

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“

Aktenzeichen: StV21/7362.1/2-6

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum „Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ und nimmt wie folgt Stellung:

Übergeordnete Anmerkungen

Der ADAC e.V. sieht in der Ergänzung der Ermächtigungsgrundlagen in § 6 StVG-neu einen wichtigen Schritt für mehr Digitalisierung in diesem Bereich. Gerade die geplante Digitalisierung der Fahrzeugpapiere ist hier ein Schritt in die richtige Richtung.

Ebenso begrüßt der ADAC e.V., dass bereits vorausschauend die Grundlagen für einen im Rahmen der derzeit in der Diskussion stehenden Führerscheintrichtlinie geplanten digitalen Führerschein schon formelle rechtliche Grundlagen gelegt werden, was die Datenspeicherung betrifft.

Zustimmung des ADAC e.V. finden im Bereich des autonomen Fahrens auch die geplanten Änderungen der Begrifflichkeiten im Gesetz, um diese an andere Vorschriften sowie mit den internationalen Bezeichnungen anzugleichen.

Im Einzelnen nimmt der ADAC zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung:

Artikel 1 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

- **Nr. 8, Neufassung von § 23 StVG (Sanktionierung des Punktehandels)**

Eine **Sanktionierung des Punktehandels ist eine langjährige Forderung des ADAC e.V.** Wir unterstützen daher den Ansatz des Gesetzgebers, die Empfehlungen des Arbeitskreises IV des 62. Verkehrsgerichtstages 2024, den illegalen Punktehandel zu sanktionieren, durch eine Neufassung von § 23 StVG umzusetzen.

Wichtig ist aus unserer Sicht dabei, dass – wie im vorliegenden Entwurf durch Absatz 1 und 2 vorgesehen – sowohl eine Ahndung des gewerblichen Übernehmers (Satz 1) als auch des gewerblichen Vermittlers (Absatz 2) vorgesehen ist. Auch ist der hohe Bußgeldrahmen in Absatz 3 der passende Ansatz, um im gewerblichen Bereich, der auf Gewinnerzielung ausgerichtet ist, das Risiko eines hohen Bußgeldes bei Entdeckung zu erhöhen und somit diese Geschäfte unattraktiv zu machen.

Richtigerweise grenzt der Gesetzentwurf auch die Taten ab, die im familiären Umfeld passieren und belässt diese straffrei.

Allein im Bereich Ermittlung und Ahndung stellen sich dem ADAC e.V. trotz der geplanten Neuregelungen noch folgende Fragen:

Unklar bleibt, wo bei diesen Delikten üblicherweise **der Tatort** liegt. So regelt § 5 OWiG u. a., dass, wenn im Gesetz nichts anderes bestimmt ist, nur Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können, die im **räumlichen Geltungsbereich des Gesetzes** begangen worden sind. Hier stellt sich daher die Frage, **worauf konkret in Bezug auf den räumlichen Geltungsbereich abgestellt wird**. Sofern auf den „Sitz“ des gewerbsmäßigen Täters abgestellt wird, wo das Angebot vermutlich in das Internet gestellt wurde, dürfte dieser häufig im Ausland sein, so dass diese Täter nicht erfasst werden würden. Oder soll für den räumlichen Geltungsbereich darauf abgestellt werden, dass der Punktehandel in Deutschland (wenn auch ggf. aus dem Ausland) angeboten wird? Zur Klarstellung empfehlen wir daher, die Regelung zum räumlichen Geltungsbereich zu konkretisieren.

Trotz der Einführung der Strafbarkeit des Punktehandels darf jedoch ein anderer wichtiger Punkt nicht aus den Augen verloren werden:

Eine **konsequente Ermittlung im Bußgeldverfahren** bezogen auf die Person, die als verantwortlicher Fahrzeugführer angegeben wird. Dazu benötigen die Bußgeldstellen ausreichend Personal. Denn nur dann, wenn eine genaue diesbezügliche Prüfung erfolgt, ist das Geschäftsmodell des Punktehandels bereits jetzt finanziell gefährdet, da es keine Gewinne mehr abwirft. Dies gilt unabhängig von einer zukünftigen Strafbarkeit.

- **Nr. 23 – Einfügung eines Abschnitts VIb (Untersuchung und Erforschung von Unfällen im Straßenverkehr)**

Mit dem Referentenentwurf soll u. a. der Zugang zu Daten zur Erforschung von Verkehrsunfällen zum Zweck der wissenschaftlichen Forschung mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit geregelt werden. Die Verarbeitung personenbezogener Daten ist notwendig, um wissenschaftliche Unfalluntersuchungen und Forschung zur Unfallverhütung durchzuführen. Die Datenerhebung ist unerlässlich, um den spezifischen Unfall detailliert zu erfassen und darzustellen sowie um gesammelte Informationen zu einem aussagekräftigen Datensatz zusammenzuführen. Die Auswertung muss sich zwingend auf die konkrete Unfallkonstellation beziehen. Nur so können für die Forschung nutzbare und ausreichend vollständige Datensätze erstellt werden, die letztlich eine fundierte Ableitung von Ergebnissen ermöglichen.

„Die Erreichung des Forschungszwecks ohne personenbezogene Daten ist nicht möglich“ wie sich aus den Erläuterungen zu § 63j StVG-neu ergibt. Nach dem Entwurf des neu gefassten Abschnitts VIb

werden indes ausschließlich die BASt und deren Beauftragte zur Unfallforschung ermächtigt. Es gibt jedoch eine Vielzahl von anderen Forschungseinrichtungen, wie die des ADAC e.V., die ebenfalls die Erforschung von Verkehrsunfällen zum Zweck der wissenschaftlichen Forschung mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit verfolgen.

So forscht **die Unfallforschung des ADAC e.V. etwa bei schweren und schwersten Verkehrsunfällen**. Diese Forschung ist in ihren Kerngebieten einzigartig und kann von den Daten der BASt im Zuge des GIDAS Projektes nicht abgedeckt werden. Andere Forschungsinstitutionen werden indes in der Neufassung des Abschnitts VIb nicht berücksichtigt.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten bedarf nach der Datenschutz-Grundverordnung (im Folgenden „**DSGVO**“) einer Rechtfertigung. Es handelt sich um ein unionsrechtliches Verbot mit Erlaubnisvorbehalt.

Die DSGVO gibt zur Verarbeitung personenbezogener Daten für die in § 63g Abs. 2 StVG-RefE genannten Zwecke („**wissenschaftliche Forschung**“) bereits weiten Raum und zwar (i) in Art. 9 Abs. 2 lit. j DSGVO („**wissenschaftliche [...] Forschungszwecke**“) sowie (ii) einem berechtigten Interesse nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 lit. f DSGVO. Gegen § 63j StVG-RefE als klarstellende Rechtsgrundlage im Sinne der Art. 6 Abs. 1 Satz 1 lit. e DSGVO bzw. Art. 9 Abs. 2 lit. j DSGVO ist nichts einzuwenden.

Bedenken gegen die Vereinbarkeit des § 63j StVG-RefE mit EU-Recht, hier mit der DSGVO, ergeben sich jedoch, soweit § 63j Abs. 2 StVG-RefE – insbesondere im Lichte der Gesetzesbegründung – europarechtlich erlaubte Datenverarbeitungen nach Art. 9 DSGVO (bspw. „wissenschaftliche Forschung“) sowie Art. 6 Abs. 1 Satz 1 lit. f DSGVO einschränken würde. Hierzu führt der EuGH in ständiger Rechtsprechung aus, dass die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Zulässigkeit der Verarbeitung personenbezogener Daten keine anderen als die in der Richtlinie (heute DSGVO) aufgezählten Grundsätze einführen und auch nicht durch zusätzliche Bedingungen die Tragweite der Grundsätze verändern dürfen (EuGH, Urteil v. 19.10.2016 - C-582/14 – Breyer ./.. Bundesrepublik Deutschland).

Unabhängig davon sollten die Bedenken, die der § 63j StVG-RefE gegen die wirksame Einholung von Einwilligungen durch staatliche Stellen hat, auf die Bundesanstalt für Straßenwesen beschränkt werden, ohne die rechtmäßige Datenverarbeitung durch private Stellen entgegen der DSGVO zu reduzieren.

Wir regen daher an, § 63j StVG-RefE und die bezügliche Gesetzesbegründung wie folgt zu ändern:

1. § 63j Abs. 3 StVG-RefE wird um folgenden Satz 5 ergänzt:

Die Datenverarbeitung zu den in § 63g Abs. 2 StVG-RefE genannten Zwecken auf Grundlage anderer Rechtsgrundlagen bleibt unberührt.

2. Gesetzesbegründung zu § 63j StVG-RefE – Datenverarbeitung, hier S. 35, 5. Absatz, wird wie folgt geändert:

*Diese bisher praktizierte Erhebung von Unfalldaten und Verkehrsdaten ist, **zumindest für staatliche Stellen**, von der Einwilligung der Betroffenen abhängig.*

3. Gesetzesbegründung zu § 63j StVG-RefE – Datenverarbeitung, hier S. 35, 6. Absatz, wird wie folgt geändert:

Denn die Erkenntnisse aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass das Instrument der Einwilligung, zumindest für staatliche Stellen, für eine effiziente Erforschung der Unfallursachen nicht ausreichend ist.

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