieter diese Leistung in ihr Angebot integrieren (Erweiterung bestehender Softwarelösungen oder Angebot zusätzlicher Module). Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dass die Beschäftigten in der Bedienung dieses Teilsystems der Software fortgebildet werden. Inwieweit die Kommunen hierfür einen Bedarf sehen und ein solches Angebot wahrnehmen, ist nicht vorab bestimmbar. Da die Anwendung jedoch wegen der vergleichsweise wenigen möglichen Registereinträge keine große Komplexität aufweisen dürfte und die Tätigkeit der Sachbearbeitenden sich nicht inhaltlich verändert, dürfte der tatsächliche Bedarf gering sein.

Laufender Aufwand entsteht den Kommunal- und Landesbehörden durch die Registeranbindung nicht.

Mitteilung über Ausbildungsstätten gemäß § 18 Absatz 3:

Einmaliger Aufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
16	960	40,80	0	10	-	10

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
2 640	5	40,80	0	9	-	9

Die zuständigen Landesbehörden haben dem Kraftfahrt-Bundesamt eine Liste der in ihrem Zuständigkeitsgebiet tätigen Ausbildungsstätten zu übermitteln, damit diese für das Berufskraftfahrerqualifikationsregister freigeschaltet werden können. Die Liste ist durch die Landesbehörde einmalig direkt nach Inkrafttreten dieser Regelung zu



erstellen. Hierfür müssen die aktuell tätigen Ausbildungsstätten gesammelt und aufbereitet werden, wofür pro Landesbehörde angesichts der bisher nicht überall vollständigen Liste an Ausbildungsstätten ein Aufwand von 2 Arbeitstagen bzw. 16 Stunden angesetzt werden kann. Die Form der Mitteilung ist aktuell noch im Abstimmungsprozess, so dass keine Information über etwaige Sachkosten (z. B. Porto) vorliegt. Es werden allerdings keine Sachkosten angenommen, da eine Übermittlung elektronisch oder per Fax denkbar ist. Bei Durchführung durch den gehobenen Dienst (Land, 40,80 EUR/Std.) führt dies zu einem einmaligen Aufwand von 10 Tsd. EUR.

Zudem sind laufend Änderungen und neu anerkannte Ausbildungsstätten dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. Dies sind etwa 2 640 Fälle (440 neu anerkannte Ausbildungsstätten sowie 2 200 Änderungsanträge). Die Mitteilung dauert pro Fall geschätzt 5 Minuten. Bei Durchführung durch den gehobenen Dienst (Land, 40,80 EUR/Std.) führt dies zu einem laufenden Aufwand von knapp 9 Tsd. EUR.

Mitteilung über Industrie- und Handelskammern an das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 18 Absatz 4:

Einmaliger Aufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
16	20	40,80	0	0,2	0	0,2

Die zuständigen Landesbehörden teilen dem Kraftfahrt-Bundesamt nach Inkrafttreten der Neuregelung die örtlichen Industrie- und Handelskammern mit. Für diese Tätigkeit werden 20 Minuten pro Fall und keine Sachkosten angesetzt. Der einmalige Aufwand ist geringfügig (0,2 Tsd. EUR). Laufende Aufwände sind zu vernachlässigen.

Anzeige durch die Industrie- und Handelskammern an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister gemäß § 19 in Verbindung mit § 14 Nummer 2 – 4:

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Rechtslage	Fallzahl	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Lohnsatz in Euro / Std.	Sachkosten in Euro pro Fall	Personalkosten in Tsd. Euro	Sachkosten in Tsd. Euro	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro
alt	-30 200	10	47,90	1	-241	-30	-271
neu	30 200	10	47,90	-	241	0	241
<b>Insgesamt:</b>					<b>0</b>	<b>-30</b>	<b>-30</b>

Die Industrie- und Handelskammern mussten bisher Prüfungsteilnehmer nach erfolgreicher Ablegung der Prüfung eine Bescheinigung der erbrachten Leistungen ausstellen und aushändigen. Diese Regelung entfällt nun durch die neue Pflicht, entsprechende Einträge in das neue Berufskraftfahrerqualifikationsregister direkt aufzunehmen. Im Jahr 2018 gab es laut DIHK-Statistik rund 28 200 Prüfungsteilnehmer für die Grundqualifikation und die beschleunigte Grundqualifikation. Zusätzlich wurden 2018 rund 2 000 Ausbildungen zum Berufskraftfahrer (1 677) und zur Fachkraft im Fahrbetrieb (282) erfolgreich abgeschlossen.

Der Aufwand für die Ausstellung und Aushändigung der Prüfungsbescheinigung wird auf 10 Minuten angesetzt. Zudem werden für das Prüfungszeugnis besondere Papierkosten von 1 EUR pro Bescheinigung angenommen. Zuletzt wurden 28 200 erfolgreiche Prüfungen verzeichnet, wodurch ein Aufwand von 271 Tsd. EUR entstand. Der zeitliche Aufwand für die Eintragung in das Register kann wegen noch ausstehender Erfahrungswerte nur über ähnliche Pflichten ermittelt werden, wonach Registereinträge vorzunehmen sind. Danach ist ebenfalls mit einem Aufwand von rund 10 Minuten pro Fall zu rechnen. Im Unterschied zur bisherigen Prüfungsbescheinigung entstehen keine Sachkosten, so dass der Erfüllungsaufwand für die der erfolgreichen Prüfung an das Register mit 241 Tsd. EUR jährlich um 30,2 Tsd. EUR geringer ausfällt.

Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 28:

Der Bußgeldkatalog wird durch die Neuregelung geringfügig erweitert, wodurch die Zahl der jährlich rund 70 Ahndungen aber nur geringfügig steigen dürfte (Einzelfälle). Zudem besteht die Möglichkeit, dass den Behörden

durch den Registereinsatz die Feststellung von Verstößen erleichtert wird, woraus ebenfalls vermehrte Bußgeldverfahren resultieren können. Bei einem Zeitaufwand von 120 Minuten für die Einleitung eines einzelnen Verfahrens inkl. Anhörung des Betroffenen und einem Lohnkostenansatz von 40,80 EUR/Std. ist bei schätzungsweise 25 zusätzlichen Verfahren von einem Mehraufwand von 2,1 Tsd. EUR jährlich auszugehen.

## 5. Weitere Kosten

Keine.

## 6. Weitere Gesetzesfolgen

### a. Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen

Entsprechend dem Leitfaden zur Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen in der Gesetzesfolgenabschätzung (KMU-Test) vom 30. Dezember 2015 wurde geprüft, ob für kleinere und mittelständische Unternehmen durch die Regelungsänderungen besondere Belastungen entstehen und inwiefern weniger belastende Regelungsalternativen oder Unterstützungsmaßnahmen bestehen. Das Berufskraftfahrerwesen ist im besonderen Maße von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt, wobei für diese Prüfung zwischen Unternehmen unterschieden werden muss, die Berufskraftfahrer beschäftigen und die (ausschließlich) Berufskraftfahrer ausbilden (Ausbildungsstätten).

Während für Unternehmen, die Berufskraftfahrer beschäftigen, keine nennenswerten Einflüsse auf die Belastungssituation zu erwarten sind, werden die Ausbildungsstätten durch sonstige Kosten, die nicht zum Erfüllungsaufwand zählen, belastet. Ausbildungsstätten für Berufskraftfahrer werden durch die Aufnahme der Möglichkeit zur Anrechnung vorangegangener Zusatzausbildungen auf den Unterrichtsumfang im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation und im Rahmen der Weiterbildung sowie durch die Erweiterung der Ausnahmetatbestände für besondere Berufsgruppen belastet, da sich das gesamte Ausbildungs- und Weiterbildungsvolumen der Branche verringern wird. Dies führt voraussichtlich zu einem niedrigeren Umsatz. In Relation zum Umsatzvolumen des Aus- und Weiterbildungssegments für Berufskraftfahrer ist diese Änderung aber von marginaler Bedeutung, da die Zahl der jährlichen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nur um rund 0,03 Prozent sinken dürfte. Da auf der anderen Seite Berufskraftfahrer und Unternehmen, in denen diese beschäftigt werden, Kosten bei der Aus- und Weiterbildung einsparen, kann diese Änderung als verhältnismäßig betrachtet werden.

Eine zusätzliche Belastung für Ausbildungsstätten entsteht, da nun alle Ausbildungsstätten einer staatlichen Anerkennung bedürfen und Erstanerkennungsanträgen stellen müssen, die eine einmalige Gebührenbelastung verursachen. Allerdings handelt es sich um eine Belastung, die der Gleichbehandlung aller KMUs in diesem Wirtschaftsbereich dient. Indem die Ausnahmeregelung für bestimmte Ausbildungsstätten, qua Gesetz anerkannt zu sein, abgeschafft und die gebührenpflichtige Anerkennung auf alle Ausbildungsstätten ausgeweitet wird, werden für sämtliche Ausbildungsstätten die Anerkennungsbedingungen vereinheitlicht. Die Bündelung des Anerkennungsverfahrens dient zudem der Übersicht aller im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht tätigen Ausbildungsstätten und ermöglicht die Zuteilung einen Zugriffs zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister.

Den genannten Belastungen der Ausbildungsstätten stehen die im Rahmen der Ausführungen zum Erfüllungsaufwand genannten Entlastungen für die Ausbildungsstätten gegenüber, da zum Beispiel die Nutzung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters effizientere Verfahren bei Teilnahmenachweisen ermöglicht.

### b. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorzunehmenden Relevanzprüfung sind durch das Gesetz keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen zu befürchten. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

## VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der Regelungen ist nicht vorgesehen, da der Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation dauerhaft zu regeln ist.

Innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ist eine Evaluierung durchzuführen, um festzustellen, ob die beabsichtigten Wirkungen der Regelungen erreicht worden sind, ob die entstandenen Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu den Ergebnissen stehen und welche Nebenwirkungen eingetreten sind. Die durch die Evaluierung gewonnenen Ergebnisse können sodann für die Evaluierung der Richtlinie (EU) 2018/645 durch die Europäische Kommission herangezogen werden.

Ziel der Regelungen ist es,

1. den Vollzug der Regelungen zu vereinfachen,
2. die Arbeitnehmerfreizügigkeit zu fördern,
3. die Kohärenz zwischen den verschiedenen nach EU-Recht vorgeschriebenen Formen der Ausbildung zu wahren,
4. eine praxisnahe Ausbildung sicherzustellen,
5. einen Überblick über anerkannte und tatsächlich tätige Ausbildungsstätten zu erhalten und so eine effektivere Überwachung sicherzustellen und
6. das Nebeneinander der verschiedenen Nachweismöglichkeiten zu verringern.

Ein besonderes Augenmerk ist in diesem Zusammenhang insbesondere zu richten auf:

1. die Verständlichkeit des Anwendungsbereichs durch die Befragung betroffener Unternehmen im Güter- und Personenkraftverkehr sowie deren Fahrer,
2. die Möglichkeit zur Anerkennung der ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat absolvierten Qualifizierungsmaßnahme durch die Befragung betroffener Unternehmen im Güter- und Personenkraftverkehr sowie deren Fahrer oder durch die Auswertung von Einträgen in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister,
3. die Möglichkeit zur Anrechnung anderer abgeschlossener Ausbildungsmaßnahmen auf den Unterrichtsumfang durch die Befragung von anerkannten Ausbildungsstätten, Industrie- und Handelskammern und Fahrern,
4. die Aktualität der Lerninhalte durch die Befragung von anerkannten Ausbildungsstätten, Industrie- und Handelskammern und Fahrern,
5. auf die Bündelung des Anerkennungsverfahrens für die Ausbildungsstätten sowie deren Überwachung durch Befragung der nach Landesrecht zuständigen Behörden oder durch Befragung der anerkannten Ausbildungsstätten,
6. den Nutzen und die Funktionsfähigkeit des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters durch die Befragung aller Beteiligten und
7. die Möglichkeiten des Nachweises einer bestehenden Qualifikation durch die Befragung der Kontrollbehörde des Bundes.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr)**

#### **Zu § 1 Absatz 1:**

Der Absatz wurde sprachlich und in rechtstechnischer Hinsicht bereinigt.

#### **Zu § 1 Absatz 2:**

Durch die Richtlinie (EU) 2018/645 findet eine Überarbeitung und Erweiterung der Ausnahmetatbestände vor. Erfasst werden „Situationen, in denen das Führen von Fahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers ist und in denen [die Pflicht zur Qualifizierung] eine unverhältnismäßige Belastung für Fahrer darstellen würde“ (siehe Ausnahmen nach § 1 Absatz 2 Nummer 5 und 8). Erwägungsgrund 6 der Richtlinie (EU) 2018/645 führt

insofern aus: „Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 Prozent der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.“ Die Formulierung definiert einen grundsätzlich geltenden Maßstab für die Beurteilung, ob das Führen von Kraftfahrzeugen im Einzelfall die Hauptbeschäftigung des Betroffenen darstellt oder nicht. Im Zuge dieser Beurteilung ist eine Gesamtschau der Umstände vorzunehmen, um unerwünschte Ergebnisse zu vermeiden. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass es Phasen bzw. saisonale Spitzen geben kann, in denen verstärkt Kraftfahrzeuge geführt werden. Diese können jedoch durch Phasen ausgeglichen werden, in denen kaum bis gar nicht Kraftfahrzeuge geführt werden. Eine Betrachtung der rein monatlichen Arbeitszeit erscheint aufgrund der Saisonarbeit als nicht sachgemäß, vielmehr soll eine Gesamtschau über ein Jahr erfolgen. Soll von dem Maßstab aus Erwägungsgrund 6 der Richtlinie (EU) 2018/645 im Einzelfall abgewichen werden, ist dies vom Betroffenen substantiiert darzulegen.

„Rollierende Arbeitszeit“ ist ein Arbeitszeitmodell, in dem die Arbeitszeit variiert.

Eine Benachteiligung von Teilzeitkräften oder geringfügig Beschäftigten erfolgt nicht, da der arbeitsvertraglich vereinbarte Stundenumfang die Bemessungsgrundlage für die Feststellung ist, ob das Führen von Kraftfahrzeugen die Hauptbeschäftigung darstellt oder nicht.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 1:**

Die „zulässige Höchstgeschwindigkeit“ wurde durch die „Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit“ ersetzt. Dadurch wird von der 1:1-Umsetzung des Richtlinien textes abgewichen. Dies dient jedoch der Klarstellung, da die „zulässige Höchstgeschwindigkeit“ verhaltensbezogen und nicht fahrzeugbezogen ist. Auf die Geschwindigkeit, die das Fahrzeug höchstens fahren kann, kommt es bei diesem Ausnahmetatbestand jedoch an.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 2:**

Der Ausnahmetatbestand wurde überarbeitet und um die Einschränkung ergänzt, dass die Beförderung im Rahmen der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben erfolgt. Diese Voraussetzung entspricht bereits der gängigen Praxis, wurde aus Gründen der Klarstellung jedoch aus Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 übernommen.

Der Ausnahmetatbestand erfasst auch die Ergänzung in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e, sofern „Fahrzeuge, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe“ eingesetzt werden.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 3:**

Nummer 3 wurde sprachlich überarbeitet.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 5:**

§ 1 Absatz 2 Nummer 5 entspricht Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe h der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645. Die sogenannte Handwerkerregelung wurde aufgrund von Auslegungsschwierigkeiten um den Begriff der „Maschinen“ erweitert. Insofern besteht nun Gleichklang mit der Handwerkerregelung in § 1 Absatz 2 Nummer 3 der Fahrpersonal-Verordnung.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 6:**

§ 1 Absatz 2 Nummer 6 entspricht den von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe f und Artikel 2 Absatz 1 a. E. der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 erfassten Fahrten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung. Darüber hinaus wird klargestellt, dass die Fahrlehrer in Fahrschulen oder Beschäftigten einer Ausbildungsstätte die Schlüsselzahl „95“ nicht für ihre Ausbildungstätigkeit benötigen. Die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 aufgenommene Einschränkung, dass nur Ausbildungs- und Prüfungsfahrten erfasst sind, „sofern diese nicht zur gewerblichen Beförderung von Gütern und Personen“ durchgeführt werden, ergibt sich bereits aus Sinn und Zweck des Ausnahmetatbestandes. Erfasst werden sollen Beförderungen, die im Rahmen des Fahrunterrichts oder der Prüfung durchgeführt werden. Sobald die Beförderung jedoch gewerblichen Zwecken dient, handelt es sich nicht mehr um eine reine Ausbildungs-/Prüfungsfahrt.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 7:**

§ 1 Absatz 2 Nummer 7 setzt Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 um.

Bislang erfasste der Ausnahmetatbestand gemäß § 1 Absatz 2 Nummer 7 a. F. „Kraftfahrzeuge zur nichtgewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken“. Im Zuge der Änderung der Richtlinie wurde das Erfordernis der „privaten Zwecke“ aus dem Ausnahmetatbestand herausgestrichen. Der Grund für diese Streichung ergibt sich aus den Materialien zur Entstehung der Richtlinie (EU) 2018/645 sowie aus Erwägungsgrund 6 der Richtlinie.

In Annex 2 des staff working document zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG (SWD(2016) 27 final) wird auf Seite 13 betont, dass die Ausnahmetatbestände nicht ausgeweitet werden sollten und ein Gleichlauf mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Abl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1) begrüßt werde. Auf S. 43 wird erläutert, dass zur Beseitigung der Unsicherheit bei Fahrten für „charities/non-profit organisations“ die Formulierung des „personal use“ in der neuen Verordnung (EG) 561/2006 gestrichen wurde. Diese Ausführungen finden sich auch in den Erläuterungen zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Punkt 27, letzter Spiegelstrich des Explanatory Memorandum of COM proposal (COM 2001/0573/final)). Erfasst werden sollten demnach Beförderungen zu nichtgewerblichen Zwecken, die zugleich nicht privat, d. h. für andere, durchgeführt werden, weshalb man die „privaten Zwecke“ strich.

Die Übernahme der Formulierung in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g bildet diese Zielrichtung jedoch nicht ohne weiteres ab (im Englischen „non-commercial“, im Französischen „non commercial“). Literatur und Rechtsprechung definieren das Gewerbe als jede erlaubte, selbstständige, nach außen erkennbare, auf Gewinn gerichtete und auf Dauer angelegte Tätigkeit mit Ausnahme der Urproduktion, der freien Berufe, der Verwaltung eigenen Vermögens und der künstlerischen und wissenschaftlichen Tätigkeiten. Einen europarechtlichen Gewerbebegriff gibt es hingegen nicht. Vielmehr definiert der Europäische Gerichtshof die „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ als eine solche, die keinen Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit aufweist, „d. h., wenn die Beförderung nicht durchgeführt wird, um damit Einnahmen zu erzielen“ (EuGH C-317/12, Rn. 24).

Die reine wörtliche Übernahme des Ausnahmetatbestandes hätte unter Berücksichtigung des deutschen Gewerbebegriffes zur Folge, dass angestellte Fahrer im öffentlichen Dienst grundsätzlich nicht mehr qualifizierungspflichtig wären, da Körperschaften des öffentlichen Rechts regelmäßig nicht in Gewinnerzielungsabsicht Beförderungen durchführen (z. B. das Verbringen von Akten zur Vernichtungsanlage). Die Ausnahme griffe unabhängig von der Frage, ob das Führen von Kraftfahrzeugen zur Hauptbeschäftigung zählt. Dieses Kriterium wird jedoch bei anderen Ausnahmetatbeständen herangezogen, um festzustellen, ob die Häufigkeit des Fahrens im Verhältnis zur Qualifizierungspflicht steht (vgl. Erwägungsgrund 6 der Richtlinie (EU) 2018/645). Diese Frage fiel bei 1:1-Umsetzung des Ausnahmetatbestandes jedoch weg. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die Art des Arbeitgebers (Behörde oder privates Unternehmen) darüber entscheiden würde, ob der Fahrer qualifizierungspflichtig ist oder nicht. Dies ist nicht gewollt (vgl. bereits BT-Drs. 17/3800, S. 7) und ist mit Sinn und Zweck der Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie nicht vereinbar. Sinn und Zweck der Richtlinie ist es, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem Fahrer ausgebildet und regelmäßig geschult werden, die ihrer Haupttätigkeit entsprechend häufig Kraftfahrzeuge führen, für die eine Fahrerlaubnis der C- und D-Klassen erforderlich ist (vgl. Erwägungsgrund 5 der Richtlinie 2003/59/EG).

Aus diesen Gründen ist eine Erläuterung des Begriffs der „nichtgewerblichen Beförderung“ im Lichte des Urteils des EuGH vom 3. Oktober 2013 (C-317/12) sinnvoll.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 8:**

§ 1 Absatz 2 Nummer 8 setzt Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 um. Erwägungsgrund 7 der Richtlinie (EU) 2018/645 nennt als Kriterien zur Bestimmung des ländlichen Raums die Geografie, die Bevölkerungsdichte sowie das Klima.

Sofern Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2018/645 vorschreibt, dass der Ausnahmetatbestand nur greift, wenn der „Fahrer keine Beförderungsleistungen anbietet“, wird parallel zu anderen Ausnahmetatbeständen auch hier auf den Maßstab abgestellt, dass das Führen von Kraftfahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrenden darstellen darf.

Ferner schreibt Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2018/645 vor, dass die Beförderung von den Mitgliedstaaten als „für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich“ eingestuft wird. Die Beförderung ist unter

Berücksichtigung der „Vision Zero“ „als für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich“ einzustufen, wenn sie ohne weitere Bedenken durchgeführt werden kann. Das heißt, es muss sich um eine Beförderung handeln, die „risikolos“ bzw. „ungefährlich“ (Synonyme laut Duden) ist.

Die Richtlinie (EU) 2018/645 gibt als Kriterien zur Konkretisierung der Voraussetzung „für die Straßenverkehrssicherheit unbedenklich“ in Erwägungsgrund 7 die Art der Straße, das Verkehrsaufkommen oder die Anwesenheit schwächerer Verkehrsteilnehmer an die Hand. Diese Kriterien ermöglichen keinen generellen Ausschluss bestimmter Straßenarten (z. B. Bundesstraße oder Landstraße). Die Art der Straße sagt nichts Allgemeingültiges über das Verkehrsaufkommen oder die Anwesenheit schwächerer Verkehrsteilnehmer aus. Das Statistische Bundesamt erfasst zwar Verkehrsunfallzahlen und berücksichtigt dabei die Art der Straße, die Art der Beteiligung und die Beteiligten. Diese Ergebnisse können jedoch nicht in Relation zum gesamten Verkehrsaufkommen gesetzt werden. Aus diesem Grund führt das Heranziehen der vorgeschlagenen Kriterien in der Bundesrepublik Deutschland nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis.

Da es grundsätzlich unter Berücksichtigung der Gefährdungshaftung nach § 7 Straßenverkehrsgesetz keine Beförderung geben kann, die risikolos oder ungefährlich für die Straßenverkehrssicherheit ist, da bereits der bloßen Teilnahme am Verkehr ein abstraktes Risiko innewohnt, ist die Voraussetzung aus deutscher Sicht sinngemäß umzusetzen. Die Beförderung muss somit im Einklang mit den sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften stehen.

Im Übrigen wird zur Konkretisierung der einzelnen Voraussetzungen auf die Ausführungen zu den Begriffsbestimmungen verwiesen.

Zur Berufung auf diesen Ausnahmetatbestand muss der Fahrende im Vorhinein prüfen, ob und auf welche Weise die Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind.

#### **Zu § 1 Absatz 2 Nummer 9:**

§ 1 Absatz 2 Nummer 9 entspricht Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645, wobei als Voraussetzung ein Kilometerradius gewählt wurde. Dieser Kilometerradius entspricht dem Ausnahmetatbestand für Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschaft- oder Fischereiu Unternehmen in § 18 Absatz 1 Nummer 2 Fahrpersonalverordnung. Die Regelung setzt Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 um. Insofern dient die Übernahme des Radius auch der Angleichung der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 an die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (vgl. Erwägungsgrund 6 der Richtlinie (EU) 2018/645).

#### **Zu § 1 Absatz 3:**

Der Absatz enthält zur besseren Verständlichkeit der Ausnahmetatbestände in § 1 Absatz 2 Begriffserläuterungen.

Zu Nummer 1:

Die Bestimmung des Begriffs der „nichtgewerblichen Beförderung“ erfolgt auf Grundlage des Urteils EuGH C-317/12, Rn. 24. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu § 1 Absatz 2 Nummer 7 verwiesen.

Zu Nummer 2:

Der Begriff des ländlichen Raums wird in verschiedenen Zusammenhängen genutzt, jedoch nicht einheitlich definiert. Die Ressortforschungseinrichtung des für die Bundesraumordnung zuständigen Bundesministeriums, das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), bestimmt den ländlichen Raum über die Kriterien

- Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten,
- Einwohnerdichte der Kreisregion und
- Einwohnerdichte der Kreisregion ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte.

Die Bestimmung der Kriterien und die Abgrenzung des ländlichen Raumes erfolgt auf den 361 Kreisregionen (Stand 31.12.2017), welche zum Zwecke der bundesweiten Vergleichbarkeit kreisfreie Städte unter 100 000 Einwohnern mit ihren umgebenden und angrenzenden Landkreisen zusammenfasst und wie kreisangehörige Städte

behandelt. Zum Ländlichen Raum gehören alle Kreisregionen (und folglich die zugehörigen Stadt- und Landkreise),

- deren Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50 Prozent beträgt oder
- deren Einwohnerdichte unter 150 Einwohner / km<sup>2</sup> liegt.

Die Zuordnung der Kreisregionen sowie nachfolgend der Stadt- und Landkreise wird jährlich überprüft, wobei sich Kreisgebietsreformen unmittelbar und Änderungen in den Kriterienwerten nur mittelbar bei absehbar dauerhafter Unter- oder Überschreitung der Schwellenwerte zu Änderungen der Zuordnung führen.

Zur Erleichterung des Vollzugs verfügt das BBSR über eine Auflistung über die Zuordnung der Stadt- und Landkreise zu den Städtischen und Ländlichen Räumen. Diese ist auf der Internetseite des Bundesinstitutes zum aktuellen Gebietsstand der Rauminformationen des BBSR verfügbar ([www.BBSR.bund.de](http://www.BBSR.bund.de)). Gebietsstand zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes ist der 31.12.2017 (siehe Anlage 1). Darüber hinaus sind Informationen über die E-Mailadresse [inkar@bbr.bund.de](mailto:inkar@bbr.bund.de) zu erhalten.

Mittels der in Anlage 1 zur Verfügung gestellten Liste ist somit eine Bestimmung des ländlichen Raums möglich.

### **Zu Nummer 3:**

„Zur Versorgung des eigenen Unternehmens“ ist der Berufskraftfahrer nur tätig, wenn es sich um das eigene Unternehmen handelt, das heißt, dass nur der Unternehmensinhaber erfasst ist. Die Europäische Kommission hat im Zuge des Umsetzungsprozesses ausdrücklich klargestellt, dass der Ausnahmetatbestand nicht für Beschäftigte eines Unternehmens gilt. Der Unternehmensinhaber wird zur Versorgung tätig, indem er Beförderungen im Rahmen seines Betriebs vornimmt. Zur Herstellung des Gleichlaufs mit dem Güterkraftverkehrsgesetz werden einzelne Voraussetzungen für die Feststellung, ob es sich um Werkverkehr handelt, übernommen (vgl. § 1 Absatz 2 Nummer 1 und 2 GüKG). Grund dafür ist, dass Werkverkehr Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens ist (Creifelds, Rechtswörterbuch, 24. Edition 2020). Darüber hinaus ergab der Vergleich der deutschen Formulierung mit der englischen („to supply“) und der französischen („l’approvisionnement“), dass „zur Versorgung des eigenen Unternehmens“ nicht nur die Beschaffung von Gütern erfasst, sondern auch deren Auslieferung.

### **Zu Nummer 4:**

Die Begriffe „manchmal“, „ab und zu“ oder „streckenweise“ sind laut Duden Synonyme des Begriffs „gelegentlich“. Eine Beförderung erfolgt „gelegentlich“, wenn sie häufiger als einmal erfolgt, aber nicht regelmäßig oder dauerhaft (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 25. Oktober 2012 – 11 ZB 12.1975 –, juris; Landgericht Dortmund Urteil vom 03.04.2009 – 3 O 29/08; vgl. auch der Maßstab zum gelegentlichen Cannabis Konsum in BVerwG Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13, Rn. 16-21).

Zur Feststellung dieses Kriteriums sind die Umstände des Unternehmens zu berücksichtigen und Einzelfallentscheidungen unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu treffen (vgl. Happ/van der Most in „Was ist „gelegentlich“? – Die unscheinbare Privilegierung in § 1 Abs. 3 Nr. 2a AÜG“, BB 2017, 2809-2015 (2814)). Die Festlegung einer höchstens zulässigen Anzahl von Beförderungen beispielsweise pro Kalenderjahr verbietet sich.

### **Zu § 2:**

§ 2 wurde entspricht im Wesentlichen § 4 a. F. Die Norm wurde sprachlich bereinigt und aus Gründen der Rechtsförmlichkeit vorgezogen. In Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 wurde der Verweis auf die Rechtsverordnung angepasst.

### **Zu § 3:**

Die Überschrift wurde konkretisiert. Der Aufbau und die Formulierungen des Paragraphen wurden bereinigt sowie an die Systematik des Gesetzes angepasst.

Die Begrenzung auf drei Jahre während der Berufsausbildung wurde gestrichen, da Sachverhalte auftraten, in denen die Berufsausbildung länger als drei Jahre dauerte. Zudem wurde der Hinweis auf die Auflage in § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 und 8 FeV aufgenommen, dass bis zum Erreichen des Mindestalters nur Inlandsfahrten erlaubt sind, da es diesbezüglich vermehrt zu Anfragen kam.

**Zu § 4:**

§ 4 wurde mit Blick auf bereits abgelaufene Fristen zur Weiterbildung bereinigt und sprachlich angepasst.

**Zu § 5:**

Die Absätze wurden auf Grund der abgelaufenen Übergangsfristen zur Weiterbildung bereinigt. Im Übrigen wurde die Norm sprachlich und in Bezug auf ihre Struktur überarbeitet. Auf diese Weise werden Unterschiede zwischen der ersten und jeder weiteren Weiterbildung klarer dargestellt. Eine Harmonisierung mit der Geltungsdauer der Fahrerlaubnis ist gerade nur bei Absolvieren der ersten Weiterbildung möglich. Absatz 5 gilt nicht nur für die Berufskraftfahrer, die eine Grundqualifikation erlangt haben, sondern auch für diejenigen, die im Wege der Besitzstandsregelung als grundqualifiziert gelten. Die Fristen für Besitzständler zum Absolvieren einer ersten Weiterbildung, auch der Frist zur Harmonisierung der für die zugrundeliegende Fahrerlaubnis sind abgelaufen (vgl. § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummern 2 und 3 und Satz 3 Nummern 2 und 3 BKrFQG a. F.). Wurden die Fristen für die regelmäßige Weiterbildung überschritten, ist vor Aufnahme der Tätigkeit eine Weiterbildung abzuschließen (vgl. BR-Drs. 16/1365, S. 12).

**Zu § 6:**

§ 6 wurde sprachlich bereinigt. Aus Gründen der Klarstellung wird auf die Definition des ordentlichen Wohnsitzes in § 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung verwiesen.

**Zu § 7 Absatz 1:**

§ 7 Absatz 1 regelt die bundesweite Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises samt dortiger Eintragung der Schlüsselzahl „95“ und löst dadurch die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein als Nachweis einer bestehenden Grundqualifikation, beschleunigten Grundqualifikation oder Weiterbildung ab. Die bundesweite Einführung führt zu einer Vereinheitlichung des Verwaltungsverfahrens und insoweit zu einer Kostenreduktion als dass bei höheren Stückzahlen die Produktionskosten im Verhältnis sinken und damit die Belastung des einzelnen Berufskraftfahrers. Sie beseitigt die Benachteiligung der Berufskraftfahrer, die von der sogenannten „Grenzgängerproblematik“ betroffen sind. Diese bestand in den Fällen, in denen Berufskraftfahrer in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweiz ihren ordentlichen Wohnsitz haben, in Deutschland beschäftigt sind und in Deutschland ihre Weiterbildung absolvieren. In diesen Fällen konnten die deutschen nach Landesrecht zuständigen Behörden die Schlüsselzahl „95“ mangels Zuständigkeit nicht in den Führerschein eintragen. Der den Führerschein ausstellende Staat erkannte die in Deutschland absolvierte Weiterbildung nicht an, sodass die Berufskraftfahrer nicht über einen Nachweis ihrer gültigen Qualifikation verfügten. Zum Nachweis der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation oder der Weiterbildung konnte in diesen Fällen seit Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes ein Fahrerqualifizierungsnachweis von den zuständigen Behörden ausgestellt werden (vgl. § 8 Absatz 4 BKrFQG a. F.).

**Zu § 7 Absatz 2:**

Absatz 2 entspricht den Vorgaben des Artikels 10 Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645. Hiernach ist der Nachweis der Grundqualifikation und der Weiterbildung durch einen Eintrag der harmonisierten Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein oder durch die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises nach dem Muster in Anhang II der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 anzuerkennen.

**Zu § 7 Absatz 3:**

Nach § 7 Absatz 3 können Berufskraftfahrer aus Drittstaaten ohne Wohnsitz in Deutschland als Nachweis der Grundqualifikation und der Weiterbildung eine Fahrerbescheinigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vorlegen (vgl. auch BR-Drs. 366/06, S. 24). Absatz 3 setzt damit Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 um. Erforderlich ist jedoch nunmehr der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ in das Feld „Bemerkungen“. Dies stellt eine Abkehr von dem bisherigen Verfahren dar, wonach ein Eintrag in das Feld „Bemerkungen“ erfolgte, wenn die Voraussetzungen der Richtlinie 2003/59/EG gerade nicht vorlagen, da davon ausgegangen wurde, dass die Ausstellung der Fahrerbescheinigung impliziere, dass auch die Vorausset-



zungen der Richtlinie 2003/59/EG vorliegen. Der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ in die Fahrerbescheinigung belegt nun offensichtlich das Erfüllen der Voraussetzungen nach der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645.

**Zu § 7 Absatz 4:**

Die Anforderungen über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Berufskraftfahrer in Kapitel III der Qualitätscharta des Internationalen Transportforums („Quality Charter for International Road Haulage Operations under the ECMT Multilateral Quota System“), welche von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz ins Leben gerufen wurde, entsprechen inhaltlich den in der Richtlinie 2003/59/EG enthaltenen Anforderungen. Nach Zustimmung Deutschlands zu der Qualitätscharta besteht aus Völkerrecht die Verpflichtung, für Beförderungen, die unter Verwendung einer multilateralen CEMT-Genehmigung erfolgen, auch Qualifikationsnachweise anzuerkennen, die nach Maßgabe dieser Qualitätscharta in einem Drittstaat ausgestellt wurden. Die Qualitätscharta spricht in diesem Zusammenhang ebenfalls von „Fahrerqualifizierungsnachweisen“, zur Differenzierung wurde im Normtext aber auf eine Übernahme dieser Bezeichnung verzichtet. Es handelt sich gerade nicht um einen Fahrerqualifizierungsnachweis im Sinne der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645. Die zu erwartende Fallzahl wird als gering eingeschätzt: In Betracht kommt eine Anerkennung nur für Berufskraftfahrer aus einem Drittstaat, die in einem Unternehmen mit Sitz in Deutschland oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union bzw. des Europäischen Wirtschaftsraumes oder der Schweiz beschäftigt sind, und ausschließlich Beförderungen unter Verwendung von multilateralen CEMT-Genehmigungen durchführen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Vorrangs des Unionsrechts soll der Anwendungsbereich dieser Vorschrift restriktiv gehalten, und nicht auf andere Beförderungsfälle ausgeweitet werden.

**Zu § 8:**

§ 8 legt dem Berufskraftfahrer die Pflicht auf, den Nachweis über die Grundqualifikation oder die Weiterbildung mitzuführen und gegenüber den Kontrollberechtigten zur Prüfung auszuhändigen. Diese Pflicht fand sich zuvor in § 5 Absatz 5 BKrFQV a. F.

**Zu § 9 Absatz 1:**

Absatz 1 macht zunächst deutlich, dass grundsätzlich eine Anerkennung erforderlich ist, um als Ausbildungsstätte Unterricht zur Erlangung der jeweiligen Grundqualifikation und zur Weiterbildung anbieten und durchführen zu können.

Die bisherige Unterscheidung zwischen gesetzlicher und staatlicher Anerkennung entfällt, da die Anerkennung und die Überwachung der Ausbildungsstätten in eine Hand gegeben werden sollen und die gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten teilweise auch staatlich anerkannt werden. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden sind somit für die Anerkennung aller Ausbildungsstätten zuständig. Dies betrifft auch die Ausbildungsstätten, die bislang gesetzlich anerkannt waren. Sie müssen nun auch staatlich anerkannt werden. Die bislang gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten erhalten eine staatliche Anerkennung, sofern sie die Voraussetzungen erfüllen. Für die staatliche Anerkennung wird ein Übergangszeitraum von zwei Jahren vorgesehen, in dem die gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten als staatlich anerkannt gelten (vgl. § 30 Absatz 1).

Der Vorteil dieser Bündelung ist, dass alle Ausbildungsstätten unter den gleichen Bedingungen anerkannt und überwacht werden. Dies war zuvor nicht der Fall, da staatlich anerkannten Ausbildungsstätten im Rahmen der Anerkennung Auflagen erteilt werden konnten, gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten jedoch nicht. Durch die Bündelung wird somit die bestehende Ungleichbehandlung beseitigt. Zudem ist für die Erteilung eines lesenden und schreibenden Zugriffs auf das Berufskraftfahrerqualifikationsregister durch das Kraftfahrt-Bundesamt eine Meldung aller anerkannten und aktiven Ausbildungsstätten durch die für die Überwachung zuständigen Behörden erforderlich. Eine Erfassung aller Ausbildungsstätten kann nur durch die Beseitigung der Trennung von gesetzlicher und staatlicher Anerkennung erfolgen.

**Zu § 9 Absatz 2:**

Absatz 2 regelt die Voraussetzungen der staatlichen Anerkennung.

**Zu § 9 Absatz 3:**

Absatz 3 entspricht grundsätzlich § 7 Absatz 4 Satz 3 a. F.

Der Absatz wurde im Übrigen sprachlich bereinigt und der in § 7 Absatz 4 Satz 1 a. F. enthaltene Zusatz „und deren Lehrpersonal“ wurde gestrichen. Grund dafür ist, dass Ausbildungsstätten im Rahmen ihrer Anerkennung einzusetzendes Lehrpersonal namentlich aufzuführen müssen. Dieses wird in den Anerkennungsbescheid aufgenommen. Lehrpersonal, das nicht im Anerkennungsbescheid aufgeführt ist, darf keinen Unterricht an der betroffenen Ausbildungsstätte anbieten bzw. durchführen. Das bedeutet, dass grundsätzlich kein Lehrpersonal kurzfristig bzw. zur Kompensation einer ausfallenden Lehrperson eingesetzt werden darf, wenn es nicht im Anerkennungsbescheid aufgeführt ist. Wird einer Ausbildungsstätte die Anerkennung entzogen und handelt es sich um Lehrpersonal, das an mehreren Ausbildungsstätten tätig ist, so darf es an den anderen Ausbildungsstätten mit Anerkennung weiterhin eingesetzt werden.

**Zu § 9 Absatz 4:**

Absatz 4 entspricht § 7 Absatz 1 Satz 2 a. F.

**Zu § 10:**

Durch den Wegfall der gesetzlichen Anerkennung und die Einführung eines Berufskraftfahrerqualifikationsregisters ist die Vorschrift anzupassen. Im Übrigen entspricht die Norm § 7a BKrFQG a. F. Die Vorschrift über den Widerruf ist mit Blick auf § 49 Absatz 2 Nummer 1 VwVfG beizubehalten. Sie stellt klar, dass bei Zuwiderhandlungen nicht nur Bußgelder drohen, sondern auch die Anerkennung widerrufen und Unterricht untersagt werden kann.

**Zu § 11:**

Aufgrund des Wegfalls der Regelung der gesetzlichen Anerkennung ist die Vorschrift anzupassen. Im Übrigen entspricht sie ihrem Inhalt nach § 7b BKrFQG a. F. Aus Gründen der Verständlichkeit wurde der Normtext sprachlich bereinigt und in Absätze gegliedert.

**Zu § 12:**

Die Formulierung ist angelehnt an § 11 der Fahrpersonal-Verordnung (FPersV) und § 49 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). § 12 dient nicht nur der Umsetzung des Artikels 10a der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645, sondern geht sogar darüber hinaus, sofern auch das Vorliegen des Fahrerqualifizierungsnachweises und die vom Besitzstand betroffenen Personen gespeichert werden. Nicht erfasst werden hingegen Personen, die eine Berufsausbildung absolviert haben. Nur die Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises belegt, dass die Grundqualifikation und die beschleunigte Grundqualifikation erworben sowie die Weiterbildung abgeschlossen wurde. Dessen Speicherung im Register ermöglicht die Feststellung im Rahmen von Straßenkontrollen, ob die erforderliche Qualifikation vorliegt. Die Erweiterung eines bereits bestehenden Registers wurde nicht in Betracht gezogen, da die bereits bestehenden Register eine andere Struktur aufweisen. Darüber hinaus würde aufgrund der Gewährung eines schreibenden Zugriffs für Ausbildungsstätten das Sicherheitsniveau beispielsweise des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER) nicht aufrechterhalten werden können. Auch ist es sinnvoll, die zur Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises führenden Qualifizierungsmaßnahmen in einem eigenen Register abzubilden.

Der Besitz eines Fahrerqualifizierungsnachweises nach Nummer 1 belegt, dass der Berufskraftfahrer die Voraussetzungen zur Erlangung der Grundqualifikation erfüllt hat. Hierbei kommt es nicht maßgeblich darauf an, ob dies im Wege der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation oder im Wege des Besitzstandes erfolgte. Darüber hinaus belegt der Besitz des Fahrerqualifizierungsnachweises, dass vorgeschriebene Weiterbildungen abgeschlossen wurden.

Nummer 2 erfasst auch Berufskraftfahrer, die als Quereinsteiger oder Umsteiger (vgl. §§ 2 Absatz 9, 3 BKrFQV) eine Grundqualifikation erlangt haben.

Nummer 3 löst die bisherige Ausstellung von Teilnahmebescheinigungen ab, die bisher im Zuge der Unterrichtsteilnahme im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung ausgestellt wurden. Dadurch wird Artikel 10a Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 umgesetzt. Die Erfassung der Ausbildungsstätte dient der Kontrolle.

Nummer 4 stellt sicher, dass eine erfolgte Anrechnung anderer abgeschlossener spezieller Ausbildungen oder Schulungen auf den Unterricht im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung nachverfolgt werden kann. Die Möglichkeit zur Anrechnung sieht Anhang 1 Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 2 Nummer 2.1 (für die beschleunigte Grundqualifikation) sowie Abschnitt 4 (für die Weiterbildung) der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 vor. Anrechenbar sind die Aus- und Weiterbildung gemäß Anhang I der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13) für Fahrzeugführer, die zuletzt durch den Beschluss (EU) 2019/1094 (ABl. L 173 vom 17.6.2019, S. 52) geändert worden ist sowie die Schulung gemäß Artikel 6 Absatz 5 in Verbindung mit Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinie 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2017/625 (ABl. L 95 vom 15.3.2017, S. 1) geändert worden ist.

Nummer 5 stellt sicher, dass auch die Daten zur Ablegung der Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation bei einer Industrie- und Handelskammer erfasst werden.

Nummer 6 setzt in Bezug auf die Registereinträge über die Teilnahme an Maßnahmen zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation oder im Rahmen der Weiterbildung Artikel 10a Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 um. Dadurch, dass bei Bekanntwerden nachträglich diese Registereinträge korrigiert werden können, wird einem bereits ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis die Grundlage entzogen. Aus diesem Grund muss auch dessen Rücknahme erfasst werden. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit werden bereits getätigte Einträge nicht gelöscht, sondern in korrigierter Form vorgenommen, sodass eine Historie erkennbar ist.

### **Zu § 13**

Das Kraftfahrt-Bundesamt führt das Berufskraftfahrerqualifikationsregister.

### **Zu § 14:**

Erfasst werden die für das Verwaltungsverfahren erforderlichen Daten. Dies geschieht mit Blick auf die zu speichernden Daten aus den (Teil-) Bescheinigungen im Einklang mit Artikel 10a Absatz 2 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645. Darüber hinaus werden die im Zusammenhang mit dem Fahrerqualifizierungsnachweis notwendigen Daten erfasst, da dieser im Rahmen von bspw. Straßenkontrollen das Vorliegen der erforderlichen Grundqualifikation und der Weiterbildung belegt. Eine Orientierung für die Aufzählung in den Nummern 1a, 2a, 3b und 4b lieferte § 12 Nummer 1a der FPersV. Die Daten dienen der eindeutigen Identifizierung der Person. Der Umfang der Erfassung personenbezogener Daten wie er in § 3 des Bundesmeldegesetzes vorgesehen ist, ist mit Blick auf den betroffenen Personenkreis, das Betätigungsfeld und den Grundsatz der Datensparsamkeit nicht erforderlich.

Die Anschrift des Berufskraftfahrers wird zur Vermeidung einer Neuausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises infolge eines Wohnortwechsels nicht gespeichert.

Der zu erfassende Status umfasst beispielsweise die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises sowie den Verlust/Diebstahl oder die Entziehung. Die Speicherung ist erforderlich, um eine etwaige Neuausstellung begründen zu können. Dies soll einen Missbrauch durch eine doppelte Ausstellung vermeiden.

Die Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation ist bestanden, wenn die theoretische und die praktische Prüfung erfolgreich absolviert wurden. Somit ist lediglich der letzte Prüfungstag in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister einzutragen. Im Zuge der Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation ist hingegen lediglich eine theoretische Prüfung abzulegen, sodass nur diese maßgeblich sein kann.

Sofern im Rahmen der Eintragung zur Grundqualifikation sowie zur beschleunigten Grundqualifikation die Art der Prüfung einzutragen ist, stellt dieser Aspekt sicher, dass Sonderfälle erfasst werden. Sonderfälle stellen die Prüfung zum Abschluss der Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer sowie zur Fachkraft im Fahrbetrieb, die Umsteigerprüfung sowie die Quereinsteigerprüfung dar. In diesen Fällen handelt es sich gerade nicht um die „klassischen“ Fälle der Erlangung der Grundqualifikation bzw. der beschleunigten Grundqualifikation („Regel-

prüfung“). Ohne den Hinweis auf die Art der Prüfung wäre nicht ersichtlich, warum dem Berufskraftfahrer aufgrund eines geringeren Unterrichtsumfanges beispielsweise ein Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt wurde. So müssen zum Beispiel Fahrer, die die übliche beschleunigte Grundqualifikation absolvieren, 140 Stunden Unterricht besuchen und eine theoretische Prüfung im Umfang von 90 Minuten ablegen. Fahrer hingegen, die als Quereinsteiger die beschleunigte Grundqualifikation erlangen möchten, müssen 96 Stunden Unterricht besuchen und eine theoretische Prüfung im Umfang von 60 Minuten ablegen. Der Wortlaut umfasst nicht den Personenkreis derer, die im Wege des Besitzstandes als grundqualifiziert gelten. Diese werden von den Daten zur Weiterbildung erfasst, da seit dem Ablauf der Frist (2008 bzw. 2009) des Besitzstandes zwei Weiterbildungszyklen verstrichen sind und im Übrigen vor Aufnahme einer Tätigkeit durch eine Person, die im Wege des Besitzstandes als grundqualifiziert gilt, eine Weiterbildung zu absolvieren ist. Auch sind Ausbildungsberufe, in denen „vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse“ vermittelt werden, nicht erfasst, da die Feststellung der Vergleichbarkeit im konkreten Einzelfall zu treffen ist.

Die Angabe des Zeitraums und der tatsächlichen Dauer des Unterrichts im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation bzw. im Rahmen der Weiterbildung bildet die Angabe in der zuvor ausgestellten Teilnahmebescheinigung nach § 5 Absatz 1a Nummer 3 BKrFQV a. F. in Verbindung mit Anlage 2a ab. Es ist der Zeitraum anzugeben, in dem der Unterricht stattgefunden hat („vom...bis...“) und die Dauer, d. h. 140/96/35 Unterrichtseinheiten. Aus diesen Angaben kann sich auch ergeben, dass eine Anrechnung stattgefunden hat und in welchem Umfang. Denn im Falle einer Anrechnung anderer spezieller abgeschlossener Ausbildungen wird der Unterricht im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation oder im Rahmen der Weiterbildung reduziert.

Die Daten zur Weiterbildung umfassen auch die Seriennummer des aktuell gültigen Fahrerqualifizierungsnachweises, sofern ein solcher bereits ausgestellt worden ist. Dies hat den Hintergrund, dass zwar auch eine automatisierte Zuordnung über die Personendaten erfolgen kann, diese Zuordnung jedoch nicht immer eindeutig ist. Dadurch kann es zu fehlerhaften Registerinhalten kommen oder eine manuelle Klärung erforderlich werden. Die Seriennummer des Fahrerqualifizierungsnachweises ist einmalig und erleichtert somit die eindeutige Zuordnung. Die europäischen Vorgaben zur Errichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters sehen darüber hinaus eine Anfragemöglichkeit über die Seriennummer des Fahrerqualifizierungsnachweises vor.

Die Erweiterung eines bestehenden Registers, wie von Artikel 10a Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 vorgeschlagen, kommt aufgrund der unterschiedlichen Strukturen der Register in Deutschland nicht in Betracht. Auch kann der Sicherheitsstandard der bereits bestehenden Register durch den Zugriff Privater nicht aufrechterhalten werden.

#### **Zu § 15:**

Die Norm regelt das Verfahren der Datenübermittlung von den nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises an den Hersteller der Fahrerqualifizierungsnachweise. Das hat zur Folge, dass nicht nur die Daten zum Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß § 14 Nummer 1 übermittelt werden, sondern in Fällen der Anrechnung anderer abgeschlossener Aus- oder Weiterbildungsmaßnahmen auch Daten hierüber gemäß § 14 Nummer 3 Buchstabe d und Nummer 4 Buchstabe d. Das gewählte Vorgehen ist wirtschaftlicher und dient der Vermeidung von Widersprüchen zwischen den übermittelten Datensätzen. Erfahrungen mit anderen Registern haben gezeigt, dass in den Fällen, in denen die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Ausstellung eines Nachweises einen Datensatz an ein Register übermittelt, dieser Datensatz nicht zwingend mit dem Datensatz übereinstimmt, den der Hersteller des Nachweises an das Register übermittelt. Kommt es somit zu divergierenden Daten zu einer Person, müssen diese Divergenzen mühsam wieder aus dem Register durch Nachforschung entfernt werden.

#### **Zu § 16 Absatz 1:**

Absatz 1 ermächtigt den Hersteller der Fahrerqualifizierungsnachweise dazu, zum Nachweis des Verbleibs des Fahrerqualifizierungsnachweises dessen Seriennummer, die ausstellende Behörde sowie den Tag des Versandes des Nachweises zu erheben, zu speichern und zu verwenden. Auf diese Weise werden Doppelausstellungen von Fahrerqualifizierungsnachweisen vermieden und die ausstellende Behörde kann nachgehalten werden. Dieses Verfahren ist angelehnt an das Verfahren bei der Herstellung des Führerscheins.

**Zu § 16 Absatz 2:**

§ 16 Absatz 2 stellt sicher, dass die Daten für die Produktion der Fahrerqualifizierungsnachweise und die Datenübermittlung an das vom Kraftfahrt-Bundesamt zu führende Register zur Verfügung stehen.

**Zu § 16 Absatz 3:**

Der Zeitpunkt der Löschung der Daten in Absatz 3 wurde unter Berücksichtigung des Verfahrensablaufs gewählt. Gemäß § 17 erfolgt erst die Produktion des Fahrerqualifizierungsnachweises und dann die Übermittlung der Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister.

**Zu § 17:**

§ 17 stellt sicher, dass die Daten, die auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis enthalten sind, auch im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeichert werden.

**Zu § 18:**

§ 18 regelt die Datenübermittlung durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden an das Kraftfahrt-Bundesamt.

**Zu § 18 Absatz 1:**

Absatz 1 stellt sicher, dass der Status (ausgestellt, abhandengekommen infolge Verlustes oder Diebstahl, beschädigt) des Fahrerqualifizierungsnachweises stets nachverfolgt werden kann. Auf diese Weise sind auch Neuausstellungen z. B. nach einem Verlust oder Diebstahl nachvollziehbar. Darüber hinaus ist feststellbar, dass ggf. ein Unberechtigter einen fremden Fahrerqualifizierungsnachweis als eigenen missbraucht.

**Zu § 18 Absatz 2:**

§ 18 Absatz 2 stellt sicher, dass auch die Mitteilung über eine erfolgte Anrechnung anderer abgeschlossener Aus- oder Weiterbildungsmaßnahmen im Sinne des § 12 Nummer 4 an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfolgt. Dies ist notwendig, da andernfalls nicht erkennbar wäre, dass eine Anrechnung stattgefunden hat. Dadurch entstünde der Eindruck, ein Berufskraftfahrer habe einen Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt bekommen, obwohl keine vollständige Unterrichtsteilnahme erfolgte. Da im Zuge der Antragstellung auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde ein rechtlich vorgeschriebener Nachweis vorzulegen ist (vgl. § 8 Absatz 3 Nummer 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung) ist diese Behörde auch die eintragende Stelle.

**Zu § 18 Absatz 3:**

Die Mitteilungspflicht der für die Anerkennung zuständigen Behörden ermöglicht den Anschluss der anerkannten Ausbildungsstätten an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister. Die Mitteilung der anerkannten Ausbildungsstätten durch die Anerkennungsbehörde soll sicherstellen, dass nur anerkannte und somit berechnete Ausbildungsstätten Einträge zu den Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen vornehmen bzw. Daten übermitteln können. Die anerkannten Ausbildungsstätten nehmen statt der Ausstellung einer Teilnahmebescheinigung einen Registereintrag vor, auf dessen Grundlage bei Abschluss des Unterrichts zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation oder der Weiterbildung der Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt wird. Auch Änderungen sind einzutragen, wenn eine Ausbildungsstätte ihre Anschrift verändert hat oder ihre Tätigkeit im Bereich der Berufskraftfahrerqualifizierung aufgegeben hat oder ihr diese Tätigkeit untersagt bzw. die Anerkennung widerrufen wurde.

Unverzögliche Mitteilungen sind erforderlich für die Aktualität des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass Fahrer lediglich Einträge von anerkannten Ausbildungsstätten erhalten, deren Anerkennung zum Zeitpunkt der Eintragung von Daten über die Teilnahme an Kursen noch besteht. Aus diesem Grund sind die Registerbeiträge nach Abschluss der Maßnahme/des Kurses vorzunehmen, spätestens jedoch am darauffolgenden Tag.

**Zu § 18 Absatz 4:**

Die Mitteilungspflicht der für die Aufsicht über die Industrie- und Handelskammern zuständigen Behörden ermöglicht den Anschluss zur Datenübermittlung an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister. Satz 2 soll sicherstellen, dass auch nur die Industrie- und Handelskammern einen lesenden und einen schreibenden Zugriff erhalten, die auch tatsächlich Prüfungen zur Erlangung der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation sowie der Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb durchführen. In Bezug auf einzutragende Änderungen wird auf die Erläuterung zu Absatz 3 verwiesen.

**Zu § 19:**

Die bereits staatlich anerkannten Ausbildungsstätten und Industrie- und Handelskammern haben dafür Sorge zu tragen, dass bis zur Inbetriebnahme der Schnittstelle zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister die erforderlichen Maßnahmen (z. B. Anschaffung von Software) getroffen werden, um Daten übermitteln zu können.

Auch die bislang gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten, denen eine zweijährige Übergangsfrist zur Beantragung der staatlichen Anerkennung eingeräumt wird, haben die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass mit der Zulassung zur Datenübermittlung unverzüglich nach Abschluss des Unterrichts im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation oder der Weiterbildung Daten übermittelt werden können. Gleiches gilt für die Ausbildungsstätten, die nach der Inbetriebnahme der Schnittstelle zum Register eine staatliche Anerkennung beantragen.

Nach Zulassung zur Datenübermittlung erhalten die anerkannten Ausbildungsstätten und die Industrie- und Handelskammern einen lesenden und einen schreibenden Zugriff. Der lesende Zugriff dient der Feststellung, ob bereits Einträge zu einer Maßnahme im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation o. ä. besucht wurden. Dies umfasst die Personendaten des jeweiligen Fahrers sowie ggf. bereits absolvierte Maßnahmen. Dies ist notwendig, da es Fälle gibt, in denen zum Beispiel die Ausbildungsstätte gewechselt wird. Auf diese Weise kann die Ausbildungsstätte den Berufskraftfahrer auch dahingehend beraten, welche Leistungen er noch zu erbringen hat. Bereits erfolgte Einträge können von einem Dritten nicht geändert werden. Der schreibende Zugriff hat den Zweck z. B. weitere Eingaben zu Maßnahmen oder absolvierten Prüfungen zu erfassen.

Nach Abschluss des Unterrichts (beschleunigte Grundqualifikation oder Weiterbildung) sowie nach erfolgreicher Ablegung der Prüfung zur Erlangung der (beschleunigten) Grundqualifikation (auch in Form der Quereinsteiger- und Umsteigerprüfung) sowie nach erfolgreicher Ablegung der Prüfung zum Abschluss der Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer bzw. zur Fachkraft im Fahrbetrieb übermitteln die Ausbildungsstätten (, sofern es sich um anerkannte Ausbildungsstätten im Sinne des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts handelt,) und die Industrie- und Handelskammern unverzüglich die Daten des Berufskraftfahrers nach § 14 Nummern 2 bis 4 an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister (Ausgenommen sind grundsätzlich die Daten über die Anrechnung anderer abgeschlossener Ausbildungen, diese werden von der nach Landesrecht zuständigen Behörde für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises eingetragen.). Eine Datenübermittlung zum Nachweis der Ablegung einer Fachkundeprüfung auf Grundlage der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr bzw. für den Güterkraftverkehr erfolgt nicht, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht sicher ist, ob jemand von der Möglichkeit vom erleichterten Zugang zu der beschleunigten Grundqualifikation macht.

Die Daten sind unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister einzutragen, da sie Voraussetzung für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises sind. Nur das zeitnahe Einstellen der Daten stellt sicher, dass der Berufskraftfahrer schnellstmöglich über einen Nachweis über ihre bzw. seine Qualifikation verfügen, um auf dieser Grundlage seinen Beruf ausüben zu können. Der Grundsatz der Datensparsamkeit erfordert es, keine unnötigen Daten zu erfassen. Der Eintrag in das Register dient dem Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen zur Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises. Gleiches gilt für den Abschluss der Weiterbildung. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann durch einen Blick in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister feststellen, ob die Voraussetzungen der jeweiligen Qualifikation erfüllt wurden.

Darüber hinaus können nachträglich Änderungen vorgenommen werden, wenn versehentlich Falscheinträge erfolgten oder Umstände bekannt werden, die zur Aberkennung einer Maßnahme im Rahmen der (beschleunigten) Grundqualifikation oder der Weiterbildung führen. Die Möglichkeit zur Löschung wird nicht vorgesehen, um eine Änderungshistorie zur Verfügung stehen zu haben. Dies dient der besseren Nachvollziehbarkeit. Durch die Streichung einer Maßnahme beispielsweise kann dann auch der Fahrerqualifizierungsnachweis entzogen werden. Dies

steht mit dem Registerzweck nach Artikel 10a Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 in Einklang.

Neben der Möglichkeit des Berufskraftfahrers, auf eigenen Wunsch eine Selbstauskunft vom Kraftfahrt-Bundesamt zu erhalten, besteht auch die Möglichkeit, einen Ausdruck von dem vorgenommenen Registereintrag durch die eintragende Stelle (Ausbildungsstätte oder Industrie- und Handelskammer) zu erhalten, wenn der Eintrag an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister abgesandt wurde.

**Zu § 20:**

Die Kontaktdaten werden außerhalb des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters vom Kraftfahrt-Bundesamt erhoben, gespeichert und verwendet, da sie nicht mit der Zweckbestimmung des Registers im Zusammenhang stehen. Ihre Erfassung ist jedoch erforderlich, um sicherstellen zu können, dass nur berechnete Behörden und Stellen einen Zugriff auf das Register erhalten. Die erforderliche Zugriffsberechtigung erfolgt auf Antrag bei dem Kraftfahrt-Bundesamt.

**Zu § 21:**

Der Empfänger der Daten soll unter Berücksichtigung des Artikels 10a Absatz 3 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 nur diejenigen Daten im Wege der Übermittlung erhalten, die zur Aufgabenerfüllung erforderlich sind.

Satz 1 Nummer 1 umfasst u. a. die Möglichkeit der Fahrerlaubnisbehörden, von dem erfolgreichen Absolvieren der Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation Kenntnis zu nehmen.

Den nach Satz 1 Nummer 2 für die Prüfung zuständigen Stellen werden aufgrund des Grundsatzes der Datensparsamkeit lediglich die für ihre Aufgabe erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt. Es handelt sich um die Daten nach § 14 Nummer 2 Buchstabe a sowie § 14 Nummer 3 Buchstaben a bis d. Für die anerkannten Ausbildungsstätten kommt es maßgeblich auf die Daten gemäß § 14 Nummer 4 Buchstaben a bis d an. Auf diese Weise ist für die Eintragenden erkennbar, welche Daten zu dem Fahrer bereits erfasst wurden und ob diese immer noch aktuell sind.

§ 21 Satz 1 Nummer 3 ermöglicht einen Abgleich mit den von Seiten der Ausbildungsstätten übermittelten Daten zu den jeweiligen Kursen. Die Mitteilung von Personendaten ist nicht erforderlich, da eine Mitteilung der konkreten Teilnehmer vor der Aus- oder Weiterbildungsmaßnahme nicht erfolgt (vgl. § 11 Absatz 4).

§ 21 Satz 1 Nummern 4 bis 6 stellen sicher, dass beispielsweise das Bundesamt für Güterverkehr, die Polizei oder Staatsanwaltschaften die für ihre Tätigkeit erforderlichen Daten erhalten. Hierunter fallen die Personendaten der Fahrer sowie die Daten zu Fahrerqualifizierungsnachweisen.

**Zu § 22:**

**Zu § 22 Absatz 1:**

Absatz 1 Nummer 1 setzt Artikel 10a Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 um, wonach sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union über ausgestellte und entzogene elektronische Teilnahmebescheinigungen austauschen sollen. Im Zuge der Arbeiten zur Errichtung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters teilte die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten mit, dass ein Austausch auch über die Fahrerqualifizierungsnachweise erfolgen solle sowie über ADR-Schulungsbescheinigungen. Die Norm ermöglicht die Datenübermittlung infolge von Anfragen aus dem Ausland.

**Zu § 22 Absatz 2:**

Absatz 2 ermächtigt das Bundesamt für Güterverkehr dazu, im Rahmen von Straßenkontrollen Anfragen über das Kraftfahrt-Bundesamt an die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an die zuständigen Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zu stellen, um die auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis angegebenen Daten zu überprüfen.

**Zu § 22 Absatz 3:**

Absatz 3 berücksichtigt die Voraussetzungen des Artikels 5 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbei-

tung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung, ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1) und ist angelehnt an § 55 Absatz 2 StVG. Dies ist von Artikel 10a Absatz 3 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 vorgeschrieben.

#### **Zu § 22 Absatz 4:**

Eine Übermittlung der Daten hat zu unterbleiben, wenn schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden. Die Übermittlung steht somit unter dem Vorbehalt einer Interessenabwägung zwischen dem Zweck nach § 22 Absatz 1 und den schutzwürdigen Interessen des Betroffenen. Die Abwägung ist nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls vorzunehmen. Schutzwürdige Interessen meinen unter Berücksichtigung des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe f der Datenschutz-Grundverordnung Grundrechte und Grundfreiheiten der betroffenen Person. So auch die Begründung zum Bundes-Datenschutzgesetz (BT-Drs. 7/1027, S. 22), in der schutzwürdige persönliche Belange als ein Bereich beschrieben werden, „der in der einschlägigen Literatur und Rechtsprechung mit den Begriffen „Privatsphäre“, „Persönlichkeitsrecht“ oder dergl. versehen wird“.

#### **Zu § 23 und § 24:**

Im Rahmen der Aufgabenerfüllung hat das Kraftfahrt-Bundesamt Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutz-Grundverordnung zu berücksichtigen. Dem tragen die § 23 und § 24 Rechnung. § 24 Absätze 2 bis 4 werden dem Bedürfnis der Protokollierung der übermittelten Daten und von Abrufen zur Missbrauchskontrolle gerecht. In Absatz 2 ist das Kraftfahrt-Bundesamt Empfänger der Daten, in Absatz 3 ist das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelnde Stelle beziehungsweise die Stelle, bei der Daten abgerufen werden. Die Formulierung ist angelehnt an § 53 StVG.

#### **Zu § 25:**

Die schriftliche Auskunft ist beizubehalten, da der datenschutzrechtliche Auskunftsanspruch medienneutral ausgestaltet ist. Auf diese Weise wird die aktuelle Lebenswirklichkeit abgebildet, in der ein Großteil der Bürger überwiegend noch analog lebt und nicht auf digitale Medien und Möglichkeiten zurückgreift. Der schriftliche Antrag auf Auskunft ist eigenhändig zu unterschreiben. Dies dient dem Unterschriftenvergleich zwischen Antrag und beigefügtem Identitätsnachweis (z. B. Kopie des Personalausweises). Eine rein digitale Auskunftsmöglichkeit würde den Auskunftsanspruch dieser Bürger erheblich einschränken, wenn nicht sogar vollständig vereiteln.

Mit den Regelungen zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister wird auf der Basis des Artikels 23 Absatz 1 Buchstabe e DSGVO eine nationale bereichsspezifische Ausnahme formuliert. Nach § 25 erhalten Fahrer unter Beibringung eines Identifikationsnachweises eine Auskunft über ihre im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeicherten Daten. Die Beifügung eines Identitätsnachweises ist erforderlich, um eine Auskunftserteilung gegenüber unberechtigten Dritten zu vermeiden. Diese sollen beispielsweise nicht in die Lage versetzt werden, sich mit fremden Daten einen Fahrerqualifizierungsnachweis zu beschaffen. Denn dadurch würden sie unberechtigter Weise einen Nachweis mit sich führen, der den Anschein erweckt, sie seien dazu berechtigt, Beförderungen im Güter- oder Personenkraftverkehr vorzunehmen. Dies würde eine erhebliche Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen. Die Wahrung oder sogar Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist jedoch neben der Qualitätssicherung des Berufs „Berufskraftfahrer“ ureigenes Ziel der Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie.

Ferner wird durch die Möglichkeit der schriftlichen oder elektronischen Antragsstellung sowie Auskunftserteilung ein Gleichlauf mit solchen Vorschriften geschaffen, die es bereits für andere, vom Kraftfahrt-Bundesamt geführte Register gibt (beispielsweise § 30 Absatz 8 StVG, in dem die Auskunftserteilung gegenüber den Betroffenen über ihre eigenen Daten aus dem Fahreignungsregister geregelt ist). Eine entsprechende Nachbildung wurde auch hinsichtlich der Anforderungen an den Nachweis der Identität im Rahmen des elektronischen Verfahrens vorgenommen. Diese sind dabei genauso ausgestaltet wie im schriftlichen Verfahren, um die Anforderung an die Identifizierung der Person zu erfüllen. Unabhängig von der Art der Antragsstellung kann eine schriftliche oder elektronische Auskunft erteilt werden, auf letzteres ist im Rahmen der Antragsstellung hinzuweisen. Der Verweis in Absatz 2 Satz 2 stellt die übliche Protokollierung sicher (vgl. Begründung zu § 30 Absatz 8 StVG, BT-Drs. 17/11473, S. 58). Durch die Auskunft hat der Berufskraftfahrer auch die Möglichkeit, für sich nachzuvollziehen, welche Voraussetzungen zur Erlangung der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation oder zum Abschluss der Weiterbildung bereits erfüllt wurden.



**Zu § 26:****Zu § 26 Absatz 1:**

Die Überliegefrist der Daten zum Fahrerqualifizierungsnachweis beträgt sechs Jahre.

**Zu § 26 Absatz 2:**

Die Überliegefrist der Daten zu Grundqualifikation, beschleunigter Grundqualifikation und Weiterbildungen beträgt elf Jahre, um Unregelmäßigkeiten noch nachträglich feststellen zu können. Da die Weiterbildungsmaßnahmen nach § 5 innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren absolviert werden können, kann die Konstellation entstehen, in der der Fahrer zu Beginn eines Zyklus alle Maßnahmen absolviert, sich am Ende des Zyklus den Fahrerqualifizierungsnachweis ausstellen lässt und im darauffolgenden Zyklus die Frist bis zum Ende ausreizt. Dadurch entsteht zwischen den einzelnen Maßnahmen ein Zeitraum von bis zu zehn Jahren. Erst ein Jahr nach erneuter Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises sind die zugrundeliegenden Daten zu löschen.

**Zu § 26 Absatz 3:**

Um Erfordernissen des Datenschutzes Rechnung zu tragen und um gleichzeitig unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden, ist die Löschung der gespeicherten Daten pauschal mit Vollendung des 110. Lebensjahres des jeweiligen Berufskraftfahrers vorgesehen. Dies entspricht auch dem Zeitpunkt der Löschung in anderen Registern (vgl. § 61 Absatz 4 StVG).

**Zu § 27 Absatz 1:**

§ 27 Absatz 1 wurde sprachlich überarbeitet sowie an die Neuerung der bundesweiten Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen angepasst. Die Landesregierungen bedürfen nunmehr keiner Ermächtigung mehr, in den Fällen der Grenzgänger Fahrerqualifizierungsnachweise auszustellen (vgl. § 8 Absatz 4 a. F.).

**Zu § 28:**

Die Absätze wurden sprachlich bereinigt und um die Bußgeldtatbestände in Absatz 2 Nummer 2 und 6 ergänzt.

**Zu § 28 Absatz 1:**

Die Kontrollbehörden warfen in der Vergangenheit die Frage auf, ob auch eine fahrlässige Begehungsweise geahndet werden könne, da der Tatbestand die fahrlässige Begehungsweise nicht ausdrücklich erfasse (vgl. § 10 OWiG). Das Ordnungswidrigkeitenrecht sieht ein fahrlässiges Anordnen oder Zulassen nicht vor. Hierbei handelt es sich um bewusste Handlungen, weshalb diesbezüglich eine fahrlässige Begehungsweise ausscheidet. Möglich ist jedoch, dass der Unternehmer fahrlässig das für die Durchführung der Fahrt erforderliche Mindestalter und daran anknüpfend die erforderliche Qualifikation nicht prüft (d. h. die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1 oder Absatz 2, ggf. in Verbindung mit Absatz 6). Bei dieser Prüfung handelt es sich um eine nicht bewehrbare Vorfeldpflicht im Rahmen einer Handlungskette. Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist in derartigen Konstellationen eine sorgfältige Prüfung zu der Frage geboten, an welchem Punkt die Bewehrung einsetzen kann. Dies wird erst bei der Einzelpflicht der Fall sein, aus deren Verletzung sich derart erhebliche Nachteile für wichtige Gemeinschaftsinteressen ergeben, dass mit den Mitteln des Ordnungswidrigkeitenrechts reagiert werden muss. Allein die nicht durchgeführte oder fehlerhafte Prüfung der Voraussetzungen stellt zu keiner Zeit eine Gefährdung für wichtige Gemeinschaftsgüter dar, dies erfolgt erst durch das Anordnen oder Zulassen der Fahrt.

**Zu § 28 Absatz 2:**

Absatz 2 Nummer 2 sieht nun einen Bußgeldtatbestand für das Nichtmitführen eines Nachweises vor und zwar unabhängig davon, um welchen Nachweis es sich handelt. Maßgeblich ist, dass es sich um einen Nachweis handelt, der für die jeweilige Beförderung erforderlich ist. Somit wird nun auch das Nichtmitführen eines Fahrerqualifizierungsnachweises bebußt, der auf Grundlage der Qualitätscharta der Europäischen Verkehrsministerkonferenz ausgestellt wurde.

Absatz 2 Nummer 3 tritt in der Praxis vor allem in den Fällen auf, in denen sich die Ausbildungsstätte und/oder das Lehrpersonal nicht vor Durchführung des Unterrichts darüber vergewissern, ob für den maßgeblichen Raum auch eine Anerkennung besteht. Diese wird gerade nicht für die gesamte Ausbildungsstätte erteilt, sondern für die im Anerkennungsbescheid aufgeführten Unterrichtsräume. Aufgetreten sind in der Praxis auch Fälle, in denen ein

anerkannter Schulungsraum unbenutzbar ist und daher kurzfristig in einen anderen Raum ausgewichen werden musste.

Absatz 2 Nummer 6 erfasst Fälle, in denen Daten an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister übermittelt werden, die nicht den Tatsachen entsprechen. Dies erfasst zum Beispiel Einträge über das Bestehen einer Prüfung, obwohl diese gar nicht abgelegt oder nicht bestanden wurde. Eine Bußgeldbewehrung ist erforderlich, da in der Vergangenheit Teilnahmebescheinigungen verkauft wurden und nicht beurteilt werden kann, ob dies auch mit Prüfungsbescheinigungen geschah.

**Zu § 28 Absätze 3 und 4:**

In den Absätzen 3 und 4 wurden lediglich die Verweise angepasst, im Übrigen blieben die Vorschriften unverändert.

**Zu § 29:**

§ 29 entspricht § 10 in seiner alten Fassung.

**Zu § 30:**

**Zu § 30 Absatz 1:**

Nach der alten Gesetzeslage war die Anzahl der gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten nicht bekannt. Ferner war nicht bekannt, welche gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten tatsächlich im Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation tätig sind. Der Wegfall der gesetzlichen Anerkennung führt dazu, dass die gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten einer staatlichen Anerkennung bedürfen. Die gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten müssen innerhalb der Übergangsfrist von zwei Jahren bei der nach Landesrecht für die Anerkennung zuständigen Behörde einen Antrag auf Verleihung der staatlichen Anerkennung stellen. Dort erhalten Sie die staatliche Anerkennung, wenn sie die Voraussetzungen des § 9 Absatz 2 erfüllen. Nach Ablauf der Übergangsfrist dürfen ohne staatliche Anerkennung keine Maßnahmen nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht mehr angeboten und durchgeführt werden. Hierzu ist zwingend die staatliche Anerkennung notwendig.

**Zu § 30 Absatz 2:**

Absatz 2 berücksichtigt den Umstand, dass bis zur Einführung des Fahrerqualifizierungsnachweises die Schlüsselzahl „95“ als Nachweis der (beschleunigten) Grundqualifikation und der Weiterbildung von den zuständigen Behörden in den deutschen Führerschein eingetragen wird. Ist der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein nicht mehr gültig und der Fahrerqualifizierungsnachweis eingeführt, wird nach erfolgreichem Absolvieren der Weiterbildung ein Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt.

**Zu § 30 Absatz 3:**

Absatz 3 stellt sicher, dass bis zur Inbetriebnahme des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters und der Ausstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise weiterhin die Anerkennung widerrufen werden kann, wenn wiederholt unrichtige Teilnahmebescheinigungen ausgestellt werden. Dies ist erforderlich, da diese Fallgestaltungen in der Vergangenheit gehäuft auftraten.

**Zu 30 Absatz 4:**

Absatz 4 stellt sicher, dass bis zur Inbetriebnahme des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters und der Ausstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise weiterhin der Nachweis der Qualifikation durch den Eintrag der Schlüsselzahl „95“ erfolgen kann.

**Zu § 30 Absatz 5:**

Absatz 5 berücksichtigt, dass bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung die Ausstellung von Bescheinigungen für Drittstaatenfahrer im Personenkraftverkehr nach dem Muster der Anlage 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung möglich war. Die Umsetzung des Artikels 10 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 sieht diese Möglichkeit nicht mehr vor. Zum Schutz vor unverhältnismäßigen Belastungen genügen derartige Bescheinigungen bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit als Nachweis.

**Zu § 30 Absatz 6:**

Absatz 6 entspricht im Wesentlichen Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2003/59/EG. Hintergrund ist, dass ursprünglich der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ in die Fahrerbescheinigung nicht für notwendig erachtet wurde (s. BR-Drs. 593/16, S. 22). Grund hierfür war, dass die Behörden der Mitgliedstaaten vor Ausstellung der Fahrerbescheinigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie 2003/59/EG prüfen, indem der Unternehmer belegen musste, dass sein(e) Fahrer über eine gültige Grundqualifikation und Weiterbildungen verfügt bzw. verfügen. Somit wurden Fahrerbescheinigungen nur an die Unternehmen ausgestellt, die die europarechtlichen Vorgaben zur Erlangung der Grundqualifikation und zur Weiterbildung erfüllten. Abweichend vom Richtlinientext wird jedoch als Stichtag nicht der 23.05.2020 festgelegt, sondern der Tag des Inkrafttretens des Gesetzes. Die Übernahme des von der Richtlinie vorgegebenen Stichtages würde andernfalls einen Verstoß gegen das verfassungsrechtlich verankerte Rückwirkungsverbot darstellen.

**Zu § 30 Absatz 7:**

Absatz 7 setzt Anhang II Nummer 5 der Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645 um und stellt sicher, dass bereits vor Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/645 ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweise bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit als Nachweis dienen. Abweichend vom Richtlinientext wird jedoch als Stichtag nicht der 23.05.2020 festgelegt, sondern der Tag des Inkrafttretens des Gesetzes. Die Übernahme des von der Richtlinie vorgegebenen Stichtages würde andernfalls einen Verstoß gegen das verfassungsrechtlich verankerte Rückwirkungsverbot darstellen.

**Zu § 30 Absatz 8:**

Absatz 8 stellt sicher, dass die sukzessive auslaufenden Nachweise nach den Absätzen 5 bis 7 bei der Durchführung von Fahrten mitgeführt und den Kontrollberechtigten auf Verlangen ausgehändigt werden. Insofern gilt dieselbe Pflicht wie für die anderen Nachweise gemäß § 8.

**Zu § 30 Absatz 9:**

Absatz 9 entspricht im Wesentlichen § 8 Absatz 4 a. F. Die Regelung stellt sicher, dass die Länder bis zur bundesweiten Ausstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise weiterhin die Möglichkeit haben, der „Grenzgängerproblematik“ (vgl. BT-Drs. 18/8183, S. 1, 20) zu begegnen.

**Zu Anlage 1:**

Auf die Begründung zu § 1 Absatz 3 Nummer 2 wird verwiesen.

**Zu Artikel 2 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes)**

Der Verweis in § 2 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe f wurde konkretisiert.

**Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Die Änderung der Schreibweise resultiert aus der Änderung der Schreibweise durch die Ablösung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes.

**Zu Artikel 4 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)****Zu Absatz 1:**

Absatz 1 legt das Außerkrafttreten des bisherigen Gesetzes und das Inkrafttreten des neu gefassten Gesetzes fest.

**Zu Absatz 2:**

Das Inkrafttreten der Regelungen über das Berufskraftfahrerqualifikationsregister entspricht der Umsetzungsfrist der Europäischen Union für die Errichtung des Registers in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2018/645. Zeitgleich soll auch der Fahrerqualifizierungsnachweis als Nachweis der Qualifikation die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein ablösen.

**Zu Absatz 3:**

Absatz 3 legt die Befristung des Ausnahmetatbestandes und den dazugehörigen Begriffsbestimmungen fest. Im Zuge der Evaluierung ist zu überprüfen, ob die Verwendung der unbestimmten Rechtsbegriffe und der daran anknüpfenden Begriffsbestimmungen Schwierigkeiten im Vollzug bereitet haben. Die Befristung versperrt nicht die Überführung des Ausnahmetatbestandes in Dauerrecht.

**Zu Absatz 4:**

Absatz 4 legt das Inkrafttreten der Änderung im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes fest. Die Änderung tritt gleichzeitig mit Absatz 2 in Kraft.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG****Entwurf eines Gesetzes über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht und Entwurf einer Verordnung zur Ablösung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 5230/5231, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

## I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz:	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet):	Im Saldo -2,3 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand (gerundet):	300.000 Euro
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung:	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet):	-13 Mio. Euro
Verwaltung	
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz:	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet):	Im Saldo 910.000 Euro
<i>davon Bund:</i>	760.000 Euro
<i>davon Länder:</i>	Im Saldo 150.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand (gerundet):	3,6 Mio. Euro
<i>davon Bund:</i>	3,4 Mio. Euro
<i>davon Länder:</i>	300.000 Euro
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung:	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Länder):	Im Saldo 400.000 Euro
Weitere Kosten	Das Ressort schätzt, dass durch die Verringerung der Ausbildungseinheiten, bspw. durch Anrechnungsmöglichkeiten, ein Umsatzverlust (iSv entgangener Einnahmen) bei den Ausbildungsstätten entsteht. Da sich das Unterrichtsvolumen aber um weniger als 1 Prozent p.a. verringert, dürften diese weiteren Kosten gering sein.

Umsetzung von EU-Recht	<p>Mit dem Regelungsvorhaben werden Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/645 umgesetzt.</p> <p>Im Berufskraftfahrerqualifikationsregister werden auch Daten zum Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) erfasst. Das Vorhaben geht insoweit über die Richtlinie hinaus. Die Notwendigkeit sieht das Ressort darin, dass nur der FQN hinreichend belege, dass die erforderlichen Berufsqualifikationen erworben und Weiterbildungen abgeschlossen wurden. Dies sei insbesondere im Rahmen von Straßenkontrollen erforderlich.</p> <p>Im Übrigen liegen dem NKR keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.</p>
,One in one out'-Regel	<p>Für die Wirtschaft entsteht nach Angaben des Herstellers des FQN (Bundesdruckerei) durch die Datenübermittlung an das Register kein jährlicher Erfüllungsaufwand, da dies vollautomatisiert ablaufe. Es werde auf bestehende Ausstattung zurückgegriffen.</p> <p>Im Übrigen wird kein Anwendungsfall der ,One in one out'-Regel begründet.</p>
KMU-Betroffenheit	<p>Das Berufskraftfahrerwesen ist in besonderem Maße von kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) geprägt. Hierbei unterscheidet das Ressort Unternehmen, die Berufskraftfahrer beschäftigen und solche, die (ausschließlich) ausbilden.</p> <p>Für Unternehmen, die beschäftigen, werden keine nennenswerten Belastungen erwartet.</p> <p>Dagegen werden nachvollziehbar die Ausbildungsstätten belastet. Die weiteren Kosten im Sinne von Umsatzrückgang durch Anrechnungsmöglichkeiten für die Ausbildung sind zwar als gering einzuschätzen. Jedoch entstehen zusätzliche Kosten, weil die KMU einen Anerkennungsprozess durchlaufen müssen. Dieser ist für alle KMU gleichermaßen belastend. Die staatliche Anerkennung ist aus nachvollziehbarer Sicht des Ressorts nicht vermeidbar. Sie dient der Übersicht über alle Ausbildungsstätten und ermöglicht einen Zugriff auf das Register.</p>

Evaluation	Das Regelungsvorhaben wird fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.
Ziele des Vorhabens	U.a. (1) Vereinfachung des Vollzugs, (2) Förderung der Arbeitnehmerfreizügigkeit, (3) Wahrung der Kohärenz zwischen den verschiedenen Ausbildungsformen und Sicherstellung einer praxisnahen Ausbildung sowie (4) Funktionsfähigkeit des Registers
Indikatoren/Kriterien	U.a. (1) die Verständlichkeit des Rechts durch Reduzierung rechtlicher Unklarheiten, die praktischen Auswirkungen der Vereinheitlichung des Anerkennungsverfahrens und der Konzentration der Überwachung bei den Landesbehörden, die Verringerung unterschiedlicher Nachweismöglichkeiten,  (2) die Anerkennung der Qualifizierungsmaßnahme aus anderen Ländern,  (3) die Möglichkeit der Anrechnung anderer Ausbildungsmaßnahmen und Bereitstellung aktueller Lerninhalte nach Bedarf der Fahrer,  (4) die Auswertung der Registereinträge und Bewertung der Nutzer
Daten	U.a. Befragung betroffener Unternehmer, Fahrer, anerkannter Ausbildungsstätten, Industrie- und Handelskammern, Vollzugsbehörden, Kraftfahrt-Bundesamt, Nutzer
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben werden das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz und die Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung geändert. Beide regeln, über welche Grundqualifikationen und Weiterbildungen die Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr verfügen müssen und wie diese nachgewiesen werden.

Aus Anlass geänderter EU-Vorgaben (Richtlinie (EU) 2018/645) werden im Wesentlichen folgende Änderungen vorgenommen:

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz

- es wird ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister errichtet, in dem alle Aus- und Weiterbildungen eingetragen werden. Das Register wird beim Kraftfahrt-Bundesamt, das auch für Auskünfte über Registereintragungen zuständig wird, geführt,
- die bisher im Führerschein eingetragene Schlüsselnummer „95“ als Nachweis über die erlangte Grundqualifikation und erfolgte Weiterbildungen wird zukünftig durch den Fahrerqualifikationsnachweis ersetzt, der auf Basis des Registereintrags erstellt wird und vom Fahrer bei jeder Fahrt mitzuführen ist,

- Ausbildungsstätten für die Aus- und Weiterbildung (bspw. Fahrschulen, Ausbildungsbetriebe oder Bildungseinrichtungen) müssen staatlich anerkannt werden, wobei diese Anerkennungspflicht bei wesentlichen Änderungen erneut anfällt. Damit wird die Anerkennung vereinheitlicht, das Nebeneinander von gesetzlicher und staatlicher Anerkennung wird beseitigt,
- die Überwachung erfolgt aus diesem Grund nur noch durch nach Landesrecht zuständige Behörden.

Dagegen entfallen zukünftig:

- Meldungen über erfolgten Unterricht der Ausbildungsstätten gegenüber den Industrie- und Handelskammern (IHK),
- die Ausstellung von papiergebundenen Teilnahmebescheinigungen durch die Ausbildungsstätten, dies wird durch den Registereintrag ersetzt,
- die Überwachung der Ausbildungsstätten durch die IHK, sie wird durch eine staatliche Überwachung ersetzt.

Die Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung umfasst im Wesentlichen:

- die Ausgestaltung der staatlichen Anerkennung der Ausbildungsstätten,
- das Verfahren zur Ausstellung des Fahrerqualifikationsnachweises sowie
- die Möglichkeit zur Anrechnung spezieller Ausbildungen auf die Aus- und Weiterbildung der Berufskraftfahrer.

Betroffen von den Neuregelungen sind neben dem Kraftfahrt-Bundesamt noch 600 Fahrerlaubnisbehörden in den Ländern, etwa 5.600 Ausbildungsstätten und etwa 80 Industrie- und Handelskammern. Darüber hinaus werden etwa 50.000 Behörden und Stellen berechtigt sein, Auskünfte aus dem Register zu erhalten.

Das Ressort hat im Rahmen einer Alternativenprüfung geprüft, ob es möglich ist, ein bestehendes Register, bspw. das Zentrale Fahrerlaubnisregister, zu erweitern. Dagegen sprach, dass durch den Zugriff Privater auf das Berufskraftfahrerqualifikationsregister die bestehenden Sicherheitsstandards nicht hätten aufrechterhalten bleiben können.

## II.1 Erfüllungsaufwand

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand mit Unterstützung des Statistischen Bundesamtes nachvollziehbar geschätzt.

### Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

### Wirtschaft

Das geänderte Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz führt im Saldo zu einer jährlichen Entlastung von rund -2,3 Mio. Euro. Einmaliger Aufwand entsteht in Höhe von rund 300.000 Euro.

Die geänderte Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung bewirkt eine jährliche Entlastung von rund -12,7 Mio. Euro.

Wesentlicher Entlastungsfaktor beim Gesetz ist dabei das Entfallen von papiergebundenen Teilnahmebescheinigungen für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Die Information über die Teilnahme an Aus- und Weiterbildungen wird zukünftig durch die Ausbildungsstätten mit



einem Eintrag ins Register ersetzt. Im Saldo führen die wegfallenden Sachkosten (im Einzelfall 1,50 Euro für Porto und Büromaterial) zu einer Entlastung von etwa -1,8 Mio. Euro. Diese Entlastung entsteht durch die hohe Fallzahl, die jährlich bei bisher 1,2 Millionen Teilnahmebescheinigungen für beschleunigte Grundqualifikationen und Weiterbildungen liegt.

Der Arbeitsaufwand für die Teilnahmebescheinigung an sich ändert sich nicht, für papiergebundene Bescheinigungen entfällt der Aufwand zwar, dieser entsteht aber in gleichem Maße für den Registereintrag (jeweils 5 min im Einzelfall).

Keine wesentliche Änderung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft bewirkt der Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN). Wenn ein Berufskraftfahrer alle erforderlichen Aus- bzw. Weiterbildungen absolviert hat, wird zukünftig nicht mehr die Schlüsselzahl „95“ auf den Führerschein eingetragen, sondern ein FQN ausgestellt. Hier ist es erforderlich, dass der Berufskraftfahrer diesen -wie bisher bei der Änderung des Führerscheins – bei der zuständigen Führerscheinstelle beantragt. Nach Prüfung durch die Behörde über den Registereintrag beauftragt diese die Bundesdruckerei mit der Herstellung des FQN. Die Bundesdruckerei als Hersteller übersendet zudem die Daten über das FQN vollautomatisiert und mit bestehender IT ebenfalls ans Register.

Der Aufwand für die Beantragung des FQN (Wegezeit und Beantragung) durch die Berufskraftfahrer bzw. Unternehmen bleibt unverändert. Es ergibt sich zukünftig eine leicht höhere Fallzahl, weil nunmehr sog. Einpendler erfasst werden (zusätzlich 10.000 Fälle alle fünf Jahre, d. h. 2.000 Fälle p.a.). Dadurch entsteht im Saldo eine leichte Belastung von etwa 26.000 Euro.

Für die Berufskraftfahrer oder Unternehmen ändern sich in diesem Zusammenhang die weiteren Kosten nicht. Bisher wurde für die Eintragung der Schlüsselnummer „95“ das Ausstellen eines neuen Führerscheins erforderlich. Dies entfällt zwar, die Kosten für den FQN, der stattdessen ausgestellt wird, sind jedoch gleich hoch.

Eine weitere Entlastung von insgesamt -730.000 Euro für die Wirtschaft ergibt sich dadurch, dass für bestimmte Fahrten im ländlichen Raum die Vorgaben des Gesetzes keine Anwendung mehr finden. Hierdurch entfallen für etwa 500 Fälle die Vorgaben für die Ausbildung (im Einzelfall etwa -5.700 Euro, 30 Fälle) und Weiterbildung (im Einzelfall rund -1.200 Euro, 470 Fälle).

Zudem entsteht eine Entlastung bei den Industrie- und Handelskammern, weil sie Ausbildungsstätten nicht mehr in einem 2-jährigen Turnus überprüfen (325 Fälle p.a., 150 min im Einzelfall, insgesamt -43.000 Euro p.a.).

Der einmalige Aufwand liegt bei rund 320.000 Euro und resultiert im Wesentlichen aus der Anerkennungspflicht für Ausbildungsstätten. Hierfür werden 170 min (knapp 3 Stunden, 47,90 Euro/h) und etwa 2.000 Fälle angenommen. Neue Ausbildungsstätten oder wesentliche Änderungen müssen ebenfalls anerkannt werden. Der jährliche Aufwand wird im Einzelfall bei Neufällen (160 p.a.) gleichermaßen auf 170 min geschätzt, für wesentliche Änderungen (800 Stück p.a.) bei rund 150 min. Insgesamt entsteht hierdurch eine jährliche Belastung von etwa 180.000 Euro.

Wesentlicher Entlastungsfaktor bei der Verordnung ist die Möglichkeit der Anrechnung von anderen speziellen Ausbildungsmaßnahmen. So können jeweils 7 Stunden der Zusatzausbildung „Beförderung gefährlicher Güter bzw. Tiertransporte“ angerechnet werden. Im Einzelfall sind dies rund -240 Euro. Aufgrund einer recht hohen Fallzahl, jährlich etwa 3.000 Fälle bei der Grundqualifikation und 50.700 Fälle bei der Weiterbildung, entsteht insgesamt eine Entlastung bei der Grundqualifikation von rund -700.000 Euro p.a. und bei Weiterbildungen von jährlich rund -12 Mio. Euro.

## Verwaltung

Durch das geänderte Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz entsteht für die Verwaltung ein einmaliger Aufwand von rund 3,6 Mio. Euro und jährlicher Aufwand von rund 910.000 Euro. Der wesentliche Anteil von einmalig rund 3,3 Mio. Euro entsteht für den Bund. Der jährliche Erfüllungsaufwand verteilt sich mit rund 755.000 Euro auf den Bund und rund 154.000 Euro auf die Länder.

Wesentlicher Kostenfaktor für den Bund ist das Berufskraftfahrerqualifikationsregister. Hierfür entsteht einmaliger Aufwand für Entwicklungs- und Errichtungskosten, die etwa für drei Jahre anfallen. Das Ressort schätzt einen Personalaufwand von insgesamt etwa 75.000 Stunden (43,40 Euro/h, 3,3 Mio. Euro) und Sachkosten von 94.000 Euro.

Laufender Aufwand für den Bund entsteht durch die Arbeit mit dem Register, bspw. die Verfahrensbetreuung, Qualitätssicherung der Daten, Bestandsführung oder Datenübermittlungen. Insgesamt wird hierfür ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 700.000 Euro geschätzt. Dieser resultiert aus einem Personalaufwand von insgesamt 20.000 Stunden p.a. (etwa 11.600 Stunden a 31,70 Euro/h und 8.300 Stunden a 43,40 Euro/h). Für Auskünfte (etwa 1 Mio. p.a.) wird zudem ein jährlicher Aufwand von 50.000 Euro geschätzt.

Für die Länder entsteht einmaliger Aufwand von etwa 300.000 Euro, der im Wesentlichen aus der staatlichen Anerkennung von etwa 2.000 Ausbildungsstätten resultiert (im Einzelfall 3,3 h a 42,40 Euro plus geringe Sachkosten). Für die neu hinzukommende Ausbildungsstätten oder wesentliche Änderungen wird ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 68.000 Euro geschätzt.

Für die Änderung der Überwachung fällt jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 72.000 Euro an. Die Ausbildungsstätten, die bisher von den Industrie- und Handelskammern überwacht wurden, werden nunmehr durch die nach Landesrecht zuständige Stelle überwacht. Dies ergibt sich aus der Vereinheitlichung des Anerkennungsverfahrens, die auch eine einheitliche Überwachung nach sich zieht. Für 650 Fälle, die alle 2 Jahre u. a. vor Ort überprüft wurden, werden künftig die Länder zuständig sein (325 neue Fälle p.a.). Für einen Teil davon wird nach Einschätzung des Ressorts die Überwachung extern vergeben (160 Fälle), so dass die Personal- und Sachkosten variieren (interne Lösung: 150 Euro je Fall, externe Lösung: 295 Euro je Fall).

Die geänderte Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung führt zu einer Belastung von im Saldo rund 400.000 Euro für die Länder. Diese Kosten entstehen durch die Ausstellung des FQN, der die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ im Führerschein ersetzt. Hierbei ändern sich sowohl der Zeitaufwand im Einzelfall als auch die Fallzahlen leicht. Wie bei der Wirtschaft, kommen noch die Einpendler hinzu (+2.000 Fälle p.a.). Dies hat auch Auswirkungen auf die Sachkosten, die die Bundesdruckerei der Behörde für das Erstellen des FQN in Rechnung stellt (im Saldo 1,8 Mio. Euro für 300.000 Fälle p.a.)

Dagegen sinkt zukünftig der Zeitaufwand im Einzelfall um nahezu 50% (von 17min auf 8 min). Dies geht im Wesentlichen mit dem gesunkenen Aufwand für die Verifizierung der Angaben des Berufskraftfahrers einher. Die Behörde kann über den Registereintrag schneller das Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen für den FQN überprüfen. Insgesamt wird im Saldo eine Entlastung von -1,4 Mio. Euro geschätzt.

### II.3 Umsetzung von EU- Recht und ‚One in one Out‘-Regel

Die Richtlinie (EU) 2018/645 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten untereinander Informationen zu ausgestellten oder eingezogenen Befähigungsnachweisen austauschen und hierfür ein

elektronisches Netz errichten oder erweitern. Dazu sollen die in den Befähigungsnachweisen enthaltenen Informationen im Netz gespeichert werden. Damit soll laut Erwägungsgründen ein Austausch über erfolgte Ausbildungsmaßnahmen ermöglicht werden, der nicht im Führerschein eingetragen ist. Insoweit enthält das Berufskraftfahrerqualifikationsregister Daten zu erworbenen Grundqualifikationen bzw. Weiterbildungsmaßnahmen der Berufskraftfahrer.

Nach Einschätzung des Ressorts wird mit der weiteren Datenübermittlung zum Fahrerqualifizierungsnachweis an das Register über eine 1:1-Umsetzung hinaus gegangen. Das Ressort begründet die Notwendigkeit damit, dass die Information über das Vorliegen eines Fahrerqualifizierungsnachweises und die vom Besitzstand betroffenen Personen notwendig sind, um bspw. im Rahmen von Straßenkontrollen feststellen zu können, ob die erforderlichen Qualifikationen vorliegen.

Für die Wirtschaft entsteht nach Angaben des betroffenen Herstellers des FQN (Bundesdruckerei) durch die Datenübermittlung an das Register kein jährlicher Erfüllungsaufwand (Personal- oder Sachkosten), da dies vollautomatisiert ablaufe. Nach Angaben des betroffenen Herstellers (Bundesdruckerei) wird hierfür auf die bestehende Ausstattung zurückgegriffen.

Im Übrigen wird kein Anwendungsfall der ‚One in one out‘-Regel begründet.

#### II.4 Evaluation

Das Regelungsvorhaben wird fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Ziel der Evaluation ist die Überprüfung, ob bspw. eine Vereinfachung des Vollzugs (1), die Förderung der Arbeitnehmerfreizügigkeit (2), die Wahrung der Kohärenz zwischen verschiedenen Ausbildungsformen und die Sicherstellung einer praxisnahen Ausbildung (3) eingetreten ist. Zudem soll die Funktionsfähigkeit des Registers überprüft werden (4).

Indikatoren für die Zielerreichung sind u. a. eine bessere Verständlichkeit des Rechts durch Reduzierung rechtlicher Unklarheiten, die praktischen Auswirkungen der Vereinheitlichung des Anerkennungsverfahrens sowie der Konzentration der Überwachung bei den Landesbehörden sowie die Verringerung des Nebeneinanderstehens verschiedener Nachweismöglichkeiten (alles zu 1), die Anerkennung der Qualifizierungsmaßnahme aus anderen Ländern (2), die Möglichkeit der Anrechnung anderer Ausbildungsmaßnahmen und die Bereitstellung aktueller und an den Bedarf der Fahrer angepasste Lerninhalte (3). Zudem erfolgt auch eine Auswertung zu den erfolgten Registereinträgen und die Bewertung der Funktionsfähigkeit des Registers (4).

Als Daten dienen Befragungen der vom Gesetz und Verordnung betroffenen Akteure, d. h. von Unternehmen und Berufskraftfahrern, anerkannter Ausbildungsstätten, Industrie- und Handelskammern, Vollzugsbehörden, Kraftfahrt-Bundesamt sowie der Nutzer des Registers.

### III. Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatterin

