

**18.04.19**

Vk - In - U

**Verordnung  
des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

**Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung****A. Problem und Ziel**

Mit der Richtlinie (EU) 2018/645 wurde die Möglichkeit geschaffen, die Gewichtsbeschränkung der Klasse B für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf 4.250 kg für den Güterverkehr zu erhöhen. Damit kann zum einen die für Elektrofahrzeuge bereits mit der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 22. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2432) befristete Ausnahmemöglichkeit dauerhaft in die Fahrerlaubnis-Verordnung übernommen und gleichzeitig auf andere Kraftstoffarten erweitert werden.

**B. Lösung**

Mit der vorliegenden Verordnung wird die Gewichtsbeschränkung der Klasse B für Fahrzeuge für den Güterverkehr mit alternativen Antrieben unter bestimmten Voraussetzungen auf 4.250 kg angehoben.

**C. Alternativen**

Keine. Die Regelungen dienen der Förderung alternativer umweltfreundlicher Fahrzeuge, die ohne diese Verordnung nicht erreicht würde.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Durch die Regelung entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Für Bürgerinnen und Bürger**

Für das Führen von bisher unter die Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung fallende Fahrzeuge mit Elektroantrieb muss künftig keine Ausnahme mehr erteilt werden. Damit einhergehend entfällt der Aufwand für die Teilnahme an der Einweisung. Dies bedeutet auf der Basis der bei der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung getroffenen Feststellungen eine Entlastung in Höhe von 140 Euro und 7 Stunden pro Fall. Zum Stichtag 1.1.2016 waren insgesamt 70 und zum 1.1.2017 insgesamt 131 Ausnahmen erteilt. Geht man von ca. 60 Ausnahmen jährlich aus, ergibt sich eine jährliche Entlastung in Höhe von 8 400 Euro und 420 Stunden. Die Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwandes für Bürgerinnen und Bürger durch den Wegfall des Erwerbs der Fahrerlaubnis der Klasse C1 sowie des Erwerbs der Grundqualifikation der notwendigen alle fünf Jahre erforderlichen Weiterbildung bleibt bestehen. Daraus ergibt sich eine jährliche Entlastung in Höhe von 79.860 Euro und 3.630 Stunden (Erwerb C1) sowie in Höhe von 148.800 Euro und 9.672 Stunden (Grundqualifikation) und 6.240 Euro und 486 Stunden (Weiterbildung).

Für das Führen von bisher nicht unter die Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung fallende Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben, reduziert sich der jährliche Sachaufwand um 230 Stunden und 3.915 Euro pro Fall. Genaue Erkenntnisse über den sich entwickelnden Bedarf liegen nicht vor. Jedoch wird aufgrund der Erfahrungen mit den Ausnahmen nach der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie Prognosen von Experten von 200 Fällen pro Jahr ausgegangen. Mithin ergibt sich eine Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwandes für Bürgerinnen und Bürger von 46.000 Stunden und 783.000 Euro.

### **E.2 Für die Wirtschaft**

Aus der vorliegenden Regelung ergibt sich kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

### E.3 Für die Verwaltung

#### a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Durch die Änderung der bestehenden Vorschriften entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bundesbehörden.

#### b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Durch die Verordnung entsteht den nach Landesrecht zuständigen Behörden (Fahrerlaubnisbehörden) kein Erfüllungsaufwand.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für die nach Landesrecht zuständigen Behörden (IHK'en) verringert sich durch die Änderungen der bestehenden Vorschriften um ca. 12.558 Euro.

### **F. Weitere Kosten**

Im Falle der Inanspruchnahme der vorliegenden Regelung verringert sich die Gebührenbelastung infolge des Wegfalls des Erwerbs einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 einerseits und der bisher mit der Eintragung der Ausnahme (Schlüsselzahl 192) verbundenen notwendigen Ausfertigung eines neuen Führerscheins andererseits für die Bürgerinnen und Bürger bei einer jährlichen Fallzahl von 260 um insgesamt 58.708 Euro (225,80 Euro pro Fall). Die Gebühreneinnahmen bei den Fahrerlaubnisbehörden vermindern sich um 19.396 Euro (74,60 Euro pro Fall), beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) um 1.378 Euro (5,30 Euro pro Fall) und bei den Technischen Prüfstellen um 37.934 Euro (145,90 Euro pro Fall).

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



**18.04.19**

Vk - In - U

**Verordnung  
des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

**Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 16. April 2019

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Daniel Günther

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

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

Mit freundlichen Grüßen  
Prof. Dr. Helge Braun



## **Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung\*<sup>1</sup>**

**Vom ...**

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der im einleitenden Satzteil von Absatz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und in Nummer 1 Buchstabe b durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes 2. Dezember 2010 (BGBl. I S.1748) neu gefasst worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

### **Artikel 1**

#### **Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom [Eintragen: Tag des Inkrafttretens und Fundstelle der 13. Verordnung zur Änderung der FeV und anderen straßenrechtlicher Vorschriften] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3a werden die Wörter „wird auch erteilt“ durch die Wörter „berechtigt auch“ ersetzt.

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

„(3b) Die Fahrerlaubnis der Klasse B berechtigt im Inland, sofern der Inhaber diese seit mindestens zwei Jahren besitzt, auch zum Führen von Fahrzeugen

– die ganz oder teilweise mit

a) Strom

b) Wasserstoff,

c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas — CNG) und flüssig (Flüssigerdgas — LNG),

d) Flüssiggas (LPG);

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/645 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein.

e) mechanischer Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;

alternativ angetrieben werden,

- mit einer Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, jedoch nicht mehr als 4.250 kg,
- für die Güterbeförderung und
- ohne Anhänger,

sofern

- die 3.500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Abmessungen, das mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet ist, geschuldet ist und
- die Ladekapazität gegenüber diesem Fahrzeug nicht erhöht ist.

c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Fahrerlaubnisse, die bis zum Ablauf des [Eintragen: Tag vor Inkrafttreten dieser Verordnung] erteilt worden sind (Fahrerlaubnisse alten Rechts) bleiben im Umfang der bisherigen Berechtigungen, wie er sich aus der Anlage 3 ergibt, bestehen und erstrecken sich vorbehaltlich der Bestimmungen in § 76 auf den Umfang der ab dem [Eintragen: Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden Fahrerlaubnisse nach Absatz 1. Auf Antrag wird Inhabern von Fahrerlaubnissen alten Rechts ein neuer Führerschein mit Umstellung auf die neuen Fahrerlaubnisklassen entsprechend Satz 1 ausgefertigt.

2. Anlage 9 Buchstabe B wird wie folgt geändert:

a) In Unterabschnitt II wird die laufende Nummer 22 gestrichen.

b) Nach der Tabelle II wird folgende Tabelle IIa eingefügt:

„II. Entfallene nationale Schlüsselzahlen

Lfd. Nr.	Entfallene Schlüsselzahl	
1	192	Berechtigt abweichend von § 6 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung zum Führen von Fahrzeugen der Fahrerlaubnisklasse B, deren zulässige Gesamtmasse 3 500 kg übersteigt, jedoch nicht mehr als 4 250 kg beträgt, soweit 1. die Fahrzeuge a) elektrisch betrieben und b) im Bereich Gütertransport eingesetzt



		sind und 2. der Inhaber der Fahrerlaubnis an einer zusätzlichen Fahrzeu- geinweisung teilgenommen hat.“
--	--	---

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Vierte Verordnung über Ausnahmen von der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 23. Dezember 2014 (BGBl I S. 2432) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Andreas Scheuer

## **A. Allgemeiner Teil**

### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Verordnung**

Im Fahrerlaubnisrecht kommt es bei elektrisch angetriebenen wie auch mit Gas betriebenen Fahrzeugen immer häufiger zu der Konstellation, dass Fahrzeuge, für die eigentlich aufgrund ihrer Fahrzeugkonstruktion eine Fahrerlaubnis der Klasse B erforderlich wäre, lediglich aufgrund des im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben höheren Gewichtes infolge der zusätzlichen Batterien bzw. Gastanks die dortige Gewichtsgrenze von 3.500 kg überschreiten und die Fahrzeuge somit nur mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 geführt werden dürften. Dies hat neben den höheren Kosten zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C1 auch die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen für die damit erforderlichen Pflichten aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht zur Folge. Aufgrund dieser Belastungen wird der Umstieg auf derart betriebene Fahrzeuge für mögliche Interessenten erschwert und unattraktiv.

Auf nationaler Ebene konnte mit der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 23. Dezember 2014 (BGBl I S. 2432) bereits mit Zustimmung der EU-KOM unter bestimmten Maßgaben eine Ausnahmeregelung für elektrisch betriebene Fahrzeuge geschaffen werden. Eine mit der Fünften Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung angestrebte Gleichstellung für mit Erd- und Biogas betriebene Fahrzeuge liegt der EU-Kommission mit der bitte um Zustimmung seit September 2017 vor.

Mit Veröffentlichung der 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 im Amtsblatt der EU vom 02.05.2018 (ABl EU L 112/29) wurde Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein geändert. Nach dem neu aufgenommenen Buchstaben c) dürfen „Fahrzeuge

mit alternativem Antrieb gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG des Rates<sup>2</sup> mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, jedoch nicht mehr als 4.250 kg, für die Güterbeförderung und ohne Anhänger, von Personen geführt werden, die seit mindestens zwei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sind, sofern die 3.500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Abmessungen, das mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet ist, geschuldet ist, und sofern die Ladekapazität gegenüber diesem Fahrzeug nicht erhöht ist.“ Als Fahrzeug mit alternativem Antrieb gilt danach ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt wurde. Als „alternativer Kraftstoff“ gilt ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO<sub>2</sub> -Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt Folgendes:

- a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,
- b) Wasserstoff,
- c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas — CNG) und flüssig (Flüssigerdgas — LNG),
- d) Flüssiggas (LPG);
- e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;

Diese Änderung bekräftigt den bereits eingeschlagenen und mit Beschluss der EU-Kommission vom 11.12.2014 (C (2014) 9405 final) genehmigten Weg einer Förderung der Elektromobilität. Zum anderen unterstützt sie die Bemühungen, auch andere alternative Antriebsformen künftig stärker zu fördern.

## **II. Alternativen**

Keine. Die Regelungen dienen der Förderung alternativer umweltfreundlicher Fahrzeuge, die ohne diese Verordnung nicht erreicht würde.

---

<sup>2</sup> Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

### III. Erfüllungsaufwand

#### 1. Für Bürgerinnen und Bürger

##### a. Ermittlung der Fallzahl

Nach Expertenbefragung und aus den mit der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung gewonnenen Erkenntnissen wird unterstellt, dass jährlich 260 Fahrerinnen und Fahrer von der Neuregelung Gebrauch machen werden.

##### b. Ermittlung des Erfüllungsaufwands

Durch die Änderung der Vorschriften entsteht kein einmaliger Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger reduziert sich dadurch, dass statt der eigentlich zum Führen der in Rede stehenden Fahrzeuge erforderliche Fahrerlaubnis der Klasse C1 zukünftig nur der 2-jährige Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B ausreichend ist.

Die zeitlichen Anforderungen an die Ausbildung und die Prüfung für die Fahrerlaubnis der Klasse C1 ergeben sich aus der Fahrschüler-Ausbildungsordnung, der Anlage zur Fahrerlaubnis-Verordnung bzw. aufgrund von Expertenbefragung. Die finanziellen Aufwendungen ergeben sich aus Expertenbefragungen. Für den Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse C1 fällt durchschnittlich folgender Erfüllungsaufwand an:

Vorgang	Fallzahl	Sachkosten		Zeitaufwand	
		Pro Fall	Gesamt	Pro Fall	Gesamt
Ausbildung in einer Fahrschule dabei: 6 UE á 90 Minuten Theorieausbildung Grundstoff	260	1.200 €	312.000 €	540 Min.	140.400 Min.
6 UE á 90 Minuten Theorieausbildung klassenspezifischer Stoff				540 Min.	140.400 Min.
Ca. 5 UE á 45 Minuten Praktische Ausbildung allgemein				225 Min.	58.500 Min.
5 UE á 45 Minuten Praktische Ausbildung Sonderfahrten				225 Min.	58.500 Min.
1 UE á 45 Minuten Unterweisung am Fahrzeug				45 Min.	11.700 Min.
Weg zur Fahrschule 23 x 40 Minuten				920 Min.	239.200 Min.
Theoretische Prüfung gem. §				Gebühr, siehe	

16 FeV		„weitere Kosten“			
Praktische Prüfung gem. § 17 FeV				75 Min.	19.500 Min.
Ausbildung in Erster Hilfe § 19 Abs. 2 FeV (9 UE)		40 €	10.400 €	720 Min.	187.200 Min.
Eignungsuntersuchung nach Anlage 5 zu § 11 Abs. 9 FeV		41 €	10.660 €	20 Min.	5.200 Min.
Untersuchung Sehvermögen nach Anlage 6 Nr. 2 zu § 12 Abs. 6 FeV		50 €	13.000 €	20 Min.	5.200 Min.
Weg zu Untersuchungsstellen 3x40 Minuten				120 Min.	31.200 Min.
Antrag auf Eintragung der Schlüsselzahl bei der Fahrerlaubnisbehörde		Gebühr, siehe „weitere Kosten“		30 Min.	7.800 Min.
Weg zur Fahrerlaubnisbehörde				90 Min.	23.400 Min.
Gesamt		1.331 €	346.060 €	3.630 Min. = 60,5 Std.	943.800 Min. =15.730 Std.

Darüber hinaus müssten Fahrerlaubnisinhaber, die die Fahrzeuge gewerblich führen, entsprechend der Vorgaben des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) eine Grundqualifikation erwerben und eine regelmäßige Weiterbildung (alle 5 Jahre) absolvieren. Es wird unterstellt, dass der weit überwiegende Teil der Fahrerlaubnisinhaber, die von der Ausnahmeregelung Gebrauch machen, eine solche Qualifikation benötigen. Der Anteil derer, die diese Qualifikation dem Grunde nach nicht benötigen oder unter eine Ausnahmeregelung des BKrFQG fällt, wird als vernachlässigbar angesehen.

Gesetzlich sind zwei Möglichkeiten vorgesehen, die Grundqualifikation zu erwerben: Die Grundqualifikation (§ 4 Abs. 1 BKrFQG) oder die beschleunigte Grundqualifikation (§ 4 Abs. 2 BKrFQG). Nach den Statistiken über die abgelegten Prüfungen bei den IHK'en absolviert der weit überwiegende Teil der Fahrerinnen und Fahrer die beschleunigte Grundqualifikation (ca. 99,5 %). Es wird daher für die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes unterstellt, dass alle Fahrerinnen und Fahrer die beschleunigte Grundqualifikation durchlaufen.

Die Kosten für die Ausbildung betragen nach Internetrecherche durchschnittlich ca. 2.360,00 Euro. Der Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Vorgang	Fallzahl	Sachkosten		Zeitaufwand	
		Pro Fall	Gesamt	Pro Fall	Gesamt
Grundausbildung 140 UE á 60 Min.	260	2.360 €	613.600 €	8.400 Min.	2.184.000 Min.
Weg zu Ausbildungsstätte 25x40 Min.				1.000 Min.	260.000 Min.

Schriftliche IHK-Prüfung		120 €	31.200 €	90 Min.	23.400 Min.
Weg zur IHK				180 Min.	46.800 Min.
Gesamt		2.480 €	644.800 €	9.670 Min. = 161,2 Std.	2.514.200 Min. = 41.903,33 Std.

Außerdem schreibt § 5 Absatz 1 BKrFQG alle fünf Jahre eine Weiterbildung nach erfolgreicher Grundausbildung vor. Die vorgeschriebene Weiterbildung umfasst 35 Unterrichtseinheiten zu je 60 Minuten. Die Kosten für diese Weiterbildung betragen nach Internetrecherche durchschnittlich 520 Euro.

Vorgang	Fallzahl	Sachkosten		Zeitaufwand	
		Pro Fall	Gesamt	Pro Fall	Gesamt
Weiterbildung 35 UE á 60 Min.	260	520 €	135.00 €	2.100 Min.	546.000 Min.
Weg zur Ausbildungsstätte 6x40 Min.				240 Min.	62.400 Min.
Weg zur Fahrerlaubnisbehörde				90 Min.	23.400 Min.
Gesamt		520 €	135.000 €	2.430 Min. = 40,5 Std.	631.800 Min. = 10.530 Std.
Davon 20%		104 €	27.040 €	8,1 Std.	2.106 Std.

Da diese Weiterbildung nur alle fünf Jahre erforderlich ist, wird lediglich ein Anteil von 20 % angerechnet. Somit entstehen durch die Weiterbildung nach BKrFQG für den jährlichen Erfüllungsaufwand bei 260 Fällen insgesamt ein Zeitaufwand von 2.106 Stunden und ein Sachaufwand in Höhe von 27.040 Euro.

Zusammenfassung Entwicklung jährlicher Erfüllungsaufwand Bürgerinnen und Bürger		
Vorgang	Änderung Erfüllungsaufwand	
	In Euro	In Stunden
Wegfall Pflichten nach bisherigem Recht: Fahrschul Ausbildung Klasse C1	-346.060	-15.730
Wegfall Grundqualifikation BKrFQG	-644.800	-41.903
Wegfall Weiterbildung BKrFQG	-27.040	-2.106
Gesamt	-1.017.900	-59.739
Pro Fall	-3.915	-230

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, die von der Regelung Gebrauch machen, verringert sich um rund 230 Stunden und 3.915 Euro pro Fall bei 260 Fällen pro Jahr, insgesamt also um 59.739 Stunden und 1.017.900 Euro.

## 2. Für die Wirtschaft

Aus der vorliegenden Regelung ergibt sich kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

## 3. Für die Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Durch die Schaffung der Regelung entsteht für den Bund kein Erfüllungsaufwand.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen)

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Der Erfüllungsaufwand für die Fahrerlaubnisbehörden reduziert sich, da der bisherige Aufwand zur Bearbeitung eines Antrages auf Erteilung der Schlüsselzahl 192 entfällt.

In den Industrie- und Handelskammern, die der Landesverwaltung zuzurechnen sind, werden die Prüfungen nach dem BKrFQG abgenommen. Die Anzahl der jährlich zu absolvierenden Prüfungen im Zusammenhang mit der beschleunigten Grundausbildung umfassen 90 Minuten pro Fall bei 260 Fällen, insgesamt also 390 Stunden.

Entsprechend des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung [Stand: Oktober 2012 mit aktualisierten Anhängen VI und VII (Stand 2017), S. 46] wird ein Stundenlohn in Höhe von 32,20 Euro (Abschnitt VII Lohnkostentabelle Verwaltung, Bezugsebene: öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung, mittleres Qualifikationsniveau) angenommen. Damit ergibt sich eine Reduzierung der jährlich anfallenden Personalkosten um 12.558 Euro.

Dem gegenüber entfallen jedoch auch die entsprechenden Einnahmen.

**4. Weitere Kosten**

Durch die vorliegende Regelung ändert sich die Gebührenbelastung für die Bürgerinnen und Bürger bzw. die Gebühreneinnahmen für die Fahrerlaubnisbehörden, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und die Technischen Prüfstellen.

Gebührenaufkommen im Falle des Erwerbs einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 entsprechend der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt):

Angaben GebOSt		Belastung für Bürgerinnen und Bürger in Euro	Einnahmen der öffentlichen Hand		
Gebühren-Nr.	Betreff (Auszug)		Fahrerlaubnis-behörde in Euro	KBA in Euro	Technische Prüfstelle in Euro
126.2	Eintragung im ZFER beim KBA	1,00		1,00	
145	Auskunft aus dem Fahreignungsregister an eine Behörde in Fahrerlaubnisangele-	3,30		3,30	

	genheiten				
201	Prüfung eines Antrages	5,10	5,10		
202.1	Erweiterung einer Fahrerlaubnis*	33,20	33,20		
401.1	Theoretische Prüfung	10,00			10,00
401.3	Prüfung am PC	8,90			8,90
402.5	Praktische Prüfung	127,00			127,00
	Gesamt	188,50	38,30	4,30	145,90

\* Anmerkung: Die Gebühren für die Eintragung einer Schlüsselzahl und erneute Ausfertigung des Führerscheins nach erfolgreicher Weiterbildung auf Basis des BKrFQG, die alle weitere 5 Jahre anfallen würde, werden aufgrund der geringfügigkeit hier außer Acht gelassen.

Gebührenaufkommen im Falle der Inanspruchnahme der Regelung entsprechend GebOST für die Ausfertigung eines neuen Führerscheins:

Angaben GebOST		Belastung für Bürgerinnen und Bürger in Euro	Einnahmen der öffentlichen Hand		
Gebühren-Nr.	Betreff (Auszug)		Fahrerlaubnisbehörde in Euro	KBA in Euro	Technische Prüfstelle in Euro
126.2	Eintragung im ZFER beim KBA	1,00		1,00	
216	Eintragung einer Schlüsselzahl	28,60	28,60		
202.7	Ausfertigung des Führerscheins*	7,70	7,70		
	Gesamt	37,30	36,30	1,00	---

\* Anmerkung: Im Gegensatz zur Geb.-Nr. 202.1 ist in der Geb.-Nr. 216 die Gebühr für die Ausfertigung eines neuen Führerscheins noch nicht enthalten und muss hier daher zusätzlich erhoben werden.

Im Falle der Inanspruchnahme der vorliegenden Regelung verringert sich die Gebührenbelastung infolge des Wegfalls des Erwerbs einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 einerseits und der bisher mit der Eintragung der Ausnahme (Schlüsselzahl 192) verbundenen notwendigen Ausfertigung eines neuen Führerscheins andererseits für die Bürgerinnen und Bürger bei einer jährlichen Fallzahl von 260 um insgesamt 58.708 Euro (225,80 Euro pro Fall). Die Gebühreneinnahmen bei den Fahrerlaubnisbehörden vermindern sich um 19.396 Euro (74,60 Euro pro Fall), beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) um 1.378 Euro (5,30 Euro pro Fall) und bei den Technischen Prüfstellen um 37.934 Euro (145,90 Euro pro Fall).

Im Übrigen entstehen der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

#### IV. Sonstige Auswirkungen



Dieser Verordnungsentwurf hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## **V. Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Es wird davon ausgegangen, dass durch die erleichterten Zugangsvoraussetzungen zu einer Fahrberechtigung für bestimmte mit Biogas oder Erdgas betriebene Fahrzeuge solche Fahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit herkömmlichen Antriebsarten bevorzugt genutzt werden. Die Regelung hat daher indirekte Auswirkungen auf die Managementregeln. Durch die indirekte Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sind die Managementregel 3 (Freisetzung von Stoffen) in Verbindung mit den Nachhaltigkeitsindikatoren 2 (Klimaschutz) und 13 (Luftqualität) sowie durch die indirekte Verringerung des Bedarfs an herkömmlichen Kraftstoffen die Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch) in Verbindung mit dem Nachhaltigkeitsindikator 1 (Ressourcenschonung) betroffen.

## **B. Besonderer Teil**

### **I. Allgemein**

Mit der vorliegenden Verordnung wird unter Nennung bestimmter Voraussetzungen die Rechtsgrundlage für die Anhebung der Gewichtsbeschränkung der Klasse B für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf 4 250 kg geschaffen.

### **II. Zu den einzelnen Vorschriften**

#### **Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)**

##### **Zu Nummer 1 (§ 6):**

Mit der Änderung in Absatz 3a erfolgt eine sprachliche Gleichstellung mit der bereits in den Absätzen 1, 3, 4 und 4a erfolgten Begrifflichkeit. Mit der Verwendung des Wortes „berechtigt“ wird klargestellt, dass sich die Regelung nicht nur an Inhaber richtet, denen die Fahrerlaubnis erstmals nach Inkrafttreten der neuen Regelung erteilt wurde, sondern auch die, die bereits Inhaber vor dem Inkrafttreten waren.

Mit der Regelung in Absatz 3b (neu) wird die Ausnahme definiert, welche Fahrzeuge abweichend von § 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung anstatt mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen. Entsprechend dem mit der 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 im Amtsblatt der EU vom 02.05.2018 (ABI EU L 112/29) neu gefassten Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein gilt die Berechtigung nur für Fahrzeuge im Güterverkehr, deren zulässige Gesamtmasse 4.250 kg nicht übersteigt. Dabei darf die die 3.500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Abmessungen, das mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet ist, geschuldet sein, und die Ladekapazität gegenüber diesem Fahrzeug nicht erhöht sein.

Ferner ist geregelt, dass sich die Berechtigung nur auf mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge bezieht und nur für Fahrzeuge gilt, die im Bereich Gütertransport tätig sind.

Die Einschränkung auf diese Fahrzeuge ist Gegenstand des mit Richtlinie (EU) 2018/645 vom 18. April 2018 neu gefassten Artikels 6 Absatz 4 der Richtlinie 2006/126/EG. Eine Aufweitung, z. B. auf Fahrzeuge, die für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind (Klasse M bzw. M<sub>1</sub> des Anhangs II der o. g. Richtlinie) oder die entsprechenden Anhängerklassen, ist nicht möglich.

Durch das Erfordernis, über eine Fahrerlaubnis der Klasse B zu verfügen, findet das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht beim Führen dieser Fahrzeuge keine Anwendung.

Mit der Änderung in Absatz 6 wird gewährleistet, dass auch Fahrerlaubnisse, die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt worden sind, im Umfang von § 76 der Fahrerlaubnis-Verordnung und Anlage 3 zu § 6 Absatz 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung Besitzstand genießen und zudem Besitzstandsmehrung gewährt wird.

#### **zu Nummer 2 (Anlage 9)**

Mit der Änderung in der Anlage 9 wird die bisher verwendete Schlüsselzahl 192 archiviert und so für die Fälle einer Kontrolle nachvollziehbar, obwohl sie mit Inkrafttreten der Verordnung keine Anwendung mehr findet.

#### **Zu Artikel 2**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten sowie das gleichzeitige Außerkrafttreten der Vierten Verordnung über Ausnahmen von der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 23. Dezember 2014 (BGBl I S. 2432).



**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG****Entwurf einer Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (NKR-Nr. 4679, BMVI)**

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

**I. Zusammenfassung**

<b>Bürgerinnen und Bürger</b>	
Jährlicher Zeitaufwand:	-230 Stunden im Einzelfall (-5.750 Euro) -59.800 Stunden (-1,5 Mio. Euro)
Jährliche Sachkosten:	-1.017.900 Euro
<b>Wirtschaft</b>	Keine Auswirkungen
<b>Verwaltung</b>	
<b>Länder und Kommunen</b>	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	-12.600 Euro
<b>Weitere Kosten</b>	Die jährliche Gebührenbelastung der Bürgerinnen und Bürger verringert sich um insgesamt 58.700 Euro. Die Gebühreneinnahmen bei den Fahrerlaubnisbehörden vermindern sich um 19.400 Euro, beim Kraftfahrt-Bundesamt um 1.400 Euro und bei den Technischen Prüfstellen um 37.900 Euro.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

**II. Im Einzelnen**

Elektrisch angetriebene und mit Gas betriebene Fahrzeuge haben im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben ein höheres Gewicht aufgrund der zusätzlichen Batterien bzw. des Gastanks. Sie überschreiten damit häufig die Gewichtsgrenze von 3.500 kg. Im Fahrerlaubnisrecht folgt daraus, dass diese Fahrzeuge nur mit einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 geführt werden dürfen. Dies hat neben den höheren Kosten zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C1 auch die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen für die damit erforderlichen Pflichten aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht zur Folge. Aufgrund die-

ser Belastungen wird der Umstieg auf derart betriebene Fahrzeuge für mögliche Interessenten erschwert und unattraktiv.

Mit der Richtlinie (EU) 2018/645 wurde die Möglichkeit geschaffen, die Gewichtsbeschränkung der Klasse B für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf 4.250 kg für den Güterverkehr unter bestimmten Voraussetzungen zu erhöhen. Mit der vorliegenden Änderungsverordnung dürfen zukünftig auch Personen diese Fahrzeuge führen, die seit mindestens zwei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B (Pkw) sind. Damit sollen insbesondere elektrisch angetriebene und andere umweltfreundliche Fahrzeuge gefördert werden.

## II.1. Erfüllungsaufwand

### Bürgerinnen und Bürger

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger reduziert sich, weil zum Führen der entsprechenden Fahrzeuge nicht mehr die Fahrerlaubnis der Klasse C1 erforderlich ist. Zukünftig ist der 2-jährige Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B ausreichend. Das BMVI schätzt, dass jährlich 260 Fahrerinnen und Fahrer von der Neuregelung Gebrauch machen werden. Aus der folgenden Übersicht ist zu erkennen, welche Sachkosten sich im Bereich der Fahrschul Ausbildung reduzieren. Außerdem entfällt der Zeitaufwand für die Wegezeiten und den Besuch der Unterrichtseinheiten (UE).

Vorgang	Fallzahl	Sachkosten		Zeitaufwand			
		Pro Fall	Gesamt	Pro Fall	Gesamt		
Ausbildung in einer Fahrschule dabei: 6 UE á 90 Minuten Theorieausbildung Grundstoff	260	1.200 €	312.000 €	540 Min.	140.400 Min.		
6 UE á 90 Minuten Theorieausbildung klassenspezifischer Stoff				540 Min.	140.400 Min.		
Ca. 5 UE á 45 Minuten Praktische Ausbildung allgemein				225 Min.	58.500 Min.		
5 UE á 45 Minuten Praktische Ausbildung Sonderfahrten				225 Min.	58.500 Min.		
1 UE á 45 Minuten Unterweisung am Fahrzeug				45 Min.	11.700 Min.		
Weg zur Fahrschule 23 x 40 Minuten				920 Min.	239.200 Min.		
Theoretische Prüfung				60 Min.	15.600 Min.		
Praktische Prüfung				75 Min.	19.500 Min.		
Ausbildung in Erster Hilfe (9 UE)				40 €	10.400 €	720 Min.	187.200 Min.
Eignungsuntersuchung				41 €	10.660 €	20 Min.	5.200 Min.
Untersuchung Sehvermögen				50 €	13.000 €	20 Min.	5.200 Min.
Weg zu Untersuchungsstellen 3x40 Minuten						120 Min.	31.200 Min.
Antrag auf Eintragung der Schlüsselzahl bei der Fahrerlaubnisbehörde						30 Min.	7.800 Min.
Weg zur Fahrerlaubnisbehörde			90 Min.	23.400 Min.			
<b>Gesamt</b>		<b>1.331 €</b>	<b>346.060 €</b>	<b>3.630 Min. =60,5 Std.</b>	<b>943.800 Min. =15.730 Std.</b>		

Fahrerlaubnisinhaber der Klasse C1, die die Fahrzeuge gewerblich führen, müssten entsprechend der Vorgaben des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) eine Grundqualifikation erwerben und eine regelmäßige Weiterbildung (alle 5 Jahre) absolvieren. Die Grundausbildung umfasst 140 Unterrichtseinheiten je 60 Minuten und Sachkosten von 2.480 Euro pro Fall. Diese Pflichten und Sachkosten entfallen mit der Änderung der geplanten Fahrerlaubnis-Verordnung in geschätzten 260 Fällen. Die Weiterbildung umfasst 35 Unterrichtseinheiten je 60 Minuten und Sachkosten von 520 Euro pro Fall. Da diese Weiterbildung nur alle fünf Jahre erforderlich ist, wird lediglich ein Anteil von 20 % angerechnet. Hinzuzurechnen sind die jeweiligen Wegezeiten.

In der folgenden Tabelle ist die Reduzierung des Erfüllungsaufwandes zusammengefasst:

Zusammenfassung Änderung jährlicher Erfüllungsaufwand Bürgerinnen und Bürger		
Vorgang	Änderung Erfüllungsaufwand	
	In Euro	In Stunden
Wegfall Pflichten nach bisherigem Recht: Fahrschulausbildung Klasse C1	-346.060	-15.730
Wegfall Grundqualifikation BKrFQG	-644.800	-41.903
Wegfall Weiterbildung BKrFQG	-27.040	-2.106
Gesamt	-1.017.900	-59.739
Pro Fall	-3.915	-230

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, die von der Regelung Gebrauch machen, verringert sich damit um 230 Stunden und 3.915 Euro pro Fall. Bei jährlich 260 Fällen reduziert sich der jährliche Zeitaufwand insgesamt um 59.800 Stunden. Der jährliche Sachaufwand verringert sich um 1.017.900 Euro.

Für die **Wirtschaft** entsteht aufgrund dieses Regelungsentwurfs kein Erfüllungsaufwand.

## Verwaltung (Länder und Kommunen)

Den Landesverwaltungen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Prüfungen nach dem BKrFQG sind die Industrie- und Handelskammern zuständig, die der Landesverwaltung zuzurechnen sind. Aufgrund des Wegfalls der Prüfungen reduzieren sich ihre jährlichen Personalkosten um 12.600 Euro.

## II.2. Weitere Kosten

Für die Bürgerinnen und Bürger verringert sich die Gebührenbelastung jährlich um insgesamt 58.708 Euro (225,80 Euro pro Fall), wenn sie auf den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 verzichten.

Die Gebühreneinnahmen bei den Fahrerlaubnisbehörden vermindern sich um 19.396 Euro (74,60 Euro pro Fall), beim Kraftfahrt-Bundesamt um 1.378 Euro (5,30 Euro pro Fall) und bei den Technischen Prüfstellen um 37.934 Euro (145,90 Euro pro Fall).

**III. Ergebnis**

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die Weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatterin