

15.02.23

Vk - Fz - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz,
nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
des Bundesministeriums des Innern und für Heimat
des Bundesministeriums der Finanzen**

Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) in der Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, wurde seit ihrer Verkündung erheblich verändert und ergänzt.

Mit der vorliegenden Verordnung wird das Ziel verfolgt,

- die FZV begrifflich an EU-Recht anzupassen,
- verschiedene Beschlüsse auf Bund-Länder-Ebene hinsichtlich der Vorschriften über die Fahrzeugzulassung umzusetzen und
- mit dem weiteren Ausbau der internetbasierten Fahrzeugzulassung (i-Kfz) das Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung effizienter und weniger zeitaufwendig zu gestalten.
- Mit der Verordnung wird die Digitalisierung der Verwaltung vorangetrieben, indem die Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode, proaktives Verwaltungshandeln durch antragslose und automatisierte Verfahren gesetzlich zu verankern (vgl. S. 8 Zeile 176-178 des Koalitionsvertrages), für den Bereich der Fahrzeugzulassung durch Erweiterung der bereits bestehenden Digitalisierung umgesetzt wird.

Im Rahmen der vorliegenden Verordnung werden hierfür die Vorschriften über die internetbasierte Fahrzeugzulassung (Stufe 4 i-Kfz) erweitert:

1. Das Vertrauensniveau bei der Identifizierung im Rahmen des internetbasierten Verfahrens wird vom Niveau „hoch“ auf das Niveau „substanziell“ erweitert.
2. Juristische Personen erhalten die Möglichkeit, die Zulassungsvorgänge Erstzulassung, Tageszulassung, Umschreibung, Wiederzulassung und Außerbetriebsetzung internetbasiert über die bestehenden Portale der zuständigen Zulassungsbehörden zu nutzen. Der Zugang zu den internetbasierten Verfahren wird durch die Erweiterung des Vertrauensniveaus auf „substanziell“ erleichtert.

3. Es wird die Möglichkeit geschaffen, Oldtimer-, Saison- sowie E-Kennzeichen im Rahmen des internetbasierten Zulassungsverfahrens zu beantragen.
4. Die vollautomatisierte Antragsbearbeitung wird Regelfall bei der Bearbeitung von allen Anträgen in den Portalen der zuständigen Zulassungsbehörden; nur wenn die vollautomatisierte Antragsbearbeitung scheitert, findet die teilautomatisierte Antragsbearbeitung statt.
5. Es wird dem Bedarf der Wirtschaft Rechnung getragen, für ein Fahrzeug eine auf einen Tag befristete Zulassung zu erhalten (Tageszulassung). Hiermit soll die Fahrt befristet auf den einen Tag der Zulassung ermöglicht werden.
6. Die Möglichkeit der sofortigen Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nach Abschluss des internetbasierten Zulassungsverfahrens wird geschaffen.
7. Es wird eine zentrale Großkundenschnittstelle (GKS) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geschaffen, die es juristischen Personen des Privatrechts, die über 500 Zulassungsvorgänge pro Jahr durchführen, ermöglicht, nach entsprechender Registrierung als Großkunde diese Massenzulassungsvorgänge in einem automatisierten und einheitlichen Verfahren abzuwickeln. Während sich die Anforderungen der juristischen Personen an internetbasierte Verfahren, sofern sie wenige Zulassungen durchführen, kaum von den Anforderungen natürlicher Personen unterscheiden, grenzen sich die Anforderungen der Großkunden davon wesentlich ab. Großkunden agieren oftmals bundesweit und lassen in unterschiedlichen Zulassungsbehörden eine hohe Anzahl an Fahrzeugen zu. Um diese Vorgänge schnell und effizient abwickeln zu können und die Zulassungsbehörden zu entlasten, haben Großkunden einen Bedarf an möglichst automatisierten und bundesweit einheitlichen Zulassungsprozessen. Dieser besondere Bedarf wird über die GKS beim KBA nunmehr gedeckt.

Im Zusammenhang mit den erweiterten Vorschriften der internetbasierten Fahrzeugzulassung erfolgt auch die Anpassung der Vorschriften der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Das internetbasierte Zulassungsverfahren wird für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft kostengünstiger.

Die Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung, BKatV) wird ebenfalls an die Neufassung der FZV angepasst.

Aufgrund der Neufassung der FZV ergeben sich weitere Folgeänderungen anderer Vorschriften, die jedoch im Wesentlichen Anpassungen der Verweise auf die Vorschriften der FZV sind.

B. Lösung

Die oben genannten Ziele werden durch die Neufassung der FZV und durch entsprechende Anpassungen weiterer Vorschriften erreicht.

Mit der Umsetzung dieser Verordnung geht folgender Nutzen einher:

In der Bundesrepublik Deutschland werden jährlich ca. 20 Millionen Zulassungsvorgänge durchgeführt. Die internetbasierte Fahrzeugzulassung stand dabei nur natürlichen Personen offen. Der Nutzungsgrad ist daher mit derzeit ca. 120 Tausend Vorgängen im internet-basierten Verfahren sehr gering. Durch die Integration weiterer Identifikationsmöglichkeiten im Rahmen der internetbasierten Fahrzeugzulassung und die Ausweitung dieses Verfahrens auf juristische Personen sowie die Einrichtung einer zentralen Großkundenschnittstelle beim KBA ist zu erwarten, dass die Anzahl der internetbasierten Anträge

deutlich steigen wird. Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft werden u. a. dadurch erheblich entlastet, dass Fahrten zur Zulassungsbehörde vermieden werden. Durch die vollautomatisierte Antragsbearbeitung der zu erwartenden hohen Zahl von internetbasierten Anträgen ist zudem eine erhebliche Entlastung der Zulassungsbehörden zu erwarten.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim KBA entstehen im Einzelplan 12 für den Betrieb der GKS zusätzliche laufende Personal- und Sachkosten von jährlich rund 2,110 Millionen Euro. Gleichzeitig wird im Einzelplan 12 mit Gebührenmehreinnahmen in Höhe von 4,098 Millionen Euro pro Jahr gerechnet, von denen die Hälfte im Rahmen der Durchführung bestimmter Prüfungshandlungen an die nach dem Onlinezugangsgesetz (OZG) beauftragten Institutionen des Landes Baden-Württemberg, das insoweit auch für die nachnutzenden Bundesländer und das KBA tätig wird, abzuführen ist. Zusätzlich werden voraussichtlich 16,097 Millionen Euro durch die Großkunden-Registrierung eingenommen. Die Mehreinnahmen der GKS erfolgen im Kapitel 1215. Basis für die Schätzung ist die Annahme der Registrierung von 5000 Großkunden in einem Zeitraum von 5 Jahren. Bei Betriebsaufnahme der GKS im Mai 2023 beläuft sich der Zeitraum von Mai 2023 bis Mai 2028. Der durch die Umsetzung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln im Bereich des Bundes ist finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan auszugleichen. Die entstehenden laufenden Ausgaben können mit Gebühreneinnahmen ausgeglichen werden. Hierfür werden mit dieser Verordnung entsprechende Tatbestände (Registrierung, Antragstellung) in der GebOSt geschaffen.

In den Haushalten der in den Ländern für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörden entsteht ebenfalls ein Haushaltsaufwand ohne Erfüllungsaufwand aufgrund der mit dieser Verordnung vorgenommenen Änderungen, insbesondere im Bereich der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Die Kosten wurden bei der Bemessung der Gebühren für die jeweiligen Amtshandlungen berücksichtigt und werden dadurch ausgeglichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch die Änderung der FZV im Rahmen i-Kfz entfällt bei den Bürgerinnen und Bürgern geschätzter Zeitaufwand in Höhe von rund 2,5 Millionen Stunden und Sachaufwand von 31,4 Millionen Euro pro Jahr.

Einmaliger Aufwand entsteht nicht.

Durch die übrigen Änderungen der FZV, insbesondere aufgrund der entfallenden Pflicht für Bürgerinnen und Bürger, einen Empfangsbevollmächtigten zu benennen, entfällt ein jährlicher Zeitaufwand in Höhe von rund 106 Stunden und ein Sachaufwand von rund 1 Tausend Euro für Porto. Zudem entfällt ein jährlicher Sachaufwand in Höhe von 17 Tausend Euro aufgrund der entfallenden Pflicht für Fahrzeuge der Klasse L5e, ein Kennzeichen an der Vorderseite zu führen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entfällt durch die Änderung der FZV im Rahmen i-Kfz jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 30,7 Millionen Euro, davon 10,8 Millionen Euro Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Einmaliger Aufwand entsteht gemäß den Annahmen der Schätzung nicht.

Für die Wirtschaft ergibt sich aufgrund der übrigen Änderungen der FZV eine Verringerung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 37 Tausend Euro, die auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten entfallen. Diese lassen sich im Wesentlichen auf den Entfall der verpflichtenden Eintragung als Selbstfahrervermietfahrzeug zurückführen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung verringert sich aufgrund der Änderungen im Rahmen i-Kfz der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 7 Millionen Euro. Einerseits erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um knapp 2 Millionen Euro. Andererseits verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen) um 8,9 Millionen Euro.

Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 44,2 Millionen Euro. Davon entfallen knapp 40 Millionen Euro auf den Bund und knapp 4,2 Millionen Euro auf die Länder (einschließlich des Erfüllungsaufwandes der Kommunen).

Ergänzender Hinweis:

Die Einrichtung der GKS beim KBA erfolgt bereits jetzt im Projektbetrieb und wird nicht nach Inkrafttreten dieser Verordnung erforderlich sein. Die Finanzierung dafür erfolgte aus Projektmitteln zur Umsetzung des OZG. Die Kosten für die Einrichtung der GKS beim KBA und für die Einrichtung des Verfahrens bis zum Zeitpunkt der Aufnahme des Realbetriebs der GKS sind bereits durch Mittel zur Umsetzung des OZG in Höhe von ca. 10 Millionen Euro für das KBA finanziert worden. Eine weitere Finanzierung in Höhe von ca. 18 Millionen Euro erfolgte für die Umsetzung des Digitalisierungslabors in Baden-Württemberg, mit dem sowohl die Umsetzung der Stufe 4 i-Kfz als auch ein Anteil zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der GKS realisiert worden sind. Dieser Erfüllungsaufwand fällt nicht mehr zusätzlich an, ist aber bereits angefallen und daher in hiesigem Erfüllungsaufwand abzubilden.

Durch die weiteren Änderungen außerhalb i-Kfz erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 279 Tausend Euro. Davon fallen rund 188 Tausend Euro auf den Bund und rund 91 Tausend Euro auf die Länder. Der einmalige Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beträgt rund 3 Tausend Euro. Diese Änderungen des Erfüllungsaufwands sind insbesondere auf die Erweiterung der Berechtigten für ein rotes Kennzeichen zurückzuführen.

F. Weitere Kosten

Im Zusammenhang mit den erweiterten Vorschriften der internetbasierten Fahrzeugzulassung erfolgt auch die Anpassung der Vorschriften der GebOSt. Das internetbasierte Zulassungsverfahren wird für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft kostengünstiger. Demgegenüber erhöhen sich die Gebühren für das Vor-Ort-Verfahren bei der Zulassungsbehörde. Insgesamt ergibt sich hier ein Ausgleich der Kostenerhöhung durch die Verringerung der Kosten im Rahmen der internetbasierten Verfahren. Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Artikel 12 verweisen.

Für die beim KBA neu eingerichtete GKS waren neue Gebührentatbestände zu schaffen. Dies betrifft zum einen Gebühren für die Registrierung einer juristischen Person des Pri-

vatrechts bei der GKS sowie zum anderen für die Entgegennahme des Antrags eines Großkunden durch das KBA. Bei einer Registrierungs-Gebühr von 3220 Euro und angenommen 5000 Großkunden ergeben sich so einmalige weitere Kosten der Wirtschaft in Höhe von rund 16,1 Millionen Euro. Hinzu kommen noch jährliche weitere Kosten in Höhe von 0,30 Euro je gestellten Antrag. Davon ausgehend, dass rund 13 Millionen Anträge jährlich über die GKS gestellt werden, würden sich für die Wirtschaft so jährlich weitere Kosten in Höhe von 3,9 Millionen Euro ergeben.

15.02.23

Vk - Fz - In - U

Verordnung**des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz,
nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
des Bundesministeriums des Innern und für Heimat
des Bundesministeriums der Finanzen**

**Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung
und zur Änderung weiterer Vorschriften**Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 15. Februar 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr, vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, vom Bundesministerium des Innern und für Heimat und vom Bundesministerium der Finanzen zu erlassende

Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur
Änderung weiterer Vorschriften

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

Sarah Ryglewski

Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften¹⁾

Vom ...

Es verordnen

das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 1 und 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176), auf Grund

- des § 1j Absatz 1, des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5, 6, 9, 10, 11, 14 auch in Verbindung mit Absatz 3, des § 6 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 1 und 2, des § 6 Absatz 5 und 8, des § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3, Absatz 8 Nummer 1, des § 6g Absatz 4 in Verbindung mit Absatz 5, der § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 und § 30c Satz 1 Nummer 3 und 7 sowie des § 47 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6a Absatz 2, 3 und 8 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung, von denen § 1j durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) eingefügt worden ist, § 6 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst worden ist, § 6g zuletzt durch Artikel 137 Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist sowie §§ 6a, 26a, 30c und 47 zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden sind,
- des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6, 11, Nummer 12 in Verbindung mit Absatz 3 und 6 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst worden ist und in Verbindung mit § 4 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetz in der Fassung und Bekanntmachung vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), der zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz,
- des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5, 6, 11, 13 in Verbindung mit Absatz 3 und 6 Satz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst worden ist, mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat,
- des § 7 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), der zuletzt durch Artikel 493 der Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57)

das Bundesministerium der Finanzen auf Grund

- des § 6 Absatz 4 Satz 2 des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), der zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2451) geändert worden ist,
- des § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2184) geändert worden ist, sowie
- des § 150 Absatz 6 der Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61), der zuletzt durch Artikel 25 des Gesetzes vom 16. Dezember 2022 (BGBl. I S.2294) geändert worden ist:

Artikel 1

Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV)

Inhaltsübersicht

A b s c h n i t t 1

A l l g e m e i n e R e g e l u n g e n

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Notwendigkeit einer Zulassung
- § 4 Voraussetzungen für die Inbetriebsetzung eines zulassungsfreien Fahrzeuges
- § 5 Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen

A b s c h n i t t 2

Z u l a s s u n g s v e r f a h r e n

- § 6 Antrag auf Zulassung
- § 7 Tageszulassung
- § 8 Zulassung in der Bundesrepublik Deutschland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat
- § 9 Zuteilung von Kennzeichen
- § 10 Besondere Kennzeichen
- § 11 Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge
- § 12 Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen
- § 13 Zulassungsbescheinigung Teil I
- § 14 Zulassungsbescheinigung Teil II
- § 15 Mitteilungspflichten bei Änderungen

§ 16 Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung

§ 17 Verwertungsnachweis

Abschnitt 3 Internetbasierte Zulassung

§ 18 Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren

Unterabschnitt 1

Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren über Portale der Zulassungsbehörden

§ 19 Portal

§ 20 Antrag

§ 21 Sicherheitscodes

§ 22 Nachweis der Hauptuntersuchungen und der Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

§ 23 Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung sowie Vorbehalt der Nachprüfung

Unterabschnitt 2

Internetbasierte Außerbetriebsetzung

§ 24 Antrag auf Außerbetriebsetzung

§ 25 Außerbetriebsetzung

Unterabschnitt 3

Internetbasierte Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung und Änderung bei Halter- und Wohnsitzwechsel

§ 26 Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und für Änderungen

§ 27 Internetbasierte Erstzulassung

§ 28 Internetbasierte Tageszulassung

§ 29 Internetbasierte Wiederzulassung

§ 30 Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebsetzung

Unterabschnitt 4

Sofortige Inbetriebsetzung bei internetbasierten Zulassungsvorgängen

§ 31 Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebsetzung

§ 32 Vorläufiger Zulassungsnachweis

Unterabschnitt 5

Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt

§ 33 Großkundenschnittstelle

§ 34 Registrierung als Großkunde

- § 35 Identifizierungsmerkmal
- § 36 Überprüfung der Voraussetzungen und Widerruf der Registrierung als Großkunde
- § 37 Antragstellung über die Großkundenschnittstelle
- § 38 Übermittlung eines Antrags an die Zulassungsbehörde und automatische Ergänzung erforderlicher Daten
- § 39 Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde
- § 40 Sofortige Inbetriebsetzung nach Entscheidung der Zulassungsbehörde

A b s c h n i t t 4

Z e i t w e i l i g e T e i l n a h m e a m S t r a ß e n v e r k e h r

- § 41 Prüfungsfahrten, Probefahrten und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen
- § 42 Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen
- § 43 Fahrten zur Teilnahme an Veranstaltungen für Oldtimer
- § 44 Fahrten im internationalen Verkehr
- § 45 Fahrten zur dauerhaften Verbringung eines Fahrzeuges in das Ausland

A b s c h n i t t 5

T e i l n a h m e a u s l ä n d i s c h e r F a h r z e u g e a m S t r a ß e n v e r k e h r

- § 46 Vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland
- § 47 Kennzeichen und Unterscheidungszeichen
- § 48 Beschränkung und Untersagung des Betriebs ausländischer Fahrzeuge

A b s c h n i t t 6

Ü b e r w a c h u n g d e s V e r s i c h e r u n g s s c h u t z e s d e r F a h r z e u g e

- § 49 Versicherungsnachweis
- § 50 Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörde
- § 51 Maßnahmen und Pflichten bei fehlendem Versicherungsschutz
- § 52 Versicherungskennzeichen
- § 53 Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens
- § 54 Rote Versicherungskennzeichen
- § 55 Maßnahmen bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses
- § 56 Versicherungsplakette

A b s c h n i t t 7

F a h r z e u g r e g i s t e r

- § 57 Erhebung und Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister
- § 58 Erhebung und Speicherung der Fahrzeugdaten im örtlichen Fahrzeugregister
- § 59 Erhebung und Speicherung der Halterdaten in den Fahrzeugregistern

- § 60 Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt
- § 61 Übermittlung, Erhebung und Speicherung der Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister
- § 62 Übermittlung von Daten an die Versicherer
- § 63 Mitteilungen an die Finanzbehörden
- § 64 Übermittlung von Daten an Stellen zur Durchführung des Bundesleistungsgesetzes, des Verkehrssicherstellungsgesetzes, des Verkehrsleistungsgesetzes und von Maßnahmen des Katastrophenschutzes
- § 65 Übermittlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Zulassungsbehörden
- § 66 Abruf im automatisierten Verfahren
- § 67 Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren
- § 68 Sicherung des Abrufverfahrens gegen Missbrauch
- § 69 Aufzeichnung der Abrufe im automatisierten Verfahren
- § 70 Abruf im automatisierten Verfahren durch ausländische Stellen
- § 71 Übermittlungssperren
- § 72 Löschung von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister
- § 73 Löschung von Daten aus dem örtlichen Fahrzeugregister
- § 74 Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen

A b s c h n i t t 8

D u r c h f ü h r u n g s - u n d S c h l u s s v o r s c h r i f t e n

- § 75 Zuständigkeiten
- § 76 Ausnahmen
- § 77 Ordnungswidrigkeiten
- § 78 Verweis auf technische Regelwerke
- § 79 Übergangs- und Anwendungsbestimmungen
- Anlage 1 Ausgestaltung, Einteilung und Zuteilung der Buchstaben- und Zahlengruppen für die Erkennungsnummern der Kennzeichen
- Anlage 2 Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, der Bundespolizei, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen
- Anlage 3 Plakettenmuster für elektrisch betriebene Fahrzeuge
- Anlage 4 Ausgestaltung der Kennzeichen
- Anlage 5 Stempelplaketten und Plakettenträger
- Anlage 6 Zulassungsbescheinigung Teil I
- Anlage 7 Zulassungsbescheinigung Teil I für Fahrzeuge der Bundeswehr
- Anlage 8 Zulassungsbescheinigung Teil II
- Anlage 9 Verwertungsnachweis

- Anlage 10 Verifizierung der Prüfziffer
- Anlage 11 Verifizierung und Verarbeitung der Daten für internetbasierte Zulassungsverfahren
- Anlage 12 Bevollmächtigung eines Großkunden zur Antragstellung bei der Zulassungsbehörde mithilfe der beim Kraftfahrt-Bundesamt vorhandenen Großkundenschnittstelle
- Anlage 13 Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen
- Anlage 14 Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen
- Anlage 15 Fahrzeugscheinheft für Oldtimerfahrzeuge mit roten Kennzeichen
- Anlage 16 Bestätigung über eine dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechende Haftpflichtversicherung
- Anlage 17 Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge
- Anlage 18 Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge

A b s c h n i t t 1

A l l g e m e i n e R e g e l u n g e n

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung ist anzuwenden auf

1. die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 Kilometern pro Stunde und
2. die Zulassung ihrer Anhänger.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. Kraftfahrzeug: nicht dauerhaft spurgeführtes Landfahrzeug, das durch Maschinenkraft bewegt wird;
2. Anhänger: zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmtes und geeignetes Fahrzeug;
3. Fahrzeug: Kraftfahrzeug und dessen Anhänger;
4. EU-Typgenehmigung: die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilte Typgenehmigung in Anwendung
 - a) der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,

- b) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; L 77 vom 23.3.2016, S. 65; L 64 vom 10.3.2017, S. 116; L 398 vom 11.11.2021, S. 54) in der jeweils geltenden Fassung und
 - c) der Verordnung (EU) Nr. 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. Nr. L 151 vom 14.06.2018 S. 1 A) in der jeweils geltenden Fassung,
5. nationale Typgenehmigung: die behördliche Bestätigung, dass der zur Prüfung vorgestellte Typ eines Fahrzeuges, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den geltenden Bauvorschriften entspricht;
 6. Fahrzeug-Einzelgenehmigung: die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union (Mitgliedstaat) in Anwendung der Verordnung (EU) 2018/858 erteilte Bestätigung, dass ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug, das eine oder keine Einzelausführung darstellt, den einschlägigen Vorschriften und technischen Anforderungen für die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung entspricht oder eine in Anwendung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilte behördliche Bestätigung, dass das betreffende Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit den geltenden Bauvorschriften entspricht;
 7. Übereinstimmungsbescheinigung: das in Anwendung der Artikel 36 und 37 der Verordnung (EU) Nr. 2018/858, des Artikels 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und des Artikels 33 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ausgestellte Dokument;
 8. Datenbestätigung: die vom Inhaber einer nationalen Typgenehmigung für Fahrzeuge ausgestellte Bescheinigung, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung dem genehmigten Typ und den ausgewiesenen Angaben über die Beschaffenheit entspricht;
 9. Kraftrad: zweirädriges Kraftfahrzeug mit oder ohne Beiwagen, mit einem Hubraum von mehr als 50 Kubikzentimetern im Fall eines Verbrennungsmotors, oder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 Kilometern pro Stunde;
 10. Leichtkraftrad: Kraftrad mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 Kilowatt und im Fall eines Verbrennungsmotors mit einem Hubraum von mehr als 50 Kubikzentimetern und höchstens 125 Kubikzentimetern;
 11. Kleinkraftrad: zweirädriges oder dreirädriges Kraftfahrzeug mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 Kilometern pro Stunde und folgenden Eigenschaften:
 - a) zweirädriges Kleinkraftrad mit Verbrennungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 Kubikzentimetern beträgt, oder mit Elektromotor, dessen höchste Nenndauerleistung nicht mehr als 4 Kilowatt beträgt;
 - b) dreirädriges Kleinkraftrad mit Fremdzündungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 Kubikzentimetern beträgt, mit einem anderen Verbrennungsmotor, dessen höchste Nutzleistung nicht mehr als 4 Kilowatt beträgt, oder mit einem Elektromotor, dessen höchste Nenndauerleistung nicht mehr als 4 Kilowatt beträgt;

12. leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug: leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe f in Verbindung mit dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;
13. motorisierter Krankenfahrstuhl: einsitziges, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmtes Kraftfahrzeug mit Elektroantrieb, einer Leermasse von nicht mehr als 300 Kilogramm einschließlich Batterie, jedoch ohne Fahrer, einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 Kilogramm, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 Kilometern pro Stunde und einer Breite von höchstens 110 Zentimetern;
14. Zugmaschine: Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet ist;
15. Sattelzugmaschine: Zugmaschine für Sattelanhänger;
16. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine: Kraftfahrzeug, dessen Funktion im Wesentlichen in der Erzeugung einer Zugkraft besteht und das besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen und zum Antrieb von auswechselbaren Geräten für land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten oder zum Ziehen von Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt und geeignet ist, auch wenn es zum Transport von Lasten im Zusammenhang mit land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet oder mit Beifahrersitzen ausgestattet ist;
17. selbstfahrende Arbeitsmaschine: Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und seinen besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet ist;
18. Stapler: Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart für das Aufnehmen, Heben, Bewegen und Positionieren von Lasten bestimmt und geeignet ist;
19. Sattelanhänger: Anhänger, der mit einem Kraftfahrzeug so verbunden ist, dass er teilweise auf dem Kraftfahrzeug aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts oder seiner Ladung von dem Kraftfahrzeug getragen wird;
20. land- oder forstwirtschaftliches Arbeitsgerät: Gerät zum Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft, welches dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und die Funktion der Zugmaschine verändert oder erweitert;
21. Sitzkarren: einachsiger Anhänger, der nach seiner Bauart nur dazu bestimmt und geeignet ist, einer Person das Führen einer einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschine von einem Sitz aus zu ermöglichen;
22. Oldtimer: Fahrzeug, das zum Zeitpunkt seiner Begutachtung als Oldtimer vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen ist, weitestgehend dem Originalzustand entspricht, in einem guten Erhaltungszustand ist und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dient;
23. Probefahrt: die Fahrt zur Feststellung und zum Nachweis der Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeuges;
24. Prüfungsfahrt: die Fahrt zur Durchführung der Prüfung eines Fahrzeuges durch einen Berechtigten eines benannten Technischen Dienstes, einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr oder einer anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einschließlich der Fahrt des Fahrzeuges zum Prüfungsort und zurück;

25. Überführungsfahrt: die Fahrt zur Überführung des Fahrzeuges an einen anderen Ort, auch zur Durchführung von Um- oder Aufbauten.

Die nationale Typgenehmigung nach Satz 1 Nummer 5 oder die Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Satz 1 Nummer 6 ist eine Betriebserlaubnis im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes und eine Allgemeine Betriebserlaubnis im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Unter den Begriff der selbstfahrenden Arbeitsmaschine nach Satz 1 Nummer 17 fällt auch ein selbstfahrender Futtermischwagen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 Kilometern pro Stunde. Ein land- und forstwirtschaftliches Arbeitsgerät nach Satz 1 Nummer 20 kann auch mit einer Ladeplattform ausgestattet sein, die für die Aufnahme der zur Ausführung der Arbeiten erforderlichen Geräte und Vorrichtungen oder die für die zeitweilige Lagerung der bei der Arbeit erzeugten und benötigten Materialien konstruiert und gebaut ist. Des Weiteren zählt zu einem land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsgerät nach Satz 1 Nummer 20 auch ein Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden, und das dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt ist, sofern der Quotient zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeuges weniger als 3,0 beträgt.

§ 3

Notwendigkeit einer Zulassung

(1) Ein Kraftfahrzeug und seine Anhänger dürfen von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Die Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn

1. das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder für das Fahrzeug eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung erteilt ist und
2. und jeweils Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht.

Die Zulassung hat durch Zuteilung eines Kennzeichens, Abstempelung der Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung, soweit nachfolgend nicht etwas anderes bestimmt ist, zu erfolgen.

(2) Die Zulassung eines Fahrzeuges mit autonomer Fahrfunktion oder eines Fahrzeuges zur Erprobung von automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen richtet sich ergänzend nach den Vorschriften der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung.

(3) Einer Zulassung bedürfen nicht

1. folgende Arten von Kraftfahrzeugen:
 - a) selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Stapler,
 - b) einachsige Zugmaschinen, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden,
 - c) Leichtkrafträder,
 - d) zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder,
 - e) motorisierte Krankenfahrstühle,

- f) leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge einschließlich vierrädriger Leichtkraftfahrzeuge der Klasse L6e die nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002 S. 1) typgenehmigt wurden,
- g) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung,

2. folgende Arten von Anhängern:

- a) Anhänger in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben, wenn die Anhänger nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet und mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 Kilometern pro Stunde hinter Zugmaschinen oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mitgeführt werden,
- b) Wohnwagen und Packwagen im Schaustellergewerbe, die von Zugmaschinen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 Kilometern pro Stunde mitgeführt werden,
- c) fahrbare Baubuden und Toilettenwagen, die von Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 Kilometern pro Stunde mitgeführt werden,
- d) Arbeitsmaschinen,
- e) Spezialanhänger zur Beförderung von Sportgeräten, von Tieren für Sportzwecke oder von Rettungsbooten der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Zivil- und des Katastrophenschutzes, wenn die Anhänger ausschließlich für solche Beförderungen verwendet werden,
- f) einachsige Anhänger hinter Krafträdern, Kleinkrafträdern und motorisierten Krankenfahrstühlen,
- g) Anhänger für den Einsatzzweck der Feuerwehren und des Zivil- und Katastrophenschutzes,
- h) land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte.
- i) hinter land- oder forstwirtschaftlichen einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen mitgeführte Sitzkarren.

Anhänger im Sinne des Satzes 1 Nummer 2 Buchstabe a bis c sind nur dann zulassungsfrei, wenn sie für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 Kilometern pro Stunde in der durch § 58 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebenen Weise gekennzeichnet sind.

(4) Auf Antrag können die nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis f und Nummer 2 zulassungsfreien Fahrzeuge zugelassen werden.

(5) Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines nach Absatz 1 Satz 1 zulassungspflichtigen Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug zugelassen ist.

§ 4

Voraussetzungen für die Inbetriebsetzung eines zulassungsfreien Fahrzeuges

(1) Ein zulassungsfreies Fahrzeug nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 2 Buchstabe a bis g sowie ein land- oder forstwirtschaftliches Arbeitsgerät mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 Tonnen darf von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn es einem genehmigten Typ entspricht oder eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung erteilt ist.

(2) Eine das Fahrzeug führende Person darf folgende Fahrzeuge nach Absatz 1 auf öffentlichen Straßen nur dann in Betrieb setzen, wenn das jeweilige Fahrzeug zudem ein Kennzeichen nach § 9 Absatz 1 Satz 1 führt:

1. Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 Kilometern pro Stunde,
2. Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c,
3. Anhänger nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d und e, die nicht für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 Kilometern pro Stunde in der durch § 58 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebenen Weise gekennzeichnet sind.

Auf die Zuteilung des Kennzeichens sind die Bestimmungen über die Kennzeichenzuteilung im Zulassungsverfahren mit Ausnahme der Vorschriften über die Zulassungsbescheinigung Teil II anzuwenden.

(3) Eine das Fahrzeug führende Person darf ein Kraftfahrzeug nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d bis f nur dann auf öffentlichen Straßen in Betrieb setzen, wenn es ein gültiges Versicherungskennzeichen nach § 52 Absatz 1 Satz 1 führt. Besteht keine Versicherungspflicht, darf das Fahrzeug nur mit einem Kennzeichen nach § 9 Absatz 1 Satz 1 in Betrieb gesetzt werden, sofern nicht von einer Ausstellung des Versicherungskennzeichens nach § 52 Absatz 4 Satz 1 Gebrauch gemacht wird. Im Fall des Satzes 2 sind auf die Zuteilung des Kennzeichens die Bestimmungen über die Kennzeichenzuteilung im Zulassungsverfahren mit Ausnahme der Vorschriften über die Zulassungsbescheinigung Teil II anzuwenden.

(4) Ein Kraftfahrzeug nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 Kilometern pro Stunde muss der Halter zum Betrieb auf öffentlichen Straßen zudem mit seinem Vornamen, Namen und Wohnort oder der Bezeichnung seiner Firma und deren Sitz kennzeichnen, wobei die Angaben vom Halter dauerhaft und deutlich lesbar auf der linken Seite des Fahrzeuges anzubringen sind. Ein motorisierter Krankenfahrstuhl nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe e muss zum Betrieb auf öffentlichen Straßen zudem vom Halter mit einer Kennzeichnungstafel nach der Regelung Nr. 69 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung von bauartbedingt langsam fahrenden Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger vom 24. Oktober 2009 (ABl. L 200 vom 31.7.2010, S. 1–27) gekennzeichnet sein, die an der Fahrzeugrückseite oben anzubringen ist.

(5) Wird ein Fahrzeug nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis f und Nummer 2, für das keine Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestellt wurde, auf öffentlichen Straßen geführt oder mitgeführt, so ist von der das Fahrzeug führenden Person die Übereinstimmungsbescheinigung,

die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Bei einer einachsigen Zugmaschine nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Anhängern nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a, c, d, g und h genügt es, wenn die das Fahrzeug führende Person im Fall des Satzes 1 die Übereinstimmungsbescheinigung, die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Satz 1 aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung aushändigt.

(6) Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen nur anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug

1. in den Fällen des Absatz 1 einem genehmigten Typ entspricht oder eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung erteilt ist und
2. in den Fällen des Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 2 ein Kennzeichen oder in den Fällen des Absatz 3 Satz 1 ein Versicherungskennzeichen führt.

§ 5

Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen

(1) Erweist sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach dieser Verordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, so kann die nach Landesrecht für die Ausführung dieser Verordnung zuständige Behörde (Zulassungsbehörde) dem Halter oder Eigentümer eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen.

(2) Ist der Betrieb eines Fahrzeuges, für das ein Kennzeichen zugeteilt ist, beschränkt oder untersagt, hat der Halter oder Eigentümer das Fahrzeug unverzüglich nach Maßgabe des § 16 Absatz 1 Satz 1 außer Betrieb setzen zu lassen oder der Zulassungsbehörde nachzuweisen, dass die Gründe für die Beschränkung oder Untersagung des Betriebs nicht oder nicht mehr vorliegen. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn der Betrieb des Fahrzeuges nicht nach Absatz 1 untersagt ist oder eine angeordnete Beschränkung eingehalten werden kann.

(3) Besteht Anlass zu der Annahme, dass ein Fahrzeug nicht den Vorschriften dieser Verordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entspricht, so kann die Zulassungsbehörde anordnen, dass

1. ein von ihr bestimmter Nachweis über die Vorschriftsmäßigkeit oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, eines Unterschriftsberechtigten eines Technischen Dienstes, der zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse zur Erlangung einer EU-Typgenehmigung benannt ist, eines Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Prüfindgenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgelegt wird oder
2. das Fahrzeug vorgeführt wird.

Soweit es im Einzelfall erforderlich ist, kann die Zulassungsbehörde mehrere Anordnungen nach Satz 1 treffen.

Abschnitt 2

Zulassungsverfahren

§ 6

Antrag auf Zulassung

(1) Die Zulassung eines Fahrzeuges ist bei der nach § 75 zuständigen Zulassungsbehörde zu beantragen. Im Antrag sind zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern folgende Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen:

1. bei natürlichen Personen:

Familiename, Geburtsname, Vornamen, vom Halter für die Zuteilung des Kennzeichens angegebener Ordens- oder Künstlurname, Geburtsdatum und Geburtsort oder, wenn dieser nicht bekannt ist, Staat der Geburt, Geschlecht und Anschrift des Halters;

2. bei juristischen Personen und Behörden:

Name oder Bezeichnung und Anschrift;

3. bei Vereinigungen:

Vertreter mit den Angaben nach Nummer 1 oder 2 und Name der Vereinigung.

Bei beruflich selbstständigen Haltern sind außerdem die Daten nach § 33 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes über Beruf oder Gewerbe anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen.

(2) Ein Halter ohne Wohnsitz und ohne gewöhnlichen Aufenthalt oder ohne Sitz und ohne Geschäftsleitung in der Bundesrepublik Deutschland, dessen Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort in der Bundesrepublik Deutschland hat, hat der Zulassungsbehörde auf Verlangen einen Empfangsbevollmächtigten in der Bundesrepublik Deutschland zu benennen. Dies gilt nicht, wenn der Halter seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt oder seinen Sitz oder seine Geschäftsleitung

1. in einem Mitgliedsstaat oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (Vertragsstaat) hat, in den eine Zustellung nach § 9 Absatz 1 Nummer 1 oder Nummer 4 des Verwaltungszustellungsgesetzes möglich ist, oder
2. in einem Staat hat, in dem das Europäische Übereinkommen über die Zustellung von Schriftstücken in Verwaltungssachen im Ausland vom 6. Dezember 1982 (BGBl. I S.1057) in Kraft ist.

(3) Mit dem Antrag ist die Zulassungsbescheinigung Teil II vorzulegen. Wenn diese noch nicht vorhanden ist, ist ihre Ausfertigung nach § 14 zu beantragen.

(4) Bei erstmaliger Zulassung (Erstzulassung) sind folgende Nachweise zu führen:

1. bei einem Fahrzeug mit EU-Typgenehmigung der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine EU-Typgenehmigung vorliegt, durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung,

2. bei einem Fahrzeug mit nationaler Typgenehmigung der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine nationale Typgenehmigung vorliegt, durch
 - a) die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II mit eingetragener Typ- sowie Varianten-/Versionsschlüsselnummer nach § 20 Absatz 3a Satz 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder
 - b) die nach § 20 Absatz 3a Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebene Datenbestätigung,
3. bei einem Fahrzeug mit Fahrzeug-Einzelgenehmigung der Nachweis, dass für das Fahrzeug eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung vorliegt, durch Vorlage der entsprechenden Bescheinigung,
4. bei einem im Sinne des § 3 Absatz 3 zulassungsfreien Fahrzeug durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung, der Datenbestätigung oder der Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung.

Die Nachweise nach Satz 1 sind mit dem Antrag auf Erstzulassung vorzulegen. Der Nachweis nach Satz 1 Nummer 1 gilt als geführt, wenn die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung zu diesem Fahrzeug von der zuständigen Zulassungsbehörde unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer abgerufen worden sind aus

1. der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen des Kraftfahrt-Bundesamtes oder
2. der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen eines anderen Mitgliedstaates, sofern sie in der in Nummer 1 bezeichneten Datenbank nicht vorliegen.

(5) Im Antrag sind zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern zusätzlich folgende Fahrzeugdaten, sofern zutreffend, anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen:

1. die Verwendung des Fahrzeuges als Taxi, als Mietwagen, zur Vermietung an Selbstfahrer, im freigestellten Schülerverkehr, als Kraftomnibus oder Oberleitungsomnibus im Linienverkehr oder eine sonstige Verwendung, sofern sie nach dieser Verordnung oder einer sonstigen auf § 6 des Straßenverkehrsgesetzes beruhenden Rechtsvorschrift der Zulassungsbehörde anzuzeigen ist oder in der Zulassungsbescheinigung Teil I einzutragen ist,
2. Name und Anschrift des Verfügungsberechtigten über die Zulassungsbescheinigung Teil II, sofern eine solche ausgefertigt worden ist,
3. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) Name und Anschrift oder Schlüsselnummer des Versicherers,
 - b) Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung und
 - c) Beginn des Versicherungsschutzes oder
 - d) die Angabe, dass der Halter von der gesetzlichen Versicherungspflicht befreit ist,
4. Name und Anschrift des Empfangsbevollmächtigten im Sinne des oder Name und Anschrift des gesetzlichen oder benannten Vertreters und
5. Anschrift des regelmäßigen Standortes des Fahrzeuges im Fall des Absatzes 2 Satz 2 in Verbindung mit § 75 Absatz 2 Satz 3.

(6) In Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbs neuer Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1b Absatz 2 und 3 des Umsatzsteuergesetzes sind die folgenden Daten, soweit diese der Zulassungsbehörde nicht bereits vorliegen, zur Übermittlung an die zuständigen Finanzbehörden anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen:

1. Name und Anschrift des Antragstellers sowie das für ihn nach § 21 der Abgabenordnung zuständige Finanzamt,
2. Name und Anschrift des Lieferers,
3. Tag der Lieferung,
4. Tag der ersten Inbetriebsetzung,
5. Kilometerstand am Tag der Lieferung,
6. Fahrzeugart, Fahrzeughersteller oder Marke, Fahrzeugtyp und Fahrzeug-Identifizierungsnummer und
7. Verwendungszweck.

(7) Sofern das Fahrzeug aus einem Staat, der nicht Mitgliedstaat oder nicht anderer Vertragsstaat ist, eingeführt oder aus dem Besitz der im Bundesgebiet stationierten ausländischen Streitkräfte, der im Bundesgebiet errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere oder ihrer Mitglieder erworben wurde, so ist mit dem Antrag der Verzollungsnachweis vorzulegen. Wird dieser nicht vorgelegt, hat die Zulassungsbehörde das zuständige Hauptzollamt über die Zulassung zu unterrichten.

(8) Zusätzlich zu den Daten nach Absatz 5 sind zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern mit dem Antrag folgende Fahrzeugdaten anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen, sofern sie nicht in den mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen enthalten sind:

1. Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus,
2. Marke, Typ, Variante, Version und Handelsbezeichnung des Fahrzeuges sowie, wenn für das Fahrzeug eine EU-Typgenehmigung oder eine nationale Typgenehmigung erteilt worden ist, die Nummer und das Datum der Erteilung der Genehmigung, soweit diese Angaben feststellbar sind,
3. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
4. bei Personenkraftwagen: die vom Hersteller auf dem Fahrzeug angebrachte Farbe,
5. Datum der Erstzulassung oder ersten Inbetriebsetzung des Fahrzeuges,
6. bei Zuteilung eines neuen Kennzeichens nach Entstempelung oder Abhandenkommen des bisherigen Kennzeichens das bisherige Kennzeichen,
7. zur Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrzeuges:
 - a) Kraftstoffart oder Energiequelle,
 - b) Höchstgeschwindigkeit in Kilometern pro Stunde,
 - c) Hubraum in Kubikzentimetern,

- d) technisch zulässige Gesamtmasse in Kilogramm, Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeuges (Leermasse) in Kilogramm, Stützlast in Kilogramm, technisch zulässige Anhängelast – gebremst und ungebremst – in Kilogramm, technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in Kilogramm und bei Krafträdern das Leistungsgewicht in Kilowatt/ Kilogramm,
 - e) Zahl der Achsen und der Antriebsachsen,
 - f) Zahl der Sitzplätze einschließlich Fahrersitz und Zahl der Stehplätze,
 - g) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in Kubikmetern,
 - h) Nennleistung in Kilowatt und Nenndrehzahl in min^{-1} ,
 - i) Abgaswert für Kohlenstoffdioxid in Gramm pro Kilometer,
 - j) Länge, Breite und Höhe jeweils als Maße über alles in Millimetern,
 - k) eine Größenbezeichnung der Bereifung je Achse, die in der EU-Typgenehmigung, nationalen Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung bezeichnet wurde oder in dem zum Zweck der Erteilung einer Einzelgenehmigung nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigt wurde,
 - l) Standgeräusch in Dezibel (A) mit Drehzahl bei min^{-1} und Fahrgeräusch in Dezibel (A),
8. bei Fahrzeugen mit autonomen oder automatisierten Fahrfunktionen:
- a) die Nummer, die ausstellende Behörde und das Datum der Betriebserlaubnis,
 - b) die Nummer, die ausstellende Behörde und das Datum der Erprobungsgenehmigung,
 - c) die Nummer, die ausstellende Behörde und das Datum der Betriebsbereichsgenehmigung sowie
 - d) Angaben zur Ausrüstung mit autonomen oder automatisierten Fahr- und Zusatzfunktionen.

Die Zulassungsbehörde kann bei fehlenden Fahrzeugdaten die Vorlage eines Gutachtens anfordern, das von einem amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von einem Unterschriftsberechtigten eines zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes erstellt worden ist und aus dem sich die fehlenden Fahrzeugdaten ergeben.

§ 7

Tageszulassung

(1) Auf Antrag kann die Erstzulassung eines zulassungspflichtigen Fahrzeuges auch für die Dauer ausschließlich des Tages erfolgen, an dem die Erstzulassung wirksam wird (Tageszulassung). Bei einer Tageszulassung bedarf es keiner Abstempelung der Kennzeichenschilder.

(2) Mit dem Ablauf des Tages der Erstzulassung gilt das Fahrzeug als außer Betrieb gesetzt, ohne dass es eines gesonderten Antrages nach § 16 Absatz 1 bedarf.

(3) Die Zulassungsbehörde hat

1. das Datum der Erstzulassung und das Datum der Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I zu vermerken,
2. den Sicherheitscode nach § 13 Absatz 1 Satz 2 freizulegen und
3. einen vorläufigen Zulassungsnachweis auszustellen, der folgende Angaben enthalten muss:
 - a) Name der Zulassungsbehörde,
 - b) die Antragsnummer,
 - c) das Kennzeichen des zugelassenen Fahrzeuges,
 - d) das Datum der Zulassungsentscheidung und
 - e) das Datum der Außerbetriebsetzung.

(4) Ein Fahrzeug mit einer Tageszulassung darf mit den vorgeschriebenen Kennzeichenschildern ohne Stempelplaketten oder Plakettenträger auf öffentlichen Straßen für die Dauer der Zulassung in Betrieb gesetzt werden. Bei der Inbetriebsetzung des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen hat die das Fahrzeug führende Person den vorläufige Zulassungsnachweis bis zum Ablauf des Tages der Erstzulassung von außen gut lesbar im Fahrzeug auszulegen.

§ 8

Zulassung in der Bundesrepublik Deutschland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat

(1) Die Zulassungsbehörde ist befugt, unter Übermittlung des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer oder weiterer Fahrzeugdaten Auskünfte aus ausländischen Registern, auch über nationale Kontaktstellen, oder von ausländischen Stellen einzuholen, soweit dies im Rahmen der Zulassung eines Fahrzeuges, zur Prüfung einer vorherigen oder anderen Zulassung, der Identität oder der Rechtslage hinsichtlich dieses Fahrzeuges erforderlich ist. Sofern die ausländische Zulassungsbescheinigung aus zwei Teilen besteht, kann bei Fehlen des Teils II das Fahrzeug nur zugelassen werden, wenn über das Kraftfahrt-Bundesamt die Bestätigung der zuständigen ausländischen Behörde über die frühere Zulassung eingeholt wurde. Mit dem Antrag auf Zulassung ist die Nummer der ausländischen Zulassungsbescheinigung oder sind die Nummern der Teile I und II der ausländischen Zulassungsbescheinigungen zur Erhebung und Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister mit dem Antrag auf Zulassung nachzuweisen.

(2) Bei einem Fahrzeug, für das eine EU-Typgenehmigung vorliegt und das bereits in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem anderen Vertragsstaat in Betrieb war, ist vor der Zulassung eine Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung durchzuführen, wenn bei Anwendung der Anlage VIII Abschnitt 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zwischenzeitlich eine Untersuchung hätte stattfinden müssen. Satz 1 gilt nicht, wenn eine Untersuchung im Sinne der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie

2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2012, S. 51; L 334 vom 22.12.2015, S. 66; L 219 vom 22.8.2019, S. 25) in der jeweils geltenden Fassung in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem anderen Vertragsstaat, in dem das Fahrzeug in Betrieb war, nachgewiesen wird. Hinsichtlich der Frist für die nächste Hauptuntersuchung gilt Abschnitt 2 der Anlage VIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Der Antragsteller hat nachzuweisen, wann das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat oder in einem anderen Vertragsstaat erstmals in Betrieb gesetzt worden ist. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, ist vor der Zulassung eine Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung durchzuführen.

(3) Bei einem Fahrzeug, für das eine EU-Typgenehmigung vorliegt und das in einem Staat außerhalb der Europäischen Union oder außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums in Betrieb war, ist vor der Zulassung eine Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung durchzuführen.

(4) Die Zulassungsbehörde hat die ausländische Zulassungsbescheinigung einzuziehen, ab dem Zeitpunkt der Einziehung sechs Monate aufzubewahren und nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist unverzüglich zu vernichten. Sie hat das Kraftfahrt-Bundesamt über die Einziehung umgehend, spätestens innerhalb eines Monats, elektronisch zu unterrichten. Ausführungsregelungen zur technisch-organisatorischen Ausgestaltung der Datenübermittlung hat das Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und auf seiner Internetseite in entsprechenden Standards rechtzeitig zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Verkehrsblatt hinzuweisen. Auf Verlangen der zuständigen ausländischen Behörde hat die Zulassungsbehörde die nach Satz 1 eingezogene Zulassungsbescheinigung innerhalb der Aufbewahrungsfrist über das Kraftfahrt-Bundesamt zurückzusenden.

§ 9

Zuteilung von Kennzeichen

(1) Die Zulassungsbehörde hat dem Fahrzeug ein Kennzeichen zuzuteilen, um eine Identifizierung des Halters zu ermöglichen. Das Kennzeichen hat zu bestehen aus

1. einem Unterscheidungszeichen mit ein bis drei Buchstaben für den Verwaltungsbezirk, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und
2. einer auf das einzelne Fahrzeug bezogenen Erkennungsnummer.

Die Zeichenkombination der Erkennungsnummer sowie die Kombination aus Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer dürfen nicht gegen die guten Sitten verstoßen. Die Zuteilung der Erkennungsnummer hat nach Anlage 1 zu erfolgen. Das für die Zuteilung vorgesehene Kennzeichen ist dem Antragsteller auf Verlangen vor der Zuteilung mitzuteilen. Fahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, der Bundespolizei, des Bundeskriminalamts, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen können besondere Kennzeichen nach Anlage 2 erhalten. Die Erkennungsnummern dieser Fahrzeuge dürfen nur aus höchstens sechststelligen Zahlen bestehen.

(2) Bei der Zulassung von zwei Fahrzeugen auf denselben Halter oder der Zuteilung eines Kennzeichens für zwei zulassungsfreie kennzeichenpflichtige Fahrzeuge des selben Halters ist im Rahmen des Absatzes 1 Satz 1 auf dessen Antrag für diese Fahrzeuge ein Wechselkennzeichen zuzuteilen, sofern die Fahrzeuge zu der gleichen Fahrzeugklasse der Fahrzeugklassen M1, L oder O1 nach Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gehören und Kennzeichenschilder gleicher Anzahl und Abmessungen an den Fahrzeugen verwendet werden können. Ein Wechselkennzeichen darf nicht als

Saisonkennzeichen, rotes Kennzeichen, Kurzzeitkennzeichen oder Ausfuhrkennzeichen ausgeführt werden. Das Wechselkennzeichen hat aus einem gemeinsamen Kennzeichenteil für alle Fahrzeuge und einem fahrzeugbezogenen Teil für jedes einzelne Fahrzeug zu bestehen. Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt mit der Maßgabe, dass

1. Unterscheidungszeichen und der bis auf die letzte Ziffer gleiche Teil der Erkennungsnummer den gemeinsamen Kennzeichenteil bilden und
2. die letzte Ziffer der Erkennungsnummer den jeweiligen fahrzeugbezogenen Teil bildet.

Ein Wechselkennzeichen darf von der das Fahrzeug führenden Person zur selben Zeit nur an einem der Fahrzeuge, für die es zugeteilt worden ist, geführt werden. Ein Fahrzeug, für das ein Wechselkennzeichen zugeteilt ist, darf von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur

1. in Betrieb gesetzt werden oder
2. abgestellt werden,

wenn das Wechselkennzeichen an diesem Fahrzeug vollständig angebracht ist. Der Halter darf

1. die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges oder
2. das Abstellen eines Fahrzeuges

auf öffentlichen Straßen nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 6 vorliegen. § 41 Absatz 1 bleibt unberührt.

(3) Die Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke werden auf Antrag der Länder vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr festgelegt oder aufgehoben. Die Buchstabenkombination des Unterscheidungszeichens darf nicht gegen die guten Sitten verstoßen. Die Länder können auch die Festlegung von mehr als einem Unterscheidungszeichen für einen Verwaltungsbezirk beantragen. Die Beantragung eines zusätzlichen Unterscheidungszeichens für einen Verwaltungsbezirk kann seitens der Länder erfolgen, wenn ohne dieses ein Verbrauch der verfügbaren Kennzeichenkombinationen unmittelbar bevorsteht. Die Festlegung und Aufhebung der Unterscheidungszeichen ist vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr unverzüglich im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Ein Kennzeichen, dessen Unterscheidungszeichen aufgehoben ist, darf bis zur Außerbetriebsetzung des betroffenen Fahrzeuges weitergeführt werden.

(4) Die Zulassungsbehörde kann das zugeteilte Kennzeichen von Amts wegen oder auf Antrag ändern. Hierzu kann sie die Vorlage der bisherigen abgestempelten Kennzeichenschilder zur Entstempelung sowie die Vorführung des Fahrzeuges anordnen.

§ 10

Besondere Kennzeichen

(1) Auf Antrag ist für ein Fahrzeug, für das ein Gutachten nach § 23 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorliegt, ein Oldtimerkennzeichen zuzuteilen. Dieses Kennzeichen hat aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1 zu bestehen. Es hat als Oldtimerkennzeichen den Kennbuchstaben „H“ als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer, der von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zu vermerken ist, zu führen. Die Zulassungsbehörde kann im Einzelfall bei der Berechnung des in geforderten Mindestzeitraums vor

dem Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens liegende Zeiten, in denen das Fahrzeug außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs in Betrieb gesetzt wurde, anrechnen.

(2) Für ein Fahrzeug, dessen Halter von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist, ist abweichend von § 12 Absatz 1 ein Kennzeichen mit grüner Beschriftung auf weißem Grund (grünes Kennzeichen) zuzuteilen. Ausgenommen von Satz 1 sind:

1. Fahrzeuge von Behörden,
2. Fahrzeuge des Personals von diplomatischen und konsularischen Vertretungen,
3. Kraftomnibusse und Personenkraftwagen mit acht oder neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz sowie Anhänger, die hinter diesen Fahrzeugen mitgeführt werden, wenn das Fahrzeug überwiegend im Linienverkehr eingesetzt wird,
4. Leichtkrafträder und Kleinkrafträder,
5. Fahrzeuge von schwerbehinderten Personen im Sinne des § 3a Absatz 1 und 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes,
6. besonders emissionsreduzierte Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und
7. Fahrzeuge mit einem Wechselkennzeichen nach.

Ein grünes Kennzeichen ist auch für Anhänger zuzuteilen, wenn dies für Zwecke der Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger nach § 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beantragt wird. Die Zuteilung ist in der Zulassungsbescheinigung Teil I zu vermerken.

(3) Auf Antrag ist einem Fahrzeug ein Saisonkennzeichen zuzuteilen. Es hat aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1 zu bestehen und einen Betriebszeitraum als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer anzugeben. Der Betriebszeitraum ist auf volle Monate zu bemessen. Der Betriebszeitraum muss mindestens zwei Monate und darf höchstens elf Monate umfassen und ist von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II in Klammern hinter dem Kennzeichen, in den Fällen des Absatz 1 Satz 3 oder § 11 Absatz 2 Satz 2 hinter dem jeweiligen Kennbuchstaben, zu vermerken. Auch grüne Kennzeichen nach Absatz 2 können als Saisonkennzeichen zugeteilt werden. Das Fahrzeug darf von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur während des angegebenen Betriebszeitraums

1. in Betrieb gesetzt werden oder
2. abgestellt werden.

Der Halter darf

1. die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges oder
2. das Abstellen eines Fahrzeuges

auf öffentlichen Straßen nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 6 vorliegen. Saisonkennzeichen gelten außerhalb des Betriebszeitraums bei Fahrten zur Abmeldung und bei Rückfahrten nach Abstempelung der Kennzeichenschilder als ungestempelte Kennzeichen im Sinne des § 12 Absatz 4. Die §§ 41 und 42 bleiben unberührt.

§ 11

Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge²⁾

(1) Auf Antrag ist für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes ein Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zuzuteilen. Für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes gilt Satz 1 jedoch nur, wenn das Fahrzeug die Anforderungen des § 3 Absatz 3 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllt.

(2) Das Kennzeichen nach Absatz 1 Satz 1 ist das nach § 9 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 10 Absatz 2 und 3, zugeteilte Kennzeichen. Es hat den Kennbuchstaben „E“ als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer zu führen, der von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zu vermerken ist. Wird ein Wechselkennzeichen nach § 9 Absatz 2 zugeteilt, ist der Kennbuchstabe „E“ auf dem fahrzeugbezogenen Teil anzubringen.

(3) Mit dem Antrag nach Absatz 1 Satz 1 ist nachzuweisen, dass es sich um ein dort bezeichnetes Fahrzeug handelt.

(4) Bei einem Fahrzeug im Sinne von Absatz 1 Satz 1, das nach den Vorschriften seines Herkunftsstaates, der nicht die Bundesrepublik Deutschland ist, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt ist, hat die Kennzeichnung durch eine Plakette nach Anlage 3, die an der Rückseite des Fahrzeugs gut sichtbar anzubringen ist, zu erfolgen. Die Plakette erhält der Antragssteller auf Antrag in einer Ausgabestelle. Ausgabestellen für die Plaketten sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht sonst zuständigen Stellen sowie die nach Anlage 8 Nummer 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Durchführung von Abgasuntersuchungen anerkannten Stellen. Mit dem Antrag ist einer der folgenden Nachweise vorzulegen:

1. die Zulassungsbescheinigung Teil I oder
2. die Übereinstimmungsbescheinigung oder
3. ein sonstiges zum Nachweis geeignetes Dokument.

In die Plakette ist von der Ausgabestelle im dafür vorgesehenen Sichtfeld mit lichtechter Schrift das Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges einzutragen.

(5) Im Ausland erteilte Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder für elektrisch betriebene Fahrzeuge erteilte Plaketten stehen in der Bundesrepublik Deutschland erteilten Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge gleich.

²⁾ Absatz 4 in Verbindung mit Anlage 3 notifiziert gemäß Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1)

§ 12

Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen³⁾

(1) Das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummern sind mit schwarzer Schrift auf weißem schwarz gerandetem Grund auf ein Kennzeichenschild aufzubringen. § 41 Absatz 1 und § 43 Absatz 1 bleiben unberührt.

(2) Ein Kennzeichenschild darf nicht spiegeln, verdeckt oder verschmutzt sein und es darf nicht zusätzlich mit Glas, Folien oder ähnlichen unzulässigen Abdeckungen versehen sein. Form, Größe und Ausgestaltung einschließlich Beschriftung müssen den Mustern, Abmessungen und Angaben in Anlage 4 entsprechen. Ein Kennzeichenschild muss reflektierend sein und dem Normblatt DIN 74069, Ausgabe Oktober 2022, Abschnitt 1 bis 8, entsprechen sowie auf der Vorderseite das DIN-Prüf- und Überwachungszeichen mit der zugehörigen Registernummer tragen. Davon ausgenommen ist ein Kennzeichenschild an einem Fahrzeug der Bundeswehr nach Anlage 4 Abschnitt 3 sowie ein Kennzeichenschild an einem Fahrzeug der im Bundesgebiet errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere.

(3) Das Kennzeichenschild mit zugeteiltem Kennzeichen muss der Zulassungsbehörde zur Abstempelung durch eine Stempelplakette vorgelegt werden. Die Stempelplakette enthält das farbige Wappen des Landes, dem die Zulassungsbehörde angehört, die Bezeichnung des Landes, die Bezeichnung der Zulassungsbehörde und eine eindeutige Druckstücknummer, die für jede Stempelplakette nur einmal vergeben sein darf. Die Stempelplakette muss einen verdeckt angebrachten Sicherheitscode bergen, der erst durch Freilegen unumkehrbar sichtbar gemacht werden kann. Die Stempelplakette muss so beschaffen sein und so befestigt werden, dass sie bei einem Entfernen zerstört wird. Die Stempelplakette einschließlich Druckstücknummer und Sicherheitscode muss die Anforderungen des Abschnitts B der Anlage 5 erfüllen. Ist die Stempelplakette auf einem Plakettenträger angebracht, richtet sich die Ausgestaltung des Plakettenträgers nach Abschnitt C der Anlage 5. Die Stempelplakette und der Plakettenträger müssen dem Normblatt DIN 74069, Ausgabe Oktober 2022, entsprechen.

(4) Fahrten, die im Zusammenhang mit dem Zulassungsverfahren stehen, insbesondere Fahrten zur Anbringung der Stempelplakette sowie Fahrten zur Durchführung einer Hauptuntersuchung oder einer Sicherheitsprüfung, dürfen innerhalb des Zulassungsbezirks und eines angrenzenden Zulassungsbezirks mit ungestempelten Kennzeichenschildern durchgeführt werden, wenn die Zulassungsbehörde vorab ein solches zugeteilt hat oder eine Reservierung nach § 16 Absatz 1 Satz 5 besteht und die Fahrten von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erfasst sind. Rückfahrten nach Entfernung der Stempelplakette dürfen mit dem bisher zugeteilten Kennzeichen bis zum Ablauf des Tages der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges durchgeführt werden, wenn sie von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erfasst sind.

(5) Kennzeichen müssen an der Vorderseite und an der Rückseite des Kraftfahrzeugs vorhanden und fest angebracht sein. Bei Wechselkennzeichen im Sinne des § 9 Absatz 2 Satz 3 sind der gemeinsame Kennzeichenteil und der fahrzeugbezogene Teil jeweils fest anzubringen. Bei einer einachsigen Zugmaschine genügt die Anbringung an der Vorderseite, bei einem Anhänger und bei einem Kraftrad die Anbringung an deren Rückseite. An einem Fahrzeug der Klasse L5e nach dem Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e in Verbindung mit Anhang I der Verordnung (EU) 168/2013, das ein amtliches Kennzeichen führt, muss kein vorderes Kennzeichen vorhanden sein.

³⁾ Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 4 und Absatz 3 in Verbindung mit Anlage 5 notifiziert gemäß Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1)

(6) Die Anbringung und Sichtbarkeit des hinteren Kennzeichens müssen folgenden Vorgaben entsprechen:

1. bei einem Fahrzeug nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sowie bei einem Fahrzeug, das nach den Baumerkmale seines Fahrgestells einem Fahrzeug nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 gleichzusetzen ist, den Anforderungen des Anhangs XIX der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission vom 8. Dezember 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 42 vom 17.2.2015, S.1; L 278 vom 14.10.2016, S. 52), in der jeweils geltenden Fassung,
2. bei einem Fahrzeug nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie bei einem Fahrzeug, das nach den Baumerkmale seines Fahrgestells einem Fahrzeug nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gleichzusetzen ist, den Anforderungen des Anhangs XIV der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 25 vom 28.1.2014, S.1), in der jeweils geltenden Fassung,
3. bei einem Fahrzeug nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2018/858 sowie bei einem Fahrzeug, das nach den Baumerkmale seines Fahrgestells einem Fahrzeug nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2018/858 gleichzusetzen ist, den Anforderungen des Anhangs III Teil 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit (ABl. L 11 vom 6.4.2021, S.1), in der jeweils geltenden Fassung, und
4. bei einem anderen als den unter den Nummern 1 bis 3 genannten Fahrzeug wahlweise den Anforderungen nach den Nummern 1 bis 3.

(7) Das hintere Kennzeichen muss eine Beleuchtungseinrichtung haben, die eine Genehmigung nach der Regelung Nummer 4 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichenschild von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (ABl. L 31 vom 31.1.2009, S. 35) und den Anbauvorschriften der Regelung Nummer 48 der UNECE über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (ABl. L 347 vom 30.9.2021, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung entspricht und die das ganze Kennzeichen aus einer Entfernung von bis zu 20 Metern lesbar macht. Für ein Fahrzeug, das nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genehmigt ist, gelten hinsichtlich der Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen die technischen Anforderungen im Anhang IX der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 007 vom 10.1.2014, S.1). Für Fahrzeuge, die nach der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 genehmigt sind, gelten hinsichtlich der Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen die technischen Anforderungen im Anhang XI und XII der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208.

(8) Das vordere Kennzeichen darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad gegen die Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand des vorderen Kennzeichens darf nicht weniger als 200 Millimeter über der Fahrbahn liegen und die sonst vorhandene Bodenfreiheit des Fahrzeuges nicht verringern. Das vordere und das hintere Kennzeichen müssen in einem Winkelbereich von je 30 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse stets aus mindestens 20 Meter Entfernung lesbar sein.

(9) Ein Anhänger nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a bis c, f und g sowie Anhänger nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d und e, die nicht ein eigenes Kennzeichen nach § 4 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 Satz 1 führen müssen, haben an der Rückseite ein Kennzeichen zu führen, das der Halter des Zugfahrzeuges für eines seiner Zugfahrzeuge verwenden darf. Eine Abstempelung ist nicht erforderlich.

(10) Wird das hintere Kennzeichen durch einen Ladungsträger oder durch mitgeführte Ladung teilweise oder vollständig verdeckt, so muss am Fahrzeug oder am Ladungsträger das Kennzeichen wiederholt werden. Eine Abstempelung ist nicht erforderlich. Bei einem Fahrzeug, an dem nach § 49a Absatz 9 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Leuchenträger zulässig sind, darf das hintere Kennzeichen auf dem Leuchenträger angebracht sein.

(11) Am Fahrzeug darf außer dem Kennzeichen nur das Unterscheidungszeichen für den Zulassungsstaat nach Artikel 37 in Verbindung mit Anhang 3 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 809) angebracht werden. Für die Bundesrepublik Deutschland ist dies der Großbuchstabe „D“.

(12) Zeichen und Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit Kennzeichen oder dem Unterscheidungszeichen nach Absatz 10 Satz 1 führen oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dürfen an Fahrzeugen nicht angebracht werden. Über die Anbringung der Zeichen „CD“ für Fahrzeuge von Angehörigen diplomatischer Vertretungen und „CC“ für Fahrzeuge von Angehörigen konsularischer Vertretungen entscheidet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die Zeichen CD und CC dürfen an einem Fahrzeug auf öffentlichen Straßen von der das Fahrzeug führenden Person nur geführt werden, wenn die Berechtigung in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen ist. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 3 vorliegen.

(13) Unbeschadet des Absatzes 4 darf ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen von der das Fahrzeug führenden Person nur in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. das zugeteilte Kennzeichen auf einem Kennzeichenschild nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 bis 3, Absatz 5 Satz 1 und 2, Absatz 6, Absatz 7, Absatz 8 Satz 1 und Satz 2 sowie Absatz 10 Satz 1 ausgestaltet, angebracht und beleuchtet ist,
2. die Stempelplakette nach Absatz 3 vorhanden ist und
3. keine verwechslungsfähigen oder beeinträchtigenden Zeichen und Einrichtungen nach Absatz 12 Satz 1 am Fahrzeug angebracht sind.

Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 vorliegen.

(14) Abweichend von Absatz 2 Satz 1 und Absatz 7 dürfen nach § 22a Absatz 1 Nummer 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bauartgenehmigte Beleuchtungseinrichtungen für hintere transparente Kennzeichen oder Beleuchtungseinrichtungen, die mit dem Kennzeichen eine Einheit bilden oder bei der sich das Kennzeichen hinter einer durchsichtigen, lichtleitenden Abschlusscheibe befindet,

1. weißes Licht nach hinten abstrahlen oder
2. mit einer Abschlusscheibe vor dem Kennzeichen versehen sein,

soweit jeweils die Nummern 22 und 22a der Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a StVZO vom 5. Juli 1973 (VkB. 1973 S. 558), die zuletzt durch die Bekanntmachung vom 21. Juli 2006 (VkB. 2006 S. 645) geändert worden sind, eingehalten werden. Die bauartgenehmigte Beleuchtungseinrichtung muss mit dem amtlich zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sein.

§ 13

Zulassungsbescheinigung Teil I⁴⁾

(1) Die Zulassungsbescheinigung Teil I ist nach den Vorgaben der Anlage 6 auszufertigen. Die Zulassungsbescheinigung Teil I muss einen Sicherheitscode und folgende Markierungen aufweisen:

1. eine sichtbare Markierung mit der Aufschrift „Nur für internetbasierte Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ und
2. eine unterhalb der sichtbaren Markierung nach Nummer 1 liegende Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig.“.

Die sichtbare Markierung nach Satz 2 Nummer 1

1. hat eine Druckstücknummer zu tragen, die für jede Zulassungsbescheinigung Teil I nur einmal vergeben sein darf und
2. muss die Markierung nach Satz 2 Nummer 2 mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig“ und einen den Sicherheitscode so verdecken, so dass die Markierung nach Satz 2 Nummer 2 und der Sicherheitscode nur durch Freilegung unumkehrbar sichtbar gemacht werden können.

(2) Sind für denselben Halter mehrere Anhänger zugelassen, kann zusätzlich neben der Zulassungsbescheinigung Teil I von der Zulassungsbehörde auf Antrag ein Verzeichnis der für den Halter zugelassenen Anhänger ausgestellt werden. Das Verzeichnis muss Name, Vorname und Anschrift des Halters sowie Marke, Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus, Leermasse, zulässige Gesamtmasse und bei Sattelanhängern auch die Stützlast, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, das Datum der ersten Zulassung und das Kennzeichen der Anhänger enthalten.

(3) Damit die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I maschinell ausfertigen kann, hat das Kraftfahrt-Bundesamt der Zulassungsbehörde folgende Daten zur Verfügung zu stellen:

1. die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung im automatisierten Abrufverfahren aus einer in § 6 Absatz 4 Satz 2 genannten Datenbank oder
2. Typdaten des Fahrzeuges, soweit keine Daten nach Nummer 1 vorliegen.

⁴⁾ Absatz 1 in Verbindung mit Anlage 6 und Absatz 4 in Verbindung mit Anlage 7 notifiziert gemäß Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Typdaten des Fahrzeuges nach Satz 1 Nummer 2 zu erstellen, soweit es über die erforderlichen Angaben verfügt und der Aufwand für die Erstellung angemessen ist.

(4) Für Fahrzeuge der Bundeswehr können von der Zentralen Militärkraftfahrtstelle Zulassungsbescheinigungen Teil I nach dem Muster in Anlage 7 ausgefertigt werden.

(5) In der Zulassungsbescheinigung Teil I ist zu vermerken

1. die Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug nach § 47 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und
2. die Einstufung des Fahrzeuges in eine der Emissionsklassen nach § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,

sofern der zuständigen Zulassungsbehörde die entsprechenden Voraussetzungen nachgewiesen werden. Das Datum der Anerkennung nach Nummer 1 oder der Einstufung nach Nummer 2 ist ebenfalls in der Zulassungsbescheinigung Teil I zu vermerken. Die zuständige Zulassungsbehörde kann in Zweifelsfällen die Vorlage eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Unterschriftsberechtigten eines zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes darüber fordern, in welche Emissionsklasse das Fahrzeug einzustufen ist.

(6) Die Zulassungsbescheinigung Teil I ist von der das Fahrzeug führenden Person mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Es genügt auch, wenn im Fall des Absatzes 2 das Anhängerverzeichnis nach Absatz 2, sofern beantragt, vorgelegt wird.

(7) Wird nach Verlust einer Zulassungsbescheinigung Teil I eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgefertigt und wird die verlorene Zulassungsbescheinigung Teil I wieder aufgefunden, so hat der Halter oder Eigentümer diese unverzüglich bei der zuständigen Zulassungsbehörde abzugeben.

§ 14

Zulassungsbescheinigung Teil II⁵⁾

(1) Mit dem Antrag auf Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung Teil II ist der zuständigen Zulassungsbehörde die Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug nachzuweisen. In begründeten Einzelfällen kann die zuständige Zulassungsbehörde beim Kraftfahrt-Bundesamt anfragen, ob das Fahrzeug im Zentralen Fahrzeugregister eingetragen ist, ein Suchvermerk vorhanden ist oder ob bereits eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgegeben worden ist. Die Sätze 1 und 2 sind auch anzuwenden, wenn die Ausfüllung eines Vordrucks der Zulassungsbescheinigung Teil II beantragt wird, ohne dass das Fahrzeug zugelassen werden soll. Für ein Fahrzeug, das im Ausland zugelassen ist oder war, ist das Ausfüllen eines Vordrucks einer Zulassungsbescheinigung Teil II nur im Zusammenhang mit der Zulassung des Fahrzeuges zulässig.

⁵⁾ Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 8 notifiziert gemäß Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

(2) Die Zulassungsbescheinigung Teil II wird nach den Vorgaben der Anlage 8 ausgefertigt. Die Zulassungsbescheinigung Teil II muss einen Sicherheitscode und folgende Markierungen aufweisen:

1. eine sichtbare Markierung neben der sich der Hinweis „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig“ befindet und
2. eine unterhalb der sichtbaren Markierung nach Nummer 1 liegende Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig“

Mit der sichtbaren Markierung nach Satz 2 Nummer 1 werden die darunterliegende Markierung nach Satz 2 Nummer 2 und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II verdeckt.

(3) Das Ausfüllen einer Zulassungsbescheinigung Teil II oder deren erstmalige Ausfertigung durch die Zulassungsbehörde ist nur zulässig bei Vorlage

1. der Übereinstimmungsbescheinigung,
2. der Datenbestätigung oder
3. der Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung.

Der Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung steht es gleich, wenn die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung von der zuständigen Zulassungsbehörde unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer aus einer in § 6 Absatz 4 Satz 2 genannten Datenbank abgerufen worden sind. Wurden die Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeuges und über dessen Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ noch nicht durch den Hersteller in die Zulassungsbescheinigung Teil II eingetragen, hat die zuständige Zulassungsbehörde diese Eintragungen vorzunehmen. Für das maschinelle Ausfüllen gilt § 13 Absatz 3 entsprechend. Die zuständige Zulassungsbehörde hat die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil II unter Angabe der Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II auf der Übereinstimmungsbescheinigung zu vermerken, sofern diese vorgelegt wurde, andernfalls auf der Datenbestätigung.

(4) Die Vordrucke der Zulassungsbescheinigung Teil II sind auf Antrag vom Kraftfahrt-Bundesamt auszugeben

1. an die Zulassungsbehörden oder
2. zum Zweck der Ausfüllung an
 - a) die Inhaber einer EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge,
 - b) die Inhaber einer nationalen Typgenehmigung für Fahrzeuge oder
 - c) die von den Personen nach den Buchstaben a oder b bevollmächtigten Vertreter.

(5) Der Verlust eines Vordrucks der Zulassungsbescheinigung Teil II ist vom jeweiligen Empfänger dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich nach Kenntnis des Verlustes anzuzeigen. Der Verlust einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung Teil II ist der zuständigen Zulassungsbehörde unverzüglich nach Kenntnis des Verlustes anzuzeigen, die das Kraftfahrt-Bundesamt hiervon unverzüglich zu unterrichten hat. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Antrag die verlorene Zulassungsbescheinigung Teil II im Verkehrsblatt mit einer Frist zur Vorlage bei der zuständigen Zulassungsbehörde anzubieten. Eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II darf erst nach Ablauf dieser Frist ausgefertigt werden. Wird die

verlorene Zulassungsbescheinigung Teil II wiedergefunden, so ist diese vom Halter oder Eigentümer unverzüglich bei der zuständigen Zulassungsbehörde abzugeben. Absatz 7 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(6) Sind im Vordruck einer Zulassungsbescheinigung Teil II die für die Eintragungen der Zulassung bestimmten Felder ausgefüllt oder ist die Zulassungsbescheinigung Teil II beschädigt, so ist eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II auszustellen. Eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ist ferner auf Antrag auszustellen, wenn sich die Angaben des Halters geändert haben und diese Angaben ganz oder teilweise einem gesetzlichen Offenbarungsverbot unterliegen. Die Tatsachen, die das Offenbarungsverbot begründen, sind auf Verlangen nachzuweisen. Die zuständige Zulassungsbehörde hat die alte Zulassungsbescheinigung Teil II zu entwerten und sie unter Eintragung der Nummer der neuen Zulassungsbescheinigung Teil II dem Antragsteller zurückzugeben.

(7) Die Zulassungsbehörde entscheidet keine privatrechtlichen Sachverhalte. Zur Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II ist neben dem Halter und dem Eigentümer bei Aufforderung durch die zuständige Zulassungsbehörde jeder verpflichtet, in dessen Besitz sich die Bescheinigung befindet. Die zuständige Zulassungsbehörde hat der Person, die ihr die Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt hat, oder der von ihr bestimmten Stelle oder Person die Zulassungsbescheinigung Teil II wieder auszuhändigen.

(8) Das Fahrzeug ist vor Erstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II nach Absatz 1 und vor der Zulassung von der Zulassungsbehörde zu identifizieren.

§ 15

Mitteilungspflichten bei Änderungen

(1) Folgende Änderungen von Fahrzeugdaten oder von Halterdaten sind der zuständigen Zulassungsbehörde vom Halter zum Zweck der Änderung der Fahrzeugregister und der Zulassungsbescheinigung unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I, des Anhängerverzeichnisses und bei Änderungen nach den Nummern 1 bis 3 auch der Zulassungsbescheinigung Teil II unverzüglich mitzuteilen:

1. Änderungen von Angaben zum Halter,
2. Änderung der Fahrzeugklasse nach Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
3. Änderung des Hubraums, der Nennleistung, der Kraftstoffart oder der Energiequelle,
4. Erhöhung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit,
5. Verringerung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, wenn diese fahrerlaubnisrelevant oder zulassungsrelevant ist,
6. Änderung der zulässigen Achslasten, der Gesamtmasse, der Stützlast oder der Anhängelast,
7. Erhöhung der Fahrzeugabmessungen, ausgenommen bei Personenkraftwagen und Krafträdern,
8. Änderung der Sitz- oder der Stehplatzzahl bei Kraftomnibussen,
9. Änderungen der Abgas- oder Geräuschwerte, sofern sie sich auf die Kraftfahrzeugsteuer oder auf Verkehrsbeschränkungen auswirken,

10. Änderungen, die eine Ausnahmegenehmigung nach § 76 erfordern, und
11. Änderungen, deren unverzügliche Eintragung in die Zulassungsbescheinigung auf Grund eines Vermerks im Sinne des § 19 Absatz 4 Satz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erforderlich ist.

Änderungen von anderen als in Satz 1 bezeichneten Fahrzeugdaten oder Halterdaten sind der zuständigen Zulassungsbehörde vom Halter mitzuteilen, sobald er mit der zuständigen Zulassungsbehörde in Kontakt tritt. Sofern der Halter nicht zugleich der Eigentümer ist, besteht die Verpflichtung nach den Sätzen 1 und 2 auch für den Eigentümer nach Maßgabe des Satzes 4. Die Verpflichtung besteht, bis der Behörde durch einen der Verpflichteten die Änderungen mitgeteilt worden sind. Kommen die nach den Sätzen 1 bis 3 Verpflichteten ihrer Mitteilungspflicht nicht nach, kann die zuständige Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Verpflichtung den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen untersagen. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges, dessen Betrieb nach Satz 5 untersagt wurde, nicht anordnen oder zulassen. Im Fall des Satzes 1 Nummer 1 ist bei alleiniger Änderung der Anschrift die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht vorzulegen.

(2) Der Mitteilungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird auch genügt, wenn die dort genannten Änderungen über eine Meldebehörde mitgeteilt werden, sofern bei der Meldebehörde ein solches Verfahren eröffnet ist.

(3) Wer einen Personenkraftwagen verwendet

1. für eine Personenbeförderung, die § 1 des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt,
2. für eine Beförderung durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten oder durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht oder
3. für eine Beförderung von Menschen mit Behinderung zu und von Einrichtungen, die ihrer Betreuung dienen,

hat dies vor Beginn und nach Beendigung der Verwendung der zuständigen Zulassungsbehörde unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen und die Zulassungsbescheinigung Teil I zur Eintragung der jeweiligen Verwendung des Fahrzeuges der zuständigen Zulassungsbehörde vorzulegen. Wer ein Fahrzeug ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet (Mietfahrzeug für Selbstfahrer), hat dies nach Beginn des Gewerbebetriebs der zuständigen Zulassungsbehörde unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen und die Zulassungsbescheinigung Teil I zur Eintragung der Verwendung des Fahrzeuges der zuständigen Zulassungsbehörde vorzulegen, wenn nicht das Fahrzeug für den Mieter zugelassen wird oder der Mieter einen Mietvertrag über die Dauer von mindestens einem Jahr abgeschlossen hat. Wird der Mietvertrag nach Satz 2 nach seinem Abschluss verkürzt, ist die Anzeige unverzüglich nachzuholen.

(4) Verlegt der Halter seinen Wohnsitz oder Sitz in einen anderen Zulassungsbezirk, hat er unverzüglich

1. bei der für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständigen Zulassungsbehörde die Zuteilung eines neuen Kennzeichens, einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I und die Änderung der Angaben in der Zulassungsbescheinigung Teil II zu beantragen oder
2. der für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständigen Zulassungsbehörde mitzuteilen, dass das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden soll, und die Zulassungsbescheinigung Teil I zur Änderung vorzulegen.

Kommt der Halter diesen Pflichten nicht nach, kann die zuständige Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Pflichten den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen

untersagen. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges, dessen Betrieb nach Satz 2 untersagt ist, nicht anordnen oder zulassen. Im Fall des Satzes 1 Nummer 1 hat die für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständige Zulassungsbehörde nach Vorlage der Zulassungsbescheinigung und der bisherigen Kennzeichenschilder zur Entstempelung dem Fahrzeug ein neues Kennzeichen zuzuteilen. Im Fall des Satzes 1 Nummer 2 hat die für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständige Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I zu ändern. Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bleibt unberührt. Kommt der Halter seinen Pflichten nach Satz 1 trotz Anordnung nach Satz 2 nicht nach, kann die zuständige Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung im Verkehrsblatt mit einer Frist von vier Wochen zur Vorlage bei ihr aufbieten. Mit erfolglosem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeuges.

(5) Wechselt die Person des Halters, habe der bisherige Halter und der Eigentümer dies nach Maßgabe des Satzes 3 unverzüglich der Zulassungsbehörde zum Zweck der Änderung der Fahrzeugregister mitzuteilen. Die Mitteilung ist entbehrlich, wenn der Erwerber seinen Pflichten nach Satz 4 bereits nachgekommen ist. Die Mitteilung muss enthalten:

1. das Kennzeichen des Fahrzeuges,
2. den Namen, den Vornamen und die vollständige Anschrift des Erwerbers sowie
3. die Bestätigung des Erwerbers, dass ihm die Zulassungsbescheinigung übergeben wurde.

Der Erwerber hat unverzüglich nach dem Halterwechsel bei der für seinen Wohnsitz oder Sitz zuständigen Zulassungsbehörde

1. die neuen Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes sowie die Fahrzeugdaten nach § 6 Absatz 5 mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen,
2. unter Vorlage des Versicherungsnachweises nach § 49 die Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I zu beantragen,
3. die Zulassungsbescheinigung Teil II zur Änderung vorzulegen (Umschreibung) und
4. sofern dem Fahrzeug bisher ein Kennzeichen einer anderen Zulassungsbehörde zuteilt war, die Zuteilung eines neuen Kennzeichens zu beantragen oder mitzuteilen, dass das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden soll.

Kommt der bisherige Halter oder Eigentümer seiner Mitteilungspflicht nach Satz 1 nicht nach oder wird das Fahrzeug nicht unverzüglich umgemeldet oder außer Betrieb gesetzt oder erweisen sich die mitgeteilten Daten des neuen Halters oder Eigentümers als nicht zutreffend, kann die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung im Verkehrsblatt mit einer Frist von vier Wochen zur Vorlage bei ihr aufbieten. Mit erfolglosem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeuges. Die Zulassungsbehörde hat das Ende der Zulassung dem bisherigen Halter oder Eigentümer mitzuteilen. Abweichend von Satz 5 kann die Zulassungsbehörde auch eine Anordnung nach Absatz 1 Satz 5 erlassen. Im Fall einer Anordnung nach Satz 8 gilt Absatz 1 Satz 6 entsprechend.

(6) Die Absätze 1, 4 und 5 gelten nicht für außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge.

(7) Wird ein zugelassenes Fahrzeug im Ausland erneut zugelassen und erhält die Zulassungsbehörde durch das Kraftfahrt-Bundesamt hierüber eine Mitteilung, ist das Fahrzeug durch die Zulassungsbehörde außer Betrieb zu setzen. Die Mitteilung hat elektronisch nach den vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts veröffentlichten Standards zu erfolgen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf

Änderungen im Verkehrsblatt hinzuweisen. Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Staat in der Bundesrepublik Deutschland befunden hat.

§ 16

Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung

(1) Soll ein zugelassenes Fahrzeug oder ein zulassungsfreies Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, außer Betrieb gesetzt werden, hat der Halter dies bei der zuständigen Zulassungsbehörde nach § 75 Absatz 2

1. bei einem zugelassenen Fahrzeug unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und, soweit vorhanden, das Anhängerverzeichnis,
2. bei einem zulassungsfreien Fahrzeug unter Vorlage des Nachweises über die Zuteilung des Kennzeichens oder der Zulassungsbescheinigung Teil I,

zu beantragen und die abgestempelten Kennzeichenschilder zur Entstempelung vorzulegen. Legt ein Dritter alle nach Satz 1 erforderlichen Unterlagen vor, gilt er als von dem Halter bevollmächtigt, die Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges zu beantragen. Bei Wechselkennzeichen ist der fahrzeugbezogene Teil, der die Stempelplakette trägt, und, wenn mit diesem Kennzeichen kein weiteres Fahrzeug zugelassen bleibt, auch der gemeinsame Kennzeichenteil zur Entstempelung vorzulegen. Die Zulassungsbehörde vermerkt die Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges unter Angabe des Datums auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und, soweit vorhanden, auf den Anhängerverzeichnissen und händigt die vorgelegten Unterlagen sowie die entstempelten Kennzeichenschilder wieder aus. Der Halter kann sich das Kennzeichen zum Zweck der Wiederzulassung des nach den Sätzen 1 bis 4 außer Betrieb gesetzten Fahrzeuges für eine Dauer von längstens zwölf Monaten, gerechnet ab dem Tag der Außerbetriebsetzung, reservieren lassen und erhält dafür eine schriftliche oder elektronische Bestätigung. Satz 5 gilt nicht, wenn das Kennzeichen nach § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 oder Absatz 5 Satz 3 Nummer 4 in einem anderen Zulassungsbezirk weitergeführt wurde und dort außer Betrieb gesetzt wird.

(2) Soll ein nach Absatz 1 Satz 1 bis 4 außer Betrieb gesetztes Fahrzeug auf denselben Halter oder einen neuen Halter wieder zum Verkehr zugelassen (Wiederzulassung) oder ein zulassungsfreies kennzeichenpflichtiges Fahrzeug wieder in Betrieb gesetzt werden, so ist die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II vorzulegen. § 6, auch in Verbindung mit § 4 Absatz 2 Satz 2, gilt entsprechend. Abweichend von Satz 1 ist die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II bei einer Wiederzulassung auf denselben Halter nicht erforderlich, sofern das bisherige Kennzeichen beibehalten wird. Das Fahrzeug muss vor der Wiederzulassung oder der erneuten Inbetriebsetzung einer Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung unterzogen werden, wenn bei Anwendung der Anlage VIII Nummer 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zwischenzeitlich eine Untersuchung hätte stattfinden müssen. Satz 4 gilt entsprechend für eine Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Sind die Fahrzeugdaten und die Halterdaten im Zentralen Fahrzeugregister bereits gelöscht worden und kann die Übereinstimmungsbescheinigung, die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung des unveränderten Fahrzeuges nicht anderweitig erbracht werden, ist § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend anzuwenden.

§ 17

Verwertungsnachweis⁶⁾

(1) Ist ein Fahrzeug der Klasse M1, N1 oder L5e einer anerkannten Stelle nach § 4 Absatz 1 der Altfahrzeug-Verordnung zur Verwertung überlassen worden, hat der bisherige Halter oder Eigentümer dieses Fahrzeug unter Vorlage eines Verwertungsnachweises nach dem Muster in Anlage 9 zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern unverzüglich bei der zuständigen Zulassungsbehörde außer Betrieb setzen zu lassen. Die Zulassungsbehörde hat im Verwertungsnachweis die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum bisherigen Halter oder Eigentümer, sofern dieser angegeben ist, zu überprüfen und den Verwertungsnachweis nach Überprüfung zurückzugeben. Der bisherige Halter und der Eigentümer haben zudem die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II der Zulassungsbehörde unverzüglich nach der Verwertung zu übergeben. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen und zu vernichten.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn das Fahrzeug zur Entsorgung in einem anderen Mitgliedstaat oder einem anderen Vertragsstaat verbleibt. In diesem Fall tritt an die Stelle des Verwertungsnachweises nach Absatz 1 der nach Artikel 5 Absatz 3 und 5 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34) in Verbindung mit der Entscheidung der Kommission vom 19. Februar 2002 über Mindestanforderungen für den nach Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 94) ausgestellte Verwertungsnachweis.

(3) Kommt der bisherige Halter oder Eigentümer seinen Verpflichtungen nach Absatz 1 oder 2 nicht nach, hat die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung im Verkehrsblatt mit einer Frist von vier Wochen zur Vorlage bei ihr aufzubieten. Mit erfolgreichem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeuges. Die Zulassungsbehörde teilt das Ende der Zulassung dem bisherigen Halter oder Eigentümer mit. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen und zu vernichten.

(4) Verbleibt ein Fahrzeug der Klasse M1, N1 oder L5e zur Entsorgung in einem Drittstaat, so haben der Halter und der Eigentümer des Fahrzeuges dies unverzüglich gegenüber der Zulassungsbehörde zu erklären und das Fahrzeug außer Betrieb setzen zu lassen. Der bisherige Halter und der Eigentümer haben danach die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II der Zulassungsbehörde unverzüglich zu übergeben. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen und zu vernichten.

(5) Bei einem Antrag auf Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeuges gegenüber der Zulassungsbehörde zu erklären, ob das Fahrzeug als Abfall zu entsorgen ist. Wird das Fahrzeug nach der Außerbetriebsetzung innerhalb von sieben Jahren der Verwertung im Sinne des Absatzes 1 oder 2 zugeführt, ohne dass es zuvor im Ausland wieder zugelassen worden ist, haben der bisherige Halter und der Eigentümer der Zulassungsbehörde den Verwertungsnachweis zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern und die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II unverzüglich nach der Verwertung zu übergeben. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen und zu vernichten.

⁶⁾ § 17 in Verbindung mit Anlage 9 notifiziert gemäß Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

(6) Die Zulassungsbehörde hat eine Zulassung, Wiederzulassung oder Zuteilung eines Kennzeichens abzulehnen, wenn sie Kenntnis davon hat, dass das Fahrzeug

1. einer anerkannten Stelle nach § 4 Absatz 1 der Altfahrzeug-Verordnung zur Verwertung überlassen wurde oder
2. in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem anderen Vertragsstaat als Altfahrzeug nach der Richtlinie 2000/53/EG behandelt wurde.

A b s c h n i t t 3

I n t e r n e t b a s i e r t e Z u l a s s u n g

§ 18

Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren

(1) Die Zulassung eines Fahrzeugs, einschließlich der Änderung bestehender Zulassungen und der Kennzeichenzuteilung für ein zulassungsfreies Fahrzeug, sowie die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs hat nach Maßgabe dieses Abschnittes zu erfolgen, sofern der entsprechende Antrag internetbasiert gestellt wird (internetbasierte Zulassungsverfahren).

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt und die Zulassungsbehörden haben bei internetbasierten Zulassungsverfahren dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende und nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021) in der jeweils geltenden Fassung erforderliche technische und organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit und Unversehrtheit der Daten gewährleisten. Dies gilt insbesondere bei der Erstellung, Speicherung und Übermittlung der Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I sowie des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II und auch bei der Nutzung öffentlich zugänglicher Netze, insbesondere hinsichtlich der Anwendung sicherer Verschlüsselungs- und Authentifizierungsverfahren. Die Sätze 1 und 2 gelten hinsichtlich der Erstellung, Speicherung und Übermittlung der Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I sowie des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II für hiermit von den in Satz 1 genannten Behörden beauftragte Einrichtungen entsprechend.

(3) Soweit für die internetbasierten Zulassungsverfahren auf informationstechnische Systembestandteile zurückgegriffen wird, die einen Zugang zu den beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten oder zur Großkundenschnittstelle des Kraftfahrt-Bundesamts ermöglichen, sind folgende vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten Standards einzuhalten:

1. Standards für die Datenübermittlung, und mit dieser im Zusammenhang stehende technisch-organisatorische Vorkehrungen,
2. Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme und

3. Standards für die Kommunikation im Rahmen internetbasierter Zulassungsverfahren, soweit dieser Standard die betreffende Kommunikation enthält.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Standards auf seiner Internetseite zu veröffentlichen und auf Änderungen der Hauptversionen im Bundesanzeiger sowie im Verkehrsblatt hinzuweisen. Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung sowie gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und sechs Monate nach ihrer Erstellung automatisiert zu löschen. Ergibt sich innerhalb dieser Frist der Bedarf für eine längere Speicherung zum Zweck der Datenschutzkontrolle oder der Datensicherheit, so sind die Protokolldaten unverzüglich nach Fortfall dieses Bedarfs zu löschen.

(4) Es wird vermutet, dass der Stand der Technik eingehalten ist, wenn die im Bundesanzeiger bekannt gemachten Technischen Richtlinien des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik eingehalten werden.

Unterabschnitt 1

Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren über Portale der Zulassungsbehörden

§ 19

Portal

(1) Sofern ein nach dieser Verordnung erforderlicher Antrag elektronisch gestellt werden soll, hat dies über das von der Zulassungsbehörde hierfür eingerichtete informationstechnische System (Portal) zu erfolgen. Nach der Antragstellung werden die in das Portal eingegebenen und von diesem Portal erstellten Daten zusammen mit der vollständig durch eine automatische Einrichtung des Portals erlassenen Entscheidung (automatisierte Entscheidung) an die internen informationstechnischen Verfahren der Zulassungsbehörde übermittelt. Die Übermittlung erfolgt nach Abruf der automatisierten Entscheidung durch die antragstellende Person oder spätestens nach dem Ende deren Bereitstellungszeitdauer. Sofern die maschinelle Prüfung scheitert, wird die Entscheidung der Zulassungsbehörde übertragen, ohne dass diese an das Ergebnis der maschinellen Vorprüfung im Portal gebunden ist. Die Übermittlung der Daten und der automatisierten Entscheidung nach Satz 2 erfolgt elektronisch über ein vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtetes Verfahren. Die im Portal zu dem jeweiligen Dialog gespeicherten Daten sind entweder unverzüglich nach ihrer Übermittlung nach Satz 2 oder, bei einem Abbruch des Vorgangs, spätestens 30 Minuten nach dem Abbruch zu löschen. Bei der Übermittlung der Daten und der automatisierten Entscheidung nach Satz 2 ist anzugeben, dass es sich um die Daten und die Entscheidung eines internetbasierten Antrags handelt.

(2) Nach Maßgabe des § 18 Absatz 3 erfolgen

1. die Datenübermittlung nach Absatz 1 Satz 2 sowie
2. die Datenübermittlung
 - a) zur Verifizierung der elektronischen Versicherungsbestätigung,
 - b) für die Kraftfahrzeugsteuerrückstandsprüfung und
 - c) zur Verifizierung der Bankverbindung.

Verfahren, die mit der beantragten Amtshandlung in Zusammenhang stehen, ohne hierfür Voraussetzung zu sein, sind nicht an die Standards für die Datenübermittlung nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 gebunden, sie müssen jedoch den Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 entsprechen. Werden im Fall des Satzes 2 die Standards für die Datenübermittlung nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 nicht beachtet, ist durch die Zulassungsbehörden sicherzustellen, dass diese Verfahren im Zusammenhang mit der elektronischen Antragstellung nach Absatz 1 Satz 1 verwendet werden können.

§ 20

Antrag

(1) Ein elektronischer Antrag erfordert eine sichere Identifizierung des Halters. Die für den Antrag erforderlichen Angaben sind, soweit elektronisch auslesbar, aus dem zur Identifizierung verwendeten Verfahren zu übernehmen.

(2) Bei einer natürlichen Person als Halter hat die Identifizierung zu erfolgen anhand

1. eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes, sofern der Nachweis der Identität im Nutzerkonto auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ oder „hoch“ erfolgt ist,
2. eines elektronischen Identitätsnachweises nach
 - a) § 18 des Personalausweisgesetzes,
 - b) § 12 des eID-Karte-Gesetzes,
 - c) § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes, oder
3. eines anderen elektronischen Identifizierungsmittels, welches nach Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73; L 23 vom 29.1.2015, S. 19; L 155 vom 14.6.2016, S. 44) auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ im Sinne des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 oder auf dem Vertrauensniveau „hoch“ im Sinne des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 notifiziert worden ist.

Die Zulassungsbehörde kann abweichend von Satz 1 zulassen, dass ein elektronischer Antrag auch dann übermittelt werden darf, sofern dieser mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der antragstellenden Person versehen worden ist und die Angaben zum Vor- und Nachnamen der antragstellenden Person mit den entsprechenden Daten des Halters übereinstimmen. Für die Anbringung der qualifizierten elektronischen Signatur kann eine andere Identifizierungsmethode als die nach Satz 1 zugelassen werden, wenn diese Methode in § 11 Absatz 1 des Vertrauensdienstegesetzes festgelegt ist.

(3) Bei einer juristischen Person, einer Behörde, einer Vereinigung, sofern ihnen ein Recht zustehen kann, oder einem beruflich Selbstständigen als Halter hat die Identifizierung zu erfolgen anhand

1. eines Organisationskontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes, sofern der Nachweis der Identität im Organisationskonto auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ oder „hoch“ erfolgt ist, oder

2. eines anderen elektronischen Identifizierungsmittels, welches nach Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73; L 23 vom 29.1.2015, S. 19; L 155 vom 14.6.2016, S. 44) auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ im Sinne des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 oder auf dem Vertrauensniveau „hoch“ im Sinne des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 notifiziert worden ist.

Absatz 2 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

(4) Die vom Halter eingegebenen Daten sind durch das Portal zu erheben, zu speichern, zu verwenden und dabei maschinell zu verifizieren, mit den im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten, sofern diese vorhanden sind, abzugleichen und durch ein automatisiertes Programm im Portal auf das Vorliegen der jeweiligen Antragsvoraussetzungen zu prüfen. Führen die Erhebung, Speicherung und Verwendung und die dabei erfolgende Verifizierung zu einem Ergebnis, das einer antragsgemäßen Entscheidung entgegensteht, ist dies im internetbasierten Dialog anzuzeigen. Im Fall des Satzes 2 können die Angaben bis zu dreimal berichtigt werden, worauf jeweils eine erneute Erhebung, Speicherung, Verwendung und Verifizierung zu erfolgen hat. Sofern auch nach der dritten Berichtigung das Ergebnis einer antragsgemäßen Entscheidung entgegensteht, ist der internetbasierte Dialog zur internetbasierten Antragstellung abzubrechen.

(5) Soweit Amtshandlungen gebührenpflichtig sind, sind die Gebühren vor der Antragstellung zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühren ist bei der Antragstellung nachzuweisen.

§ 21

Sicherheitscodes

(1) Für die Bearbeitung der Anträge sind, soweit erforderlich, folgende Sicherheitscodes zu erfassen und nach § 20 Absatz 4 zu verifizieren:

1. die Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach § 12 Absatz 3 Satz 3,
2. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 13 Absatz 1 Satz 2 und
3. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 14 Absatz 2 Satz 2.

(2) Der Halter oder sein Beauftragter darf,

1. um den Sicherheitscode der Stempelplaketten als Nachweis der Entstempelung sichtbar zu machen, die den Sicherheitscode verdeckende Schicht der Stempelplaketten auf den Kennzeichenschildern in unmittelbarem Zusammenhang mit einem internetbasierten Zulassungsverfahren entfernen;
2. um den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil I sichtbar zu machen, die Markierung mit der Aufschrift „Nur für internetbasierte Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ in unmittelbarem Zusammenhang mit einem internetbasierten Zulassungsverfahren entfernen, wodurch der Schriftzug „Dokument nicht mehr gültig“ in der Zulassungsbescheinigung Teil I sichtbar wird;

3. um den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II als Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II sichtbar zu machen, die Markierung „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ in unmittelbarem Zusammenhang mit einem internetbasierten Zulassungsverfahren entfernen, wodurch der Schriftzug „Dokument nicht mehr gültig“ in der Zulassungsbescheinigung Teil II sichtbar wird.

(3) Ein Kennzeichenschild, bei dessen Stempelplakette der Sicherheitscode sichtbar ist, gilt als ungestempeltes Kennzeichen im Sinne des § 12 Absatz 4 Satz 1, auch in Verbindung mit § 12 Absatz 13.

§ 22

Nachweis der Hauptuntersuchungen und der Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

(1) Der Nachweis der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat für die internetbasierte Zulassung oder deren Änderung zu erfolgen

1. durch den Abruf des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung aus dem Zentralen Fahrzeugregister oder
2. durch Verifizierung der Prüfziffer des Berichts über die letzte Hauptuntersuchung oder des Protokolls der letzten Sicherheitsprüfung.

Für die Anbringung von Prüfplaketten und Prüfmarken gilt § 29 Absatz 2 Satz 3 bis 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Deren Zuteilung durch die Zulassungsbehörde hat durch Versand zusammen mit Stempelplaketten nach § 26 Absatz 4 Nummer 1 zu erfolgen.

(2) Die für die Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung berechtigten Personen können für die Zwecke internetbasierter Zulassungsverfahren Prüfziffern generieren und auf ihren Untersuchungsberichten oder Prüfprotokollen aufbringen, wenn

1. die jeweilige Technische Prüfstelle,
2. die amtlich anerkannte Überwachungsorganisation,
3. die anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt, soweit sie Sicherheitsprüfungen durchführt, oder
4. jede andere Stelle, der die berechtigte Person angehört,

sicherstellt, dass die Aufbringung der Prüfziffer unterschiedslos jedermann angeboten wird. Die Öffentlichkeit ist vom jeweiligen Anbieter in geeigneter Weise darüber zu unterrichten.

(3) Die Prüfziffer ist eine nach einem Prüfziffernverfahren generierte Zeichenfolge. Für die Generierung dieser Prüfziffer sind folgende Daten aus der jeweiligen Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung zu verwenden:

1. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
2. Monat und Jahr der Erstzulassung,

3. das Datum der letzten Hauptuntersuchung oder der letzten Sicherheitsprüfung,
4. Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung,
5. die Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder der Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung,
6. die Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, der amtlich anerkannten Überwachungsorganisation oder der mit der Datenübermittlung beauftragten Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.

Die Generierung der Prüfziffer sowie Maßnahmen zur Sicherung des Verfahrens haben nach Maßgabe der vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten Standards zu erfolgen.

(4) Zur Verifizierung der Prüfziffer im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 2 sind von der antragstellenden Person folgende Daten in das Portal einzugeben:

1. die Prüfziffer,
2. das Datum der letzten Hauptuntersuchung oder der letzten Sicherheitsprüfung,
3. Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung,
4. die Technische Prüfstelle, die amtlich anerkannte Überwachungsorganisation oder die mit der Datenübermittlung beauftragte Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.

Die Verifizierung hat durch das Portal nach Maßgabe der Anlage 10 zu erfolgen und wird zum Zweck dieser Verifizierung erhoben, gespeichert und verwendet.

(5) Nach erfolgter Zulassung hat die Zulassungsbehörde folgende Daten zur Erhebung und Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln:

1. der Nachweis der letzten Hauptuntersuchung oder der letzten Sicherheitsprüfung mittels Prüfziffer nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2,
2. das Datum der letzten Hauptuntersuchung oder der letzten Sicherheitsprüfung nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 2,
3. Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 3,
4. die Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, der amtlich anerkannten Überwachungsorganisation oder der mit der Datenübermittlung beauftragten Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 4.

(6) Erfolgt die nach § 29a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebene Übermittlung für die nach Absatz 4 nachgewiesene Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nicht rechtzeitig, so hat das Kraftfahrt-Bundesamt die Zulassungsbehörde darüber zu unterrichten.

§ 23

Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung sowie Vorbehalt der Nachprüfung

(1) Die Zulassungsbehörde hat der antragstellenden Person die automatisierte Entscheidung unmittelbar nach Abschluss des maschinellen Prüfungsvorgangs in Form eines schreibgeschützten elektronischen Bescheides nach Maßgabe der Vorschriften für das jeweilige Zulassungsverfahren in einem üblichen Format in ihrem Portal bekannt zu geben, wobei der Bescheid für die Dauer von 30 Minuten nach Bekanntgabe zum Abruf durch die antragstellende Person bereit zu stehen hat. Sofern der Abruf nicht innerhalb der Bereitstellungsdauer nach Satz 1 erfolgt, hat die Zulassungsbehörde einen Ausdruck des automatisierten Bescheides an den Halter zu übersenden. Im Fall der manuellen Bearbeitung und Entscheidung der Zulassungsbehörde nach § 19 Absatz 1 Satz 4 hat die Zulassungsbehörde dem Halter die Entscheidung durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides bekannt zu geben.

(2) Die Zulassung oder ihre Änderung ist am Tag des Abrufes wirksam; im Fall des Absatz 1 Satz 2 am dritten Tag, der dem Tag folgt, an dem die Zulassungsbehörde den Ausdruck abgesandt hat.

(3) Eine automatisierte Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 2 steht beginnend mit dem Tag, an dem die Zulassung oder ihre Änderung nach Absatz 2 wirksam wird, einen Monat unter dem Vorbehalt der Nachprüfung, Aufhebung und Neuentscheidung durch die Zulassungsbehörde. Die Zulassungsbehörde hat zu gewährleisten, dass

1. durch Stichproben eine hinreichende Anzahl automatisierter Entscheidungen zur manuellen Nachprüfung ausgewählt wird und, sofern die Entscheidungen automatisiert ausgewählt werden, in regelmäßig festgesetzten Zeitabständen Entscheidungen auch manuell ausgewählt werden und
2. die Arbeitsweise der automatischen Einrichtung einsehbar gemacht werden kann und überprüfbar ist.

(4) Ist die Bekanntgabe einer automatisierten Entscheidung nach Absatz 1 Satz 1 erfolgt, sind die Daten aus dem Portal zusätzlich zu § 19 Absatz 1 Satz 2 über das vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtete Verfahren unverzüglich an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Erhebung und Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister zu übermitteln.

Unterabschnitt 2

Internetbasierte Außerbetriebsetzung

§ 24

Antrag auf Außerbetriebsetzung

(1) Die Außerbetriebsetzung eines zugelassenen Fahrzeuges oder eines zulassungsfreien Fahrzeuges, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, kann einschließlich der Kennzeichenreservierung nach § 16 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 17 Absatz 1 bis 5, internetbasiert beantragt werden (internetbasierte Außerbetriebsetzung), wenn die abgestempelten Kennzeichenschilder die Anforderungen des § 12 Absatz 3 Satz 2 bis 5 und die Zulassungsbescheinigung Teil I die Anforderungen des § 13 Absatz 1 erfüllen.

(2) Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Kennzeichenschilder nach § 16 Absatz 1 Satz 1 wird ersetzt durch die Erfassung und Verifizierung

1. des Kennzeichens,
2. der Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach § 21 Absatz 1 Nummer 1 und
3. des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 21 Absatz 1 Nummer 2.

Bei Wechselkennzeichen nach § 9 Absatz 2 gilt Satz 1 Nummer 2 mit der Maßgabe, dass zusätzlich der Sicherheitscode der Stempelplakette des gemeinsamen Kennzeichenteils erfasst werden muss, wenn kein weiteres Fahrzeug zugelassen bleibt.

(3) Die Vorlage eines Verwertungsnachweises nach § 17 Absatz 1 oder 2 wird, wenn ein solcher ausgestellt wurde, ersetzt durch die Erfassung

1. des Datums der Ausstellung des Verwertungsnachweises und
2. der Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder im Fall des § 17 Absatz 2 des Staates, in dem die Verwertungsanlage ihren Sitz hat.

Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zwecks Einziehung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 wird ersetzt durch

1. die Erfassung und Verifizierung des Sicherheitscodes
 - a) der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 und
 - b) der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 sowie
2. die anschließende unverzügliche Übersendung der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II an die Zulassungsbehörde.

(4) Für die Beantragung der Außerbetriebsetzung ist auf die Identifizierung des Antragstellers zu verzichten, sofern die Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 2, und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 erfasst werden. Die Halterdaten sind vom Portal aus dem Zentralen Fahrzeugregister zu erheben, zu speichern und für die Antragsprüfung zu verwenden.

§ 25

Außerbetriebsetzung

(1) Liegen die Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung nach maschineller Prüfung durch das Portal vor, ist das Fahrzeug mittels einer automatisierten Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 2 außer Betrieb zu setzen. Abweichend von § 23 Absatz 1 Satz 2 erfolgt die Bekanntgabe der automatisierten Entscheidung, sofern diese nicht von der antragstellenden Person aus dem Portal abgerufen wird, durch

1. Versendung einer De-Mail-Nachricht im Sinne des § 3a Absatz 2 Satz 4 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, wenn der Halter in seinem elektronischen Antrag ein auf seinen Namen eingerichtetes De-Mail-Konto benennt,

2. sonstige sichere Verfahren im Sinne des § 3a Absatz 2 Satz 4 Nummer 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, wenn der Halter einen solchen elektronischen Kommunikationsweg eröffnet, oder
3. durch Übersendung des Ausdrucks des elektronischen Dokuments

und ist die Außerbetriebsetzung abweichend von § 23 Absatz 2 Halbsatz 2 am Tag der Absendung des Ausdrucks wirksam. Sofern die maschinelle Prüfung der Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung nicht erfolgen kann, hat die Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 4 zu erfolgen und ist im Fall einer antragsgemäßen Entscheidung die Außerbetriebsetzung abweichend von § 23 Absatz 2 am Tag der Absendung des schriftlichen Bescheides wirksam.

(2) Der Vermerk über die Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I und die Aushändigung der entstempelten Kennzeichenschilder nach § 16 Absatz 1 Satz 4 werden durch die Erhebung, Speicherung und Verwendung der freigelegten Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 1 und 2 zur Prüfung des Antrags auf Außerbetriebsetzung ersetzt.

(3) Die zuständige Zulassungsbehörde hat den bisherigen Halter auf das Datum der Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung schriftlich hinzuweisen.

Unterabschnitt 3

Internetbasierte Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung und Änderung bei Halter- und Wohnsitzwechsel

§ 26

Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und für Änderungen

- (1) Die Zulassung oder deren Änderung kann elektronisch beantragt werden, sofern
1. der Halter nicht nach § 2 Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit ist,
 2. das Fahrzeug nicht nach § 3 Absatz 3 zulassungsfrei ist,
 3. das Kennzeichen zugeteilt werden soll als
 - a) allgemeines Kennzeichen nach § 9 Absatz 1 Satz 1 bis 4 und Anlage 4 Abschnitt 2,
 - b) Oldtimerkennzeichen nach § 10 Absatz 1 und Anlage 4 Abschnitt 4, sofern dieses nicht im internetbasierten Verfahren erstmalig zugeteilt wird,
 - c) Saisonkennzeichen nach § 10 Absatz 3 und Anlage 4 Abschnitt 5 oder
 - d) Kennzeichnung für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach § 11 Absatz 1 bis 3 und Anlage 4 Abschnitt 5a,
 4. der Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil I durch Erfassung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 und den Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil II

durch Erfassung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 nachgewiesen werden kann,

5. keine Änderungen der Fahrzeugdaten im Sinne des § 15 Absatz 1 im Vergleich zu den bisher erfassten Daten oder bei Erstzulassung im Vergleich zu den Daten der Übereinstimmungsbescheinigung erfolgt sind und
6. keine halterbezogene Ausnahmegenehmigung in Bezug auf das Fahrzeug erteilt ist.

(2) Bei der Antragstellung nach Absatz 1 sind zusätzlich zu den Angaben nach Absatz 1 die folgenden Daten in das Portal einzugeben:

1. das bisherige Kennzeichen, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 21 Absatz 1 Nummer 3,
2. die Nummer der elektronischen Versicherungsbestätigung,
3. die Daten zur Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer, es sei denn ein Fall im Sinne von § 13 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz wird nachgewiesen oder glaubhaft gemacht,
4. der Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und, falls zutreffend, die Frist für die nächste Sicherheitsprüfung sowie, wenn der Nachweis nicht nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 elektronisch vorliegt, die weiteren Angaben nach § 22 Absatz 4 Satz 1.

(3) Die eingegebenen Daten sind durch das Portal nach Maßgabe der Anlage 11 maschinell zu erheben, zu speichern und zu verifizieren. Liegen nach maschineller Prüfung durch das Portal alle Voraussetzungen für die Zulassung oder deren Änderung vor, erfolgt die Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 2. In der Entscheidung sind sämtliche Angaben aus der Zulassungsbescheinigung Teil I wiederzugeben. Ist die maschinelle Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen nicht vollständig durchführbar oder würde sie zu einer nicht antragsgemäßen Entscheidung führen, ist das Verfahren nach § 19 Absatz 1 Satz 4 durchzuführen. Nach Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung sind die Daten nach Anlage 11 Nummer 5 von der Zulassungsbehörde an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Finanzbehörde in einem einheitlichen Datensatz nach § 60 Absatz 1 und 3 zusammen mit den Zulassungsdaten zu übermitteln.

(4) Für die internetbasierte Zulassung oder deren Änderung gelten § 3 Absatz 1 Satz 3, § 12 Absatz 3 Satz 1 und § 16 Absatz 2 Satz 1 mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der Kennzeichenschilder nach § 12 Absatz 3 Satz 1 und ihre Abstempe- lung nach § 3 Absatz 1 Satz 3 werden durch das Aufbringen der Stempelplaketten auf den Plakettenträgern nach § 12 Absatz 3 Satz 6 und deren Übersendung mit Vorgaben über die zulässigen Abmessungen und die Schriftart der Kennzeichenschilder sowie Hinweisen über die Verwendung dieser Unterlagen an den Halter ersetzt.
2. Die Zulassung des Fahrzeuges erfolgt unter Zuteilung des Kennzeichens,
 - a) durch Abruf der automatisierten Entscheidung nach § 23 Absatz 1 Satz 1,
 - b) durch Übersendung eines Ausdrucks der automatisierten Entscheidung nach § 23 Absatz 1 Satz 2 oder
 - c) durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides nach § 23 Absatz 1 Satz 3.

3. Die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Zulassungsbescheinigung Teil II sind von der Zulassungsbehörde dem Halter oder einer von ihm benannten Person zu übersenden, wobei sie auch einzeln an unterschiedliche Adressaten versandt werden können.
4. Im Fall des § 23 Absatz 1 Satz 1 werden die Zulassungsbescheinigung Teil I, die Stempelplaketten und die Plakettenträger spätestens sechs Kalendertage nach Abruf der Zulassungsentscheidung versendet.
5. Abweichend von § 12 Absatz 3 Satz 1 sind Fahrten mit ungestempelten Kennzeichen nach Maßgabe des § 31 für längstens zehn Kalendertage nach Abruf der Zulassungsentscheidung gestattet.

(5) Der Halter ist verpflichtet, einen von der Zulassungsbehörde übersandten Plakettenträger unverzüglich an der dafür vorgegebenen Stelle auf einem vorgegebenen Kennzeichenschild fest anzubringen. Ein Plakettenträger darf vom Halter nur auf einem Kennzeichenschild mit dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht werden. Ein internetbasiert zugelassenes Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen ausgenommen von § 28 oder § 31 von der das Fahrzeug führenden Person nur in Betrieb gesetzt werden, wenn die dafür übersandten Plakettenträger auf den Kennzeichenschildern mit dem zugeteilten Kennzeichen fest angebracht worden sind. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines internetbasiert zugelassenen Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 3 vorliegen. Wird ein internetbasiert zugelassenes Fahrzeug entgegen Satz 3 oder entgegen § 12 Absatz 2 Satz 2 in Betrieb gesetzt, kann die Zulassungsbehörde unabhängig von der Vorwerfbarkeit oder der Verfolgung als Ordnungswidrigkeit die Kennzeichenschilder einziehen.

§ 27

Internetbasierte Erstzulassung

(1) Die Erstzulassung eines Fahrzeuges kann internetbasiert nach dem Verfahren des § 26 nach Maßgabe der folgenden Absätze beantragt werden.

(2) Nicht erforderlich sind

1. der Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil I abweichend von § 26 Absatz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1,
2. die Eingabe des Kennzeichens abweichend von § 26 Absatz 2 Nummer 1 und
3. die Eingabe des Monats und des Jahres des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und für die nächste Sicherheitsprüfung abweichend von § 26 Absatz 2 Nummer 4.

(3) Bei der Antragstellung ist zusätzlich zu den Angaben nach § 26 die Nummer des Vordrucks der Zulassungsbescheinigung Teil II in das Portal einzugeben.

(4) § 6 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 Satz 1 und 2 gilt mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 6 Absatz 3 Satz 1 wird durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 und ihrer Nummer ersetzt.
2. Die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung nach § 6 Absatz 4 Satz 1 wird durch die Verifizierung der Angaben mittels der vom Kraffahrt-Bundesamt geführten Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen ersetzt.

§ 28

Internetbasierte Tageszulassung

Die Tageszulassung eines Fahrzeuges nach § 7 Absatz 1 kann internetbasiert nach dem Verfahren der §§ 26 Absatz 1 bis 4 und 27 beantragt werden. Bei der Inbetriebsetzung des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen hat die das Fahrzeug führende Person den vorläufige Zulassungsnachweis nach § 7 Absatz 3 Nummer 3 bis zum Ablauf des Tages der Erstzulassung von außen gut lesbar im Fahrzeug auszulegen und statt der Zulassungsbescheinigung Teil I einen gut lesbaren Ausdruck der abgerufenen automatisierten Entscheidung über die vorläufige Zulassung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

§ 29

Internetbasierte Wiederzulassung

(1) Die Zulassung eines Fahrzeuges, das nach § 16 Absatz 2 wieder zugelassen werden soll, kann internetbasiert nach dem Verfahren des § 26 nach Maßgabe der folgenden Absätze beantragt werden (internetbasierte Wiederzulassung).

(2) Das Fahrzeug darf zum Zeitpunkt des Zulassungsantrages nicht länger als sieben Jahre außer Betrieb gesetzt gewesen sein.

(3) Für die Wiederzulassung gilt § 16 Absatz 2 Satz 1 mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der zur Außerbetriebsetzung verwendeten Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 16 Absatz 2 Satz 1 wird durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 ersetzt.
2. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 16 Absatz 2 Satz 1 wird, vorbehaltlich des Absatzes 4, durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 ersetzt.

(4) Soll das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden, sind bei einer Wiederzulassung auf denselben Halter nicht erforderlich

1. der Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 26 Absatz 1 Nummer 4 und
2. die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 26 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3.

(5) Es ist anzugeben, dass für das Fahrzeug kein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist. Die Angabe nach Satz 1 wird durch das Portal im Verfahren nach § 26 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 11 Nummer 2 maschinell verifiziert und zum Zweck dieser Verifizierung erhoben, gespeichert und verwendet.

§ 30

Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebsetzung

(1) Die Änderung der Zulassung bei

1. einem Wechsel des Wohnsitzes oder des Sitzes des Halters im Sinne des § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 4 Satz 1, oder
2. einem Wechsel des Halters im Sinne des § 15 Absatz 5 Satz 4

kann internetbasiert nach dem Verfahren des § 26 nach Maßgabe der folgenden Absätze beantragt werden (internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel).

(2) § 15 Absatz 1 gilt mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 15 Absatz 1 Satz 1 wird durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 ersetzt.
2. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 15 Absatz 1 Satz 1 wird, vorbehaltlich des Absatzes 3 Satz 2, durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 ersetzt.

(3) Verlegt der Halter seinen Wohnsitz oder Sitz innerhalb des bisherigen Zulassungsbezirks oder in einen anderen Zulassungsbezirk, so sind die Angaben nach § 26 Absatz 2 Nummer 2 bis 3 nicht erforderlich. Soll in den Fällen des Satzes 1 das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden, sind ebenfalls nicht erforderlich

1. der Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 26 Absatz 1 Nummer 4 und
2. die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 26 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3.

(4) Für das Weiterführen des bisherigen Kennzeichens gelten die folgenden Maßgaben:

1. Scheitert die maschinelle Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen, hat die Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 4 zu erfolgen.
2. Die Zuteilung eines neuen Kennzeichens nach § 26 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 2 und das Aufbringen der Stempelplaketten auf den Plakettenträger sowie deren Übersendung nach § 26 Absatz 4 Nummer 1 wird durch die in der Zulassungsentscheidung erlaubte Weiterführung des bisherigen Kennzeichens und der Stempelplaketten nach § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 und § 15 Absatz 5 Satz 3 Nummer 4 ersetzt.
3. Bis zum Empfang der nach § 26 Absatz 4 Nummer 3 zu übersendenden Zulassungsbescheinigung Teil I, längstens jedoch für die Dauer von zehn Tagen nach dem Abruf der automatisierten Zulassungsentscheidung nach § 23 Absatz 1 Satz 1, genügt das Mitführen und die Aushändigung der Zulassungsentscheidung in unmittelbar lesbarer Form den Anforderungen des § 13 Absatz 6 für die Inbetriebsetzung des Fahrzeuges.

(5) Soll das bisherige Kennzeichen nicht weitergeführt werden, gelten für den Fall des Wohnsitzwechsels die Vorschriften des Unterabschnitts 3 entsprechend.

(6) Wechselt der Halter, so hat die für den neuen Halter zuständige Zulassungsbehörde den bisherigen Halter auf das Datum der Wirksamkeit der Änderung der Zulassung auf den neuen Halter schriftlich hinzuweisen.

Unterabschnitt 4

Sofortige Inbetriebsetzung bei internetbasierten Zulassungsvorgängen

§ 31

Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebsetzung

Ein Fahrzeug darf abweichend von § 12 Absatz 13 Satz 1 Nummer 2 ohne Stempelplaketten oder Plakettenträger bis zum Empfang der nach § 26 Absatz 4 Nummer 4 zu übersendenden Stempelplaketten und Plakettenträger, längstens jedoch für 10 Tage, in Betrieb gesetzt werden. Die Frist des Satzes 1 beginnt mit Abruf der automatisierten Entscheidung

1. über die internetbasierte Erstzulassung,
2. über die die internetbasierte Wiederzulassung oder
3. bei einem Halterwechsel nach § 30 Absatz 4.

Ein gut lesbarer Ausdruck der abgerufenen automatisierten Entscheidung ist von der das Fahrzeug führenden Person mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

§ 32

Vorläufiger Zulassungsnachweis

(1) Im Fall des § 31 hat die Zulassungsbehörde der antragstellenden Person zusätzlich zum Zulassungsbescheid nach § 23 Absatz 1 Satz 1 einen vorläufigen Zulassungsnachweis auszustellen. Der vorläufige Zulassungsnachweis ist mit dem Zulassungsbescheid und in derselben Form wie der Zulassungsbescheid zum Abruf bereitzustellen. Der Zulassungsnachweis muss folgende Angaben enthalten:

1. den Namen der Zulassungsbehörde,
2. die Antragsnummer,
3. das Kennzeichen des zugelassenen Fahrzeuges,
4. das Datum der Zulassungsentscheidung und
5. das Enddatum der Berechtigung nach § 31.

Liegt eine der Angaben nach Satz 3 nicht vor, darf ein vorläufiger Zulassungsnachweis nicht erstellt werden.

(2) Bei der Inbetriebsetzung des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen ist der vorläufige Zulassungsnachweis von der das Fahrzeug führenden Person ununterbrochen bis zum Ablauf des Tages, an dem die Berechtigung nach § 31 endet, von außen gut lesbar im Fahrzeug auszulegen.

Unterabschnitt 5

Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt

§ 33

Großkundenschnittstelle

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt errichtet und betreibt eine Großkundenschnittstelle für die internetbasierte Entgegennahme und Abwicklung von Anträgen auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung, Halter- oder Wohnsitzwechsel sowie Außerbetriebsetzung, die durch nach § 34 registrierte juristische Personen des Privatrechts gestellt werden.

(2) Abweichend von § 19 Absatz 1 Satz 1 darf ein Großkunde einen elektronischen Antrag auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung, Halter- oder Wohnsitzwechsel oder Außerbetriebsetzung über die Großkundenschnittstelle stellen.

§ 34

Registrierung als Großkunde

(1) Eine juristische Person des Privatrechts, die jährlich regelmäßig mehr als 500 Anträge im Sinne des § 33 Absatz 1 stellt und beim Kraftfahrt-Bundesamt einen elektronischen Antrag auf Registrierung als Großkunde stellt, ist vom Kraftfahrt-Bundesamt als Großkunde zu registrieren. Im Auftrag einer Zulassungsbehörden beteiligte Verfahrensanbieter dürfen sich nicht als Großkunden registrieren lassen.

(2) Die juristische Person hat sich bei der elektronischen Antragstellung im Registrierungsverfahren anhand eines Organisationskontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes zu identifizieren. Dabei hat die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos nach § 87a Absatz 6 der Abgabenordnung zu erfolgen. Abweichend von Satz 1 kann eine juristische Person des Privatrechts mit Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, die keinen Zugang zu einem nach Satz 1 bezeichneten Nutzerkonto hat, die Registrierung beim Kraftfahrt-Bundesamt durch ein gesondertes Verfahren beantragen.

(3) In dem Antrag auf Registrierung als Großkunde sind folgende Daten anzugeben:

1. der Name und die Anschrift der juristischen Person,
2. eine abweichende Rechnungsanschrift, soweit vorhanden,
3. die Namen, die Anschriften, die E-Mail-Adressen und die Telefonnummern von mindestens zwei natürlichen Personen als Kontaktpersonen,
4. eine Bankverbindung,
5. die geschätzte Anzahl der zu erwartenden Anträge nach § 33 Absatz 1 pro Jahr und
6. die Angabe, ob die Absicht besteht, zusätzlich zu Anträgen auf sich selbst als Halter auch Anträge als Bevollmächtigter für einen Dritten als Antragsteller zu stellen.

(4) Die juristische Person hat sich mit dem Antrag auf Registrierung als Großkunde zu Folgendem

1. zu verpflichten:
 - a) die nach § 18 Absatz 3 vom Kraftfahrt-Bundesamt bestimmten Anforderungen für den Zugang zur Großkundenschnittstelle einzuhalten,
 - b) die weiteren vom Kraftfahrt-Bundesamt bestimmten Standards für registrierte Großkunden einzuhalten,
 - c) sich nur einmal als Großkunde bei der Großkundenschnittstelle zu registrieren,
 - d) ein aktives Nutzerkonto nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes zu führen sowie die darin enthaltenen Stammdaten auf dem aktuellen Stand zu halten,
 - e) alle anfallenden Gebührenschulden unverzüglich nach Bekanntgabe des jeweiligen Gebührenbescheides der Zulassungsbehörde und des Kraftfahrt-Bundesamts zu begleichen,
 - f) stets eine ausreichende Anzahl von Kennzeichen bei der Zulassungsbehörde zu reservieren,
 - g) nur die reservierten Kennzeichen für Anträge nach § 33 Absatz 1 zu nutzen,
 - h) als registrierter Großkunde alle Änderungen der Angaben nach den Absätzen 3 und 4 unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt anzuzeigen und
 - i) die ihm im Rahmen der Registrierung vom Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellten Daten nicht an Dritte weiterzugeben und
2. zu bestätigen, dass zum Zeitpunkt des Antrags auf Registrierung keine Eintragungen im Bundeszentralregister nach § 1 Absatz 1 des Bundeszentralregistergesetz für die Vertretungsberechtigten der juristischen Person und die Kontaktpersonen nach Absatz 2 Nummer 3 wegen rechtskräftiger Verurteilungen im Bereich der Wirtschaft im Sinne des § 74c Absatz 1 Nummer 1 bis Nummer 6 des Gerichtsverfassungsgesetzes bestehen.

Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a gilt auch im Fall des Beauftragens eines Dienstleisters. Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d gilt nicht für Großkunden nach Absatz 2 Satz 3. Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f gilt nicht, wenn ein anderes Verfahren zur Kennzeichenvergabe besteht.

(5) Die Daten, die nach den Absätzen 1, 3 und 4 anzugeben sind, sind durch ein automatisiertes Programm des Kraftfahrt-Bundesamts maschinell zu verifizieren und auf das Vorliegen der Registrierungsvoraussetzungen zu überprüfen und zu diesen Zwecken zu erheben, zu speichern und zu verwenden. Das Vorliegen der technischen Voraussetzungen zur Anbindung als Großkunde sind in einem Probelauf nach Vorgaben des Kraftfahrt-Bundesamts zu bestätigen.

(6) Liegen die Voraussetzungen zur Registrierung nach den Absätzen 1, 3 und 4 vor, ist automatisiert über die Registrierung als Großkunde zu entscheiden. Die Entscheidung ist der antragstellenden Person zum Abruf bereitzustellen

1. in Form eines schreibgeschützten Bescheides,
2. in einem üblichen Format,
3. elektronisch gesiegelt und
4. im Postfach des Nutzerkontos im Sinne des § 2 Absatz 7 des Onlinezugangsgesetzes.

Der Bescheid ist mit einem Widerrufsvorbehalt nach § 36 Absatz 2 Nummer 3 Verwaltungsverfahrensgesetz zu verbinden.

§ 35

Identifizierungsmerkmal

(1) Mit der Bekanntgabe über die Registrierung hat das Kraffahrt-Bundesamt dem registrierten Großkunden ein nicht personenbezogenes Identifizierungsmerkmal, das eindeutig sein muss, elektronisch zu übermitteln.

(2) Der Großkunde hat das Identifizierungsmerkmal nach Absatz 1 bei jedem Antrag, den er über die Großkundenschnittstelle stellt, anzugeben.

§ 36

Überprüfung der Voraussetzungen und Widerruf der Registrierung als Großkunde

(1) Das Kraffahrt-Bundesamt ist jederzeit berechtigt zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Registrierung als Großkunde noch vorliegen.

(2) Der Großkunde ist zur Mitwirkung bei der Überprüfung verpflichtet und hat auf Anforderung des Kraffahrt-Bundesamts die entsprechenden Nachweise zu den in § 34 Absatz 3 und 4 genannten Daten und Voraussetzungen vorzulegen.

(3) Liegen die Voraussetzungen für die Registrierung nicht mehr vor oder kommt der Großkunde seinen Mitwirkungspflichten nach Absatz 2 nicht nach, kann das Kraffahrt-Bundesamt die Registrierung widerrufen.

(4) Hat das Kraffahrt-Bundesamt eine Registrierung einmal widerrufen, darf eine erneute Registrierung nicht automatisiert erfolgen. Satz 1 gilt nicht, sofern die Registrierung wegen zu geringer Fallzahlen widerrufen wurde.

§ 37

Antragstellung über die Großkundenschnittstelle

(1) Vor jeder Antragstellung hat sich der Großkunde unter Angabe des nach § 35 vergebenen Identifizierungsmerkmals zu authentifizieren.

(2) Nach erfolgreicher Authentifizierung kann über die Großkundenschnittstelle ein in § 33 Absatz 2 bezeichneter Antrag gestellt werden. Den Antrag kann der Großkunde stellen

1. für sich selbst oder
2. für einen Dritten als Halter.

(3) Mit dem Antrag hat der Großkunde sein Einverständnis zu erklären, dass ihm die Entscheidung der Zulassungsbehörde dadurch bekanntgegeben werden kann, dass sie in einem Postfach eingeht, dass

1. beim Kraffahrt-Bundesamt für ihn eingerichtet worden ist oder

2. nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes besteht.

(4) Bei einem Antrag nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 ist, außer im Fall der Außerbetriebsetzung, eine Vollmacht nach den Vorgaben der Anlage 12 an die Großkundenschnittstelle zu übermitteln.

(5) Sofern ein Großkunde beabsichtigt, binnen eines Tages eine außergewöhnlich hohe Zahl von Anträgen über die Großkundenschnittstelle einzureichen, hat vorher eine direkte Abstimmung des Großkunden mit der Zulassungsbehörde zu erfolgen. Außergewöhnlich ist eine Zahl von mehr als 100 Anträgen.

§ 38

Übermittlung eines Antrags an die Zulassungsbehörde und automatische Ergänzung erforderlicher Daten

(1) Die Übermittlung der Fahrzeugdaten und Halterdaten im Umfang der Eintragungen in den Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II an den Großkunden bedarf im Fall des § 37 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der ausdrücklichen Einwilligung des Halters nach Anlage 12.

(2) Ist im Fall des § 37 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der Halter eine natürliche Person, so ist die Vollmacht mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 zu versehen.

(3) Ist im Fall des § 37 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der Halter eine juristische Person, so ist die Vollmacht mit einem qualifizierten elektronischen Siegel im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 zu versehen. Anstelle des elektronischen Siegels kann auf der Vollmacht auch eine qualifizierte elektronische Signatur des Vertretungsberechtigten der juristischen Person angebracht werden, sofern die Vertretungsberechtigung durch einen qualifizierten Vertrauensdiensteanbieter im Sinne des Artikels 24 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 überprüft worden ist. Im Fall des Satzes 2 ist der Antrag mit dem Zusatz zu versehen, dass ein qualifizierter Vertrauensdienst die Vertretungsberechtigung überprüft hat.

(4) Die Angaben zum Halter sind im Fall des § 37 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 bei natürlichen Personen aus der das Vollmachtsformular verarbeitenden elektronischen Nachricht und der qualifizierten elektronischen Signatur und bei juristischen Personen aus der das Vollmachtsformular verarbeitenden elektronischen Nachricht und dem qualifizierten elektronischen Siegel oder dem mit qualifizierter elektronischer Signatur signierten Vollmachtsformular zu entnehmen.

(5) Bei einem Antrag auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung, Halterwechsel oder Wohnsitzwechsel ist durch die Großkundenschnittstelle

1. der Antrag zum Zweck der Antragstellung automatisch im Umfang der Anlage 11 durch die Großkundenschnittstelle zu ergänzen,
2. die zuständige Zulassungsbehörde zu ermitteln,
3. eine Antragsnummer zur Übermittlung an die Zulassungsbehörde zu generieren,
4. der Antrag als über die Großkundenschnittstelle eingereicht zu markieren und
5. der Antrag mit allen, im Umfang der Anlage 11 ergänzten Daten, von der Großkundenschnittstelle an das Portalweiterzuleiten.

Verantwortlich für den Antrag und seinen Inhalt ist der Antragsteller. Ist das Portal nicht verfügbar, hat die Großkundenschnittstelle den Antrag an das Postfach der Zulassungsbehörde weiterzuleiten.

(6) Bei einem Antrag auf Außerbetriebsetzung hat die Großkundenschnittstelle

1. die zuständige Zulassungsbehörde zu ermitteln,
2. eine Antragsnummer zur Übermittlung an die Zulassungsbehörde zu generieren,
3. der Antrag als über die Großkundenschnittstelle eingereicht zu markieren und
4. der Antrag von der Großkundenschnittstelle an das Portal zu übermitteln.

Absatz 5 Satz 2 und Satz 3 gilt entsprechend.

(7) Kann ein Antrag nach Absatz 5 oder 6 aufgrund unvollständiger Daten nicht an das Portal weitergeleitet werden, ist der Vorgang vom Kraftfahrt Bundesamt bei der Großkundenschnittstelle automatisch abzubrechen, der Großkunde mittels einer Fehlermeldung zu benachrichtigen und sind die Antragsdaten automatisiert zu löschen.

§ 39

Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde

(1) Über die Großkundenschnittstelle übermittelte Anträge sind im Portal nach den Maßgaben der § 19 Absatz 1 Satz 2 bis § 20 Absatz 4 Satz 2 zu bearbeiten. Der Antrag ist nach Prüfung im Portal zusammen mit der automatisierten Entscheidung an die internen informationstechnischen Verfahren der Zulassungsbehörde weiterzuleiten. Ist das Portal nicht verfügbar, leitet die Großkundenschnittstelle den Antrag in das Postfach der Zulassungsbehörde weiter und es erfolgt die manuelle Bearbeitung des Antrags nach den allgemeinen Vorschriften

(2) Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 ist die Entscheidung der Zulassungsbehörde dem Großkunden nach Abschluss des automatisierten Prüfungsvorgangs bekannt zu geben

1. durch einen elektronischen Bescheid,
2. in Form eines schreibgeschützten elektronischen Dokuments und
3. in einem für ihn nach § 37 Absatz 3 eingerichteten Postfach.

(3) Im Fall einer antragsgemäßen Entscheidung hat die Zulassungsbehörde dem Großkunden folgende Daten zu übermitteln:

1. das Datum der Zulassung oder der Außerbetriebsetzung,
2. die Höhe der festgesetzten Gebühr und
3. die Fahrzeugdaten und Halterdaten im Umfang der Eintragungen in den Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II, sofern beantragt.

Ist ein Dritter der Halter, bedarf es für die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten an den Großkunden der Einwilligung des Dritten nach Anlage 12.

(4) Sofern eine Bekanntgabe nach Absatz 2 scheitert hat die Bekanntgabe durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides zu erfolgen. Die Zulassung wird in diesem Fall wirksam am dritten Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Zulassungsbehörde den Bescheid abgesandt hat. In diesem Fall hat die Zulassungsbehörde den Großkunden in anderer Weise elektronisch über die Versendung ihrer Entscheidung zu informieren.

(5) Wenn das Portal nicht verfügbar ist, kann die Zulassungsbehörde, sofern der Großkunde zugestimmt hat, abweichend von Absatz 4 anstelle eines schriftlichen Bescheides einen elektronischen Bescheid erlassen. Der Bescheid nach Satz 1 ist dadurch bekanntzugeben, dass er dem Großkunden zugeht

1. in Form eines schreibgeschützten elektronischen Dokuments und
2. in einem für ihn nach § 37 Absatz 3 eingerichteten Postfach.

Der Bescheid ist dann abweichend von Absatz 4 Satz 2 mit dem Zugang im Postfach wirksam. Gleichzeitig kann die Zulassungsbehörde den vorläufigen Zulassungsnachweis übersenden. Für den Fall der Außerbetriebsetzung gilt § 25 entsprechend, mit der Maßgabe, dass die Bekanntgabe der Entscheidung nach § 25 Absatz 1 Satz 2 gegenüber dem Großkunden zu erfolgen hat.

(6) Als Datum der Zulassung gilt bei der Ersterzulassung, Tageszulassung oder Wiederzulassung in den Fällen der Absätze 2 und 5 der Zeitpunkt des Erlasses des Verwaltungsakts durch die Zulassungsbehörde.

(7) Erfolgt die Bearbeitung eines Antrags nach Absatz 1 Satz 1 auf Ersterzulassung, Tageszulassung oder Wiederzulassung, hat die Zulassungsbehörde die abschließende Entscheidung zum Zweck der sofortigen Inbetriebsetzung dem Großkunden bekanntzugeben, indem sie ihm den Zulassungsbescheid und den vorläufigen Zulassungsnachweis in schreibgeschützter Form in einem für ihn nach § 37 Absatz 3 eingerichteten Postfach übermittelt.

(8) Auf Antrag kann die Zulassungsbehörde abweichend von § 26 Absatz 4 Nummer 3 die Abholung der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Zulassungsbescheinigung Teil II in der Zulassungsbehörde durch den Großkunden oder eine von ihm benannte dritte Person, nachdem der elektronische Zulassungsbescheid übermittelt wurde, gewähren.

§ 40

Sofortige Inbetriebsetzung nach Entscheidung der Zulassungsbehörde

Für die sofortige Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges gelten die Vorschriften des Unterabschnitts 4 mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abrufs der Entscheidung die Bekanntgabe in elektronischer Form tritt.

Abschnitt 4

Zeitweilige Teilnahme am Straßenverkehr

§ 41

Prüfungsfahrten, Probefahrten und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen

(1) Ein Fahrzeug darf, wenn es nicht zugelassen ist, auch ohne eine EU-Typgenehmigung, eine nationale Typgenehmigung oder eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung zu einer Prüfungsfahrt, Probefahrt oder Überführungsfahrt in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht und
2. das Fahrzeug unbeschadet des § 42 ein Kennzeichen mit roter Beschriftung auf weißem rot gerandetem Grund (rotes Kennzeichen) führt.

Dies gilt auch für eine notwendige Fahrt zum Tanken und zur Außenreinigung anlässlich einer Fahrt nach Satz 1 sowie für eine notwendige Fahrt zum Zweck der Reparatur oder Wartung des betreffenden Fahrzeuges. Ein Fahrzeug, dem nach § 10 Absatz 3 ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, darf außerhalb des Betriebszeitraums nach Maßgabe der Sätze 1 und 2 in Betrieb gesetzt werden, wenn das Saisonkennzeichen nicht gleichzeitig geführt wird. Ein Fahrzeug, dem nach § 9 Absatz 2 ein Wechselkennzeichen zugeteilt ist, darf nach Maßgabe der Sätze 1 und 2 in Betrieb gesetzt werden, wenn das Wechselkennzeichen weder vollständig noch in Teilen gleichzeitig geführt wird. § 31 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleibt unberührt.

(2) Ein rotes Kennzeichen und ein besonderes Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach Anlage 13 können durch die Zulassungsbehörde einem zuverlässigen Kraftfahrzeughersteller, einem zuverlässigen Kraftfahrzeugteilehersteller, einer zuverlässigen Kraftfahrzeugwerkstatt, einem zuverlässigen Kraftfahrzeughändler und durch die in der Anlage 2 genannten Zulassungsbehörden der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundespolizei, dem Bundeskriminalamt, der Polizeien der Länder, der Bundeswehr und der Zollverwaltung befristet oder widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung, auch an unterschiedlichen Fahrzeugen, zugeteilt werden. Das rote Kennzeichen hat zu bestehen aus einem Unterscheidungszeichen nach § 9 Absatz 1 und einer nur aus Ziffern bestehenden und mit „06“ beginnenden Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1.

(3) Für jedes Fahrzeug, das ein rotes Kennzeichen führt, ist von der das Fahrzeug führenden Person eine gesonderte Seite des Fahrzeugscheinheftes zu dessen Beschreibung zu verwenden, wobei die Angaben zum Fahrzeug vor Antritt der ersten Fahrt vollständig und in dauerhafter Schrift einzutragen sind. Das Fahrzeugscheinheft ist von der das Fahrzeug führenden Person bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Über jede Prüfungsfahrt, Probefahrt oder Überführungsfahrt sind fortlaufende Aufzeichnungen nach Satz 1 zu führen, aus denen das verwendete rote Kennzeichen, das Datum der Fahrt, deren Beginn und Ende, der Fahrzeugführer mit dessen Anschrift, die Fahrzeugklasse und der Hersteller des Fahrzeuges, sowie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Fahrtstrecke ersichtlich sind. Die Aufzeichnungen nach Satz 3 sind von der das Fahrzeug führenden Person vor dem jeweiligen Fahrtantritt vorzunehmen, Angaben zum Ende der Fahrt und zu der Fahrtstrecke dürfen auch unverzüglich nach Fahrtende eingetragen werden. Die Aufzeichnungen sind vom Inhaber des roten Kennzeichenschildes ein Jahr lang nach Erstellung aufzubewahren und den zuständigen Personen jederzeit auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Das rote Kennzeichenschild

hat der Inhaber mit dem dazugehörigen Fahrzeugscheinheft der zuständigen Zulassungsbehörde unverzüglich zur Entwertung vorzulegen, wenn

1. die Frist, für die das rote Kennzeichen zugeteilt worden ist, abgelaufen ist,
2. der Inhaber das rote Kennzeichen nicht mehr benötigt oder
3. der Inhaber seinen Wohnsitz oder seinen Sitz in einen anderen Zulassungsbezirk verlegt.

(4) Das rote Kennzeichen und das besondere Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach Anlage 13 können durch die Zulassungsbehörde auch für die Durchführung von Prüfungsfahrten im Rahmen von Untersuchungen, Prüfungen und Begutachtungen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, nach den jeweils dafür anzuwendenden Straßenverkehrsvorschriften oder nach § 5 widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung an unterschiedlichen Fahrzeugen zugeteilt werden an

1. Technischen Prüfstellen,
2. vom Kraftfahrt-Bundesamt zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Diensten und
3. anerkannten Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Das rote Kennzeichen hat zu bestehen aus einem Unterscheidungszeichen nach § 9 Absatz 1 und einer nur aus Ziffern bestehenden und mit „05“ beginnenden Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1. Absatz 3 gilt entsprechend.

(5) Mit dem Antrag auf Zuteilung eines roten Kennzeichens hat der Antragsteller der Zulassungsbehörde seine in § 6 Absatz 1 Satz 2 bezeichneten Daten und die in § 6 Absatz 5 Nummer 3 bezeichneten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zum Zweck der Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Änderungen dieser Daten hat der Inhaber des roten Kennzeichens der Zulassungsbehörde zum Zweck der Änderung der Fahrzeugregister und des Fahrzeugscheinheftes unverzüglich mitzuteilen und dabei das Fahrzeugscheinheft vorzulegen. § 15 Absatz 2 gilt entsprechend.

(6) Ein rotes Kennzeichen ist nach § 12 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 bis 3, Absatz 3, Absatz 5 bis 7, Absatz 8 Satz 2 und 3, Absatz 9 Satz 1, Absatz 10 Satz 1, Absatz 11 Satz 1 und Absatz 12 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 7 auszugestalten und anzubringen. Ein rotes Kennzeichen muss nicht fest angebracht sein. Ein Fahrzeug mit einem roten Kennzeichen darf von der das Fahrzeug führenden Person im Übrigen nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 13 Satz 1 in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen der Sätze 1 und 3 vorliegen.

(7) Die §§ 29 und 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind nicht anzuwenden.

§ 42

Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen

(1) Ein Fahrzeug darf, wenn es nicht zugelassen ist, zu Probefahrten oder Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder dem Fahrzeug eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung erteilt ist,
2. gültige Nachweise über eine bestandene Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung, soweit diese nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erforderlich sind, vorliegen,
3. eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht und
4. das Fahrzeug ein Kurzzeitkennzeichen führt.

§ 41 Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Ein Fahrzeug, dem nach § 10 Absatz 3 ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, darf nach Maßgabe der Sätze 1 und 2 außerhalb des Betriebszeitraums in Betrieb gesetzt werden, wenn das Saisonkennzeichen nicht gleichzeitig geführt wird. § 31 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleibt unberührt. § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist nicht anzuwenden.

(2) Auf Antrag hat die Zulassungsbehörde oder die für den Standort des Fahrzeuges zuständige Zulassungsbehörde ein Kurzzeitkennzeichen nach den Absätzen 3 und 4 zuzuteilen und einen auf den Antragsteller ausgestellten Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen nach Absatz 5 auszufertigen. Mit dem Antrag auf Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens hat der Antragsteller der nach Satz 1 gewählten Behörde die folgenden Daten zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern mitzuteilen:

1. die Angaben über den Fahrzeughalter nach § 6 Absatz 1 Satz 2,
2. die Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 6 Absatz 5 Nummer 3 und das Datum, an dem der Versicherungsschutz endet,
3. die Angaben über einen Empfangsbevollmächtigten nach § 6 Absatz 5 Nummer 4 und die Angaben über den regelmäßigen Standort des Fahrzeuges nach § 6 Absatz 5 Nummer 5,
4. die Fahrzeugdaten nach § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 1 und 3,
5. die Daten zur Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung unter entsprechender Anwendung von § 6 Absatz 4 und 8 Satz 1 Nummer 2 sowie von § 16 Absatz 2 Satz 6 und
6. den Ablauf der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung, soweit diese nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erforderlich sind.

(3) Die das Fahrzeug führende Person darf ein Kurzzeitkennzeichen nur verwenden

1. für die Durchführung von Fahrten im Sinne von Absatz 1 unter Beachtung der Beschränkungen nach den Absätzen 6 und 7 und
2. an dem Fahrzeug, für das es zugeteilt worden ist.

Kurzzeitkennzeichen sind nach § 12 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 bis 3, Absatz 3 Satz 1 und 4, Absatz 5 bis 7, Absatz 8 Satz 2 und 3, Absatz 9 Satz 1, Absatz 10 Satz 1, Absatz 11 Satz 1 und Absatz 12 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 6 auszugestalten und anzubringen. Sie brauchen jedoch nicht fest angebracht zu sein. Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen dürfen von der das Fahrzeug führenden Person nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 13 Satz 1 in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines

Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Sätze 1, 2 und 4 vorliegen.

(4) Das Kurzzeitkennzeichen hat im Übrigen zu bestehen aus einem Unterscheidungszeichen § 9 Absatz 1 und einer nur aus Ziffern bestehenden und mit „03“ oder „04“ beginnenden Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1. Das Kennzeichenschild für das Kurzzeitkennzeichen hat außerdem ein Ablaufdatum zu enthalten, das bis zum Ablauf des fünften auf die Zuteilung folgenden Tages zu bemessen ist. Nach dem Ablaufdatum des Kurzzeitkennzeichens darf das Fahrzeug von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf im Fall des Satzes 3 die Inbetriebsetzung des Fahrzeuges nicht anordnen oder zulassen.

(5) Der Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen ist nach dem Muster der Anlage 14 auszufertigen. Die Beschränkungen nach den Absätzen 6 und 7 sind im Fahrzeugschein zu vermerken. Der Fahrzeugschein ist von der das Fahrzeug führenden Person bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(6) Liegen die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nicht vor, dürfen abweichend von Absatz 1 nur Fahrten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis stehen, im Bezirk der Zulassungsbehörde, die für den Standort des Fahrzeuges zuständig ist, oder in einen angrenzenden Bezirk und zurück zum Standort durchgeführt werden.

(7) Liegen die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 nicht vor oder liegt der Ablauf der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung nach § 29 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vor dem Ablauf der Gültigkeit des Kurzzeitkennzeichens, dürfen abweichend von Absatz 1 ohne einen Nachweis der durchgeführten Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung nur Fahrten zu einer Untersuchungsstelle im Bezirk der Zulassungsbehörde, die für den Standort des Fahrzeuges zuständig ist, oder in einen angrenzenden Bezirk und zurück zum Standort durchgeführt werden. Wird dem Fahrzeug nach Nummer 3.1.4.2, 3.1.4.3 oder 3.2.3.2 der Anlage VIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bei der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung keine Mängelfreiheit bescheinigt, dürfen abweichend von Absatz 1 auch Fahrten zur unmittelbaren Reparatur festgestellter Mängel in einer geeigneten Einrichtung im Bezirk der Zulassungsbehörde, die für den Standort des Fahrzeuges zuständig ist, oder einen angrenzenden Bezirk und zurück zum Standort durchgeführt werden. Für Fahrzeuge, die nach Nummer 3.1.4.4 oder 3.2.3.3 der Anlage VIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung als verkehrsunsicher oder verkehrsgefährdend eingestuft wurden, gelten die Sätze 1 und 2 nicht.

(8) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 und die Absätze 6 und 7 gelten nicht für ein Fahrzeug, für das eine Übereinstimmungsbescheinigung für ein unvollständiges Fahrzeug ausgestellt wurde, soweit dessen Betriebs- und Verkehrssicherheit belegt wird durch

1. einen von der Zulassungsbehörde bestimmten Nachweis oder
2. ein entsprechendes Gutachten
 - a) eines amtlich anerkannten Sachverständigen,
 - b) eines Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder
 - c) eines Prüfenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

§ 43

Fahrten zur Teilnahme an Veranstaltungen für Oldtimer

(1) Eine Person, die mit einem Oldtimer an einer Veranstaltung teilnimmt, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dient, benötigt hierfür sowie für die Anfahrt zu und die Abfahrt von einer solchen Veranstaltung keine Betriebserlaubnis und keine Zulassung für das betreffende Oldtimer-Fahrzeug, wenn es ein rotes Oldtimerkennzeichen führt. Dies gilt auch für eine Probefahrt, eine Überführungsfahrt und für eine Fahrt zum Zweck der Reparatur oder Wartung des betreffenden Fahrzeuges sowie für eine Fahrt zum Tanken und zur Außenreinigung anlässlich einer Fahrt nach Satz 1. § 31 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleibt unberührt.

(2) Für die Zuteilung und Verwendung eines roten Oldtimerkennzeichens ist § 41 Absatz 2 bis 6 entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, dass ein Fahrzeugschein für ein Oldtimerfahrzeug mit einem roten Kennzeichen nach dem Muster der Anlage 15 ausgegeben wird und dass das Kennzeichen nur an dem Fahrzeug verwendet werden darf, für das es ausgegeben wurde. Das Fahrzeugschein ist von der das Fahrzeug führenden Person bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Das rote Oldtimerkennzeichen hat zu bestehen aus einem Unterscheidungszeichen nach § 9 Absatz 1 und einer nur aus Ziffern bestehenden und mit den Ziffern „07“ beginnenden Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1. Es ist im Übrigen nach § 12 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 bis 3, Absatz 3, Absatz 5 bis 7, Absatz 8 Satz 2 und 3, Absatz 9 Satz 1, Absatz 10 Satz 1, Absatz 11 Satz 1 und Absatz 12 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 7 auszugestalten und anzubringen. Ein Fahrzeug mit rotem Oldtimerkennzeichen darf von der das Fahrzeug führenden Person im Übrigen nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 13 Satz 1 in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 5 vorliegen.

(3) Unberührt bleiben Erlaubnis- und Genehmigungspflichten, soweit sie sich aus anderen Vorschriften, insbesondere aus § 29 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung, ergeben.

§ 44

Fahrten im internationalen Verkehr

Für ein Fahrzeug, für das ein Kennzeichen zugeteilt ist, wird auf Antrag ein Internationaler Zulassungsschein nach Artikel 4 und Anlage B des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr (RGBl. 1930 II S. 1233) ausgestellt.

§ 45

Fahrten zur dauerhaften Verbringung eines Fahrzeuges in das Ausland

(1) Soll ein zulassungspflichtiges, nicht zugelassenes Kraftfahrzeug oder ein zulassungsfreies und kennzeichenpflichtiges Kraftfahrzeug, dem kein Kennzeichen zugeteilt ist, mit eigener Triebkraft oder ein Anhänger hinter einem Kraftfahrzeug dauerhaft in einen anderen Staat verbracht werden, sind die Vorschriften dieser Verordnung vorbehaltlich der §§ 41 und 42, soweit es von dem ausländischen Staat zugelassen ist, mit den Maßgaben anzuwenden, dass

1. das Fahrzeug nur zugelassen werden darf, wenn
 - a) durch Vorlage einer Versicherungsbestätigung im Sinne der Anlage 16 nachgewiesen ist, dass eine Haftpflichtversicherung nach dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger besteht, und
 - b) der nächste Termin zur Durchführung der Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nach dem Ablaufdatum der Zulassung nach Nummer 2 liegt,
2. die Zulassung auf die Dauer der nach Nummer 1 Buchstabe a nachgewiesenen Haftpflichtversicherung, längstens auf ein Jahr, zu befristen ist,
3. an die Stelle des Kennzeichens das Ausfuhrkennzeichen gemäß Absatz 2 tritt und
4. die Zulassungsbescheinigung Teil I auf die Ausfuhr des Fahrzeuges beschränkt ist und mit dem Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer der Zulassung versehen ist.

Sofern der nächste Termin zur Durchführung der Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vor dem Ablaufdatum der Zulassung nach Satz 1 Nummer 2 liegt, ist eine solche Untersuchung durchzuführen. Unberührt von Satz 1 Nummer 2 bleibt die Befugnis der zuständigen Zulassungsbehörde, durch Befristung der Zulassung und durch Auflagen sicherzustellen, dass das Fahrzeug in angemessener Zeit den Geltungsbereich dieser Verordnung verlässt. Zusätzlich zu Satz 1 Nummer 4 kann ein Internationaler Zulassungsschein nach Maßgabe des § 44 ausgestellt werden, auf dem das Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer der Zulassung zu vermerken ist. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Zulassung darf das Fahrzeug von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf in diesem Fall die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nicht anordnen oder zulassen.

(2) Das Ausfuhrkennzeichen hat zu bestehen aus dem Unterscheidungszeichen nach § 9 Absatz 1 Satz 2 und einer Erkennungsnummer. Die Erkennungsnummer hat zu bestehen aus einer ein- bis vierstelligen Zahl und einem nachfolgenden Buchstaben. Das Kennzeichenschild hat zusätzlich das Ablaufdatum der Zulassung zu enthalten. Das Kennzeichen ist im Übrigen nach § 12 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 bis 3, Absatz 3 Satz 1 und 4, Absatz 5 bis 7, Absatz 8 Satz 2 und 3, Absatz 9 Satz 1, Absatz 10 Satz 1, Absatz 11 Satz 1 und Absatz 12 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 8 auszugestalten und anzubringen. Ein Fahrzeug mit Ausfuhrkennzeichen darf von der das Fahrzeug führenden Person nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 13 Satz 1 in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 5 vorliegen. Bei der Zuteilung eines Ausfuhrkennzeichens sind der Zulassungsbehörde die folgenden Daten zur Erhebung und Speicherung in den Fahrzeugregistern mitzuteilen und auf Verlangen der Zulassungsbehörde nachzuweisen:

1. die in § 6 Absatz 1 Satz 2 bezeichneten Halterdaten,
2. die in § 6 Absatz 5 Nummer 3 bezeichneten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
3. das Ende des Versicherungsverhältnisses und
4. die zur Ausstellung der Zulassungsbescheinigung erforderlichen Fahrzeugdaten und bei Personenkraftwagen die vom Hersteller aufgebrachte Farbe des Fahrzeuges.

(3) Die ein Kraftfahrzeug nach Absatz 1 führende Person hat die Zulassungsbescheinigung Teil I nach Absatz 1 Nummer 4 mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Soll ein zugelassenes oder ein zulassungsfreies und kennzeichenpflichtiges Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen in einen anderen Staat verbracht werden, ist die Zuteilung des Ausfuhrkennzeichens unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung und der nach § 9 zugeteilten Kennzeichen zur Entstempelung bei der Zulassungsbehörde zu beantragen. Die bisherige Zulassungsbescheinigung Teil I ist von der Zulassungsbehörde einzuziehen. Die Zulassungsbescheinigung Teil II ist fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 3 und § 14 Absatz 5 sind entsprechend anzuwenden.

A b s c h n i t t 5

T e i l n a h m e a u s l ä n d i s c h e r F a h r z e u g e a m S t r a ß e n v e r k e h r

§ 46

Vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland

(1) Ein in einem anderen Mitgliedstaat oder einem anderen Vertragsstaat zugelassenes Fahrzeug darf vorübergehend am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, wenn für das Fahrzeug von einer zuständigen Stelle des anderen Mitgliedstaates oder des anderen Vertragsstaates eine gültige Zulassungsbescheinigung ausgestellt ist und in der Bundesrepublik Deutschland kein regelmäßiger Standort begründet wurde. Die Zulassungsbescheinigung muss mindestens die nach Artikel 35 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr erforderlichen Angaben enthalten. Bei einem Kraftrad müssen aus der Zulassungsbescheinigung zusätzlich die Angaben zu Hubraum, Nennleistung und Gewicht des Fahrzeuges hervorgehen. Eine Zulassungsbescheinigung nach Satz 1, die den Anforderungen der Sätze 2 und 3 genügt und ausschließlich zum Zweck der Überführung eines Fahrzeuges ausgestellt wurde, ist vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Verkehrsblatt bekannt zu machen. Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Mitgliedstaat oder den anderen Vertragsstaat in der Bundesrepublik Deutschland befunden hat. Abweichend von Satz 1 dürfen Mietfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33/82 vom 4.2.2006, S. 82) in der jeweils geltenden Fassung, die von einem Kraftverkehrsunternehmen mit Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland gemietet wurden, für die Dauer von bis zu 30 Tagen am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, sofern das Mietfahrzeug gemäß den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen wurde und für das Mietfahrzeug von einer zuständigen Stelle des anderen Mitgliedstaates eine gültige Zulassungsbescheinigung ausgestellt ist.

(2) Ein in einem anderen Mitgliedstaat oder einem anderen Vertragsstaat zulassungsfreier Anhänger darf vorübergehend am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, wenn er von einem Zugfahrzeug gezogen wird, das in demselben Mitgliedstaat oder in demselben Vertragsstaat zugelassen ist und für das in der Bundesrepublik Deutschland kein regelmäßiger Standort begründet ist.

(3) Ein in einem Drittstaat zugelassenes Fahrzeug darf vorübergehend am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, wenn für das Fahrzeug von einer zuständigen

ausländischen Stelle eine gültige Zulassungsbescheinigung oder ein Internationaler Zulassungsschein nach Artikel 4 und Anlage B des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr ausgestellt wurde und in der Bundesrepublik Deutschland kein regelmäßiger Standort begründet ist. Die Zulassungsbescheinigung muss mindestens die nach Artikel 35 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr erforderlichen Angaben enthalten. Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den Drittstaat in der Bundesrepublik Deutschland befunden hat.

(4) Ein ausländisches Fahrzeug darf vorübergehend am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland nur teilnehmen, wenn es betriebs- und verkehrssicher ist.

(5) Ist die Zulassungsbescheinigung nicht in deutscher Sprache abgefasst und entspricht sie nicht der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57), in der jeweils geltenden Fassung, oder dem Artikel 35 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr, muss sie mit einer von einem Berufskonsularbeamten oder Honorarkonsul der Bundesrepublik Deutschland im Ausstellungsstaat bestätigten Übersetzung oder mit einer Übersetzung durch einen international anerkannten Automobilklub des Ausstellungsstaates oder durch eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr bestimmte Stelle verbunden sein.

(6) Die das Fahrzeug führende Person hat die ausländische Zulassungsbescheinigung nach Absatz 1 Satz 1 bis 3 oder Absatz 3 Satz 1 und 2 sowie die nach Absatz 5 erforderliche Übersetzung oder den Internationalen Zulassungsschein nach Absatz 3 Satz 1 und 2 mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(7) Als vorübergehend im Sinne der Absätze 1 bis 3 gilt ein Zeitraum bis zu einem Jahr. Die Frist beginnt

1. bei einer Zulassungsbescheinigung mit dem Tag des Grenzübertritts und
2. bei einem internationalen Zulassungsschein nach dem Internationalen Abkommen vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr mit dem Ausstellungstag.

Abweichend von Satz 1 kann der Zeitraum im Einzelfall auch länger sein, wenn die vorübergehende Verkehrsteilnahme in Wahrnehmung der Arbeitnehmerfreizügigkeit, der Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit nach dem Recht der Europäischen Union geschieht. Als vorübergehend gilt dann der Zeitraum, währenddessen die Arbeitnehmerfreizügigkeit, die Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit in Anspruch genommen wird. Der in Satz 4 bezeichnete Zeitraum darf 3 Jahre nicht überschreiten.

§ 47

Kennzeichen und Unterscheidungszeichen

(1) Die das Fahrzeug führende Person hat sicherzustellen, dass ein in einem anderen Staat zugelassenes Kraftfahrzeug an seiner Vorderseite und seiner Rückseite heimische Kennzeichen führt, die Artikel 36 und Anhang 2 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr, soweit dieses Abkommen anwendbar ist, sonst Artikel 3 Abschnitt II Nummer 1 des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr entsprechen. Ein Kraftrad benötigt nur ein Kennzeichen an der Rückseite. Ein in einem anderen Staat zugelassener Anhänger oder ein Anhänger im Sinne des § 46 Absatz 2 muss an der Rückseite sein heimisches Kennzeichen nach Satz 1 oder, wenn ein solches Kennzeichen nicht zugeteilt oder ausgegeben ist, das Kennzeichen des ziehenden Kraftfahrzeugs führen.

(2) Die das Fahrzeug führende Person hat sicherzustellen, dass ein in einem anderen Staat zugelassenes Fahrzeug an der Rückseite zusätzlich ein Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates führt, dass Artikel 5 und Anlage C des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr oder Artikel 37 in Verbindung mit Anhang 3 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr entspricht. Die Anbringung des Unterscheidungszeichens nach Satz 1 ist nicht erforderlich bei einem Fahrzeug,

1. das in einem anderen Mitgliedstaat oder einem anderen Vertragsstaat zugelassen ist und
2. entsprechend Artikel 3 in Verbindung mit dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2411/1998 des Rates vom 3. November 1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr (ABl. L 299 vom 10.11.1998, S. 1) am linken Rand des Kennzeichens das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates führt.

§ 48

Beschränkung und Untersagung des Betriebs ausländischer Fahrzeuge

(1) Erweist sich ein ausländisches Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig, ist § 5 anzuwenden.

(2) Sofern der Betrieb des Fahrzeuges untersagt ist, ist die im Ausland ausgestellte Zulassungsbescheinigung oder der Internationale Zulassungsschein an die ausstellende Stelle zurückzusenden. Hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeuges keinen Wohn- oder Aufenthaltsort in der Bundesrepublik Deutschland, ist für Maßnahmen nach den Sätzen 1 und 2 jede Verwaltungsbehörde nach § 75 Absatz 1 zuständig.

A b s c h n i t t 6

Ü b e r w a c h u n g d e s V e r s i c h e r u n g s s c h u t z e s d e r F a h r - z e u g e

§ 49

Versicherungsnachweis

(1) Der Nachweis nach § 3 Absatz 1 Satz 2, § 41 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder § 42 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, dass eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht, ist bei der Zulassungsbehörde durch eine Versicherungsbestätigung zu erbringen. Eine Versicherungsbestätigung ist auch zu erbringen, wenn das Fahrzeug nach Außerbetriebsetzung nach Maßgabe des § 16 Absatz 2 wieder zum Verkehr zugelassen werden soll.

(2) Die Versicherungsbestätigung ist, ausgenommen bei Ausfuhrkennzeichen, vom Versicherer durch eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer elektronisch an die Zulassungsbehörde zu übermitteln oder zum Abruf im automatisierten Verfahren durch die Zulassungsbehörde bereitzuhalten. Das zulässige Datenformat hat das Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt

hinzuweisen. Die Versicherungsbestätigung muss folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung enthalten:

1. den Namen und die Anschrift oder die Schlüsselnummer des Versicherers,
2. die Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung und
3. den Namen und die Anschrift des Versicherungsnehmers.

Darüber hinaus darf die Versicherungsbestätigung folgende Daten enthalten, wenn deren Übermittlung an die Zulassungsbehörde zur Überwachung des Vorliegens des Versicherungsschutzes der Fahrzeuge im Einzelfall erforderlich ist:

1. den Namen und die Anschrift des Halters, falls dieser nicht mit dem Versicherungsnehmer identisch ist, oder den Hinweis, dass das Fahrzeug auf einen nicht namentlich benannten Halter zugelassen werden darf,
2. den Verwendungszweck nach § 6 Absatz 5 Nummer 1,
3. den Beginn des Versicherungsschutzes, soweit dieser nicht ab dem Tag der Zulassung gewährt werden soll,
4. die Angabe, für welche Kennzeichenarten die Versicherungsbestätigung gelten soll,
5. bei einem Saisonkennzeichen dessen maximaler Gültigkeitszeitraum,
6. bei einem Kurzzeitkennzeichen den Gültigkeitszeitraum,
7. bei einem roten Kennzeichen das Datum des Endes des Versicherungsschutzes,
8. die Fahrzeugbeschreibung,
9. das Kennzeichen des Fahrzeuges und
10. die Angabe, ob der Versicherungsschutz auch für Fahrten mit ungestempelten Kennzeichen und für Rückfahrten nach Entstempelung gelten soll.

(3) Ein Halter, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 5 des Pflichtversicherungsgesetzes der Versicherungspflicht nicht unterliegt, hat den Nachweis über diesen Umstand gegenüber der Zulassungsbehörde durch Vorlage einer Bescheinigung nach Anlage 16 zu erbringen. Der Nachweis kann entsprechend Absatz 2 Satz 1 auch elektronisch erfolgen. Das zulässige Datenformat hat das Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen. Die Bescheinigung muss folgende Daten enthalten:

1. die Angabe, dass der Halter nach § 2 Absatz 1 Nummer 5 des Pflichtversicherungsgesetzes der Versicherungspflicht nicht unterliegt,
2. den Namen und die Anschrift der Einrichtung, die für den Haftpflichtschadenausgleich zuständig ist, sowie den Namen der Deckung erhaltenden juristischen Person,
3. die Art des Fahrzeuges,
4. den Hersteller des Fahrgestells,
5. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und

6. das Kennzeichen des Fahrzeuges, soweit dieses der für den Haftpflichtschadenausgleich zuständigen Einrichtung bekannt ist.

§ 50

Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörde

(1) Die Zulassungsbehörde hat den Versicherer zum Zweck der Gewährleistung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu unterrichten über

1. die Zuteilung des Kennzeichens, bei einem mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug über die Zuteilung des Wechselkennzeichens,
2. die Änderung der Anschrift des Halters,
3. den Zugang einer Bestätigung über den Abschluss einer neuen Versicherung,
4. den Zugang einer Anzeige über die Außerbetriebsetzung,
5. die Änderung der Fahrzeugklasse,
6. das Ablaufdatum der Reservierung des Kennzeichens bei Außerbetriebsetzung, bei Wechselkennzeichen zusätzlich über auf das dem Wechselkennzeichen zugehörige andere Kennzeichen und
7. die Verwendung des Fahrzeuges nach § 6 Absatz 5 Nummer 1

und hierfür die in § 62 genannten Daten, soweit erforderlich, zu übermitteln.

(2) Die Mitteilung ist elektronisch nach Maßgabe des § 62 Absatz 3 und der vom Kraftfahrt-Bundesamt herausgegebenen Standards zu übermitteln.

§ 51

Maßnahmen und Pflichten bei fehlendem Versicherungsschutz

(1) Der Versicherer kann zur Beendigung seiner Haftung nach § 117 Absatz 2 des Versicherungsvertragsgesetzes der Zulassungsbehörde Anzeige erstatten, wenn eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes nicht oder nicht mehr besteht. Die Anzeige ist vom Versicherer entsprechend § 49 Absatz 2 Satz 1 zu übermitteln. Die Anzeige muss folgende Daten enthalten:

1. den Namen und die Anschrift des Versicherers,
2. die Schlüsselnummer des Versicherers,
3. den Namen und die Anschrift des Versicherungsnehmers,
4. das Kennzeichen des Fahrzeuges,
5. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
6. die Angabe, ob das Versicherungsverhältnis nicht oder nicht mehr besteht.

Darüber hinaus darf die Anzeige folgende Daten enthalten, wenn deren Übermittlung an die Zulassungsbehörde zur Prüfung dieser Anzeige im Einzelfall erforderlich ist:

1. die Nummer des Versicherungsscheines,
2. den Namen und die Anschrift des Halters, falls dieser nicht mit dem Versicherungsnehmer identisch ist,
3. die Kennzeichenart.

Das zulässige Datenformat der Anzeige hat das Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen. Eine Anzeige ist zu unterlassen, wenn der Zulassungsbehörde die Versicherungsbestätigung über den Abschluss einer neuen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes zugegangen ist und dies dem Versicherer nach § 50 Absatz 1 Nummer 3 mitgeteilt worden ist. Eine Versicherungsbestätigung für die Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens gilt auch als Anzeige zur Beendigung der Haftung. Satz 7 gilt entsprechend, wenn in der Versicherungsbestätigung für die Zuteilung eines roten Kennzeichens ein befristeter Versicherungsschutz ausgewiesen ist oder wenn die Zuteilung des roten Kennzeichens befristet ist.

(2) Die Zulassungsbehörde hat dem Versicherer auf dessen Anzeige nach Absatz 1 Satz 1 das Datum des Eingangs der Anzeige mitzuteilen. § 50 Absatz 2 gilt entsprechend.

(3) Besteht für ein Fahrzeug, für das ein Kennzeichen zugeteilt ist, keine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes, so hat der Halter das Fahrzeug unverzüglich nach Maßgabe des § 16 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit § 50 Absatz 1 Nummer 6, außer Betrieb setzen zu lassen.

(4) Erfährt die Zulassungsbehörde durch eine Anzeige nach Absatz 1 oder auf andere Weise, dass für ein Fahrzeug keine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht, so hat sie das Fahrzeug unverzüglich außer Betrieb zu setzen. Eine Anzeige zu einer Versicherung, für die bereits eine Mitteilung nach § 50 Absatz 1 Nummer 3 oder 4 abgesandt wurde, löst keine Maßnahmen der Zulassungsbehörde nach Satz 1 aus.

(5) Die Absätze 3 und 4 sind nicht auf ein Fahrzeug anzuwenden, das ein Kurzzeitkennzeichen führt, dessen Ablaufdatum überschritten ist.

§ 52

Versicherungskennzeichen

(1) Für ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d bis f ist das Versicherungskennzeichen der Nachweis, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht. Nach Abschluss eines Versicherungsvertrages und Zahlung der Prämie hat der Versicherer dem Halter das Versicherungskennzeichen zusammen mit einer Bescheinigung über das Versicherungskennzeichen für das jeweilige Verkehrsjahr zu überlassen. Ein Verkehrsjahr hat jeweils den Zeitraum vom 1. März eines Jahres bis zum Ablauf des Monats Februar des nächsten Jahres zu umfassen. Zur anschließenden Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch den Versicherer zur Erhebung und Speicherung im dort geführten Zentralen Fahrzeugregister hat der Halter dem Versicherer die in § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes

bezeichneten Halterdaten, die Angaben zu Fahrzeugklasse, Art des Aufbaus und Marke des Fahrzeuges sowie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer zu übermitteln und auf Verlangen ihm gegenüber nachzuweisen. Das Versicherungskennzeichen und die Bescheinigung verlieren ihre Gültigkeit mit Ablauf des Verkehrsjahres. Die das Fahrzeug führende Person hat die Bescheinigung über das Versicherungskennzeichen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(2) Das Versicherungskennzeichen hat zu bestehen aus einem Schild, das eine zur eindeutigen Identifizierung des Kraftfahrzeuges geeignete Erkennungsnummer und das Zeichen des zuständigen Verbandes der Kraftfahrtversicherer oder, wenn kein Verband zuständig ist, das Zeichen des Versicherers trägt sowie das Verkehrsjahr angibt, für welches das Versicherungskennzeichen gilt. Die Erkennungsnummer hat sich aus nicht mehr als drei Ziffern und nicht mehr als drei Buchstaben zusammensetzen. Die Ziffern sind in einer Zeile über den Buchstaben anzugeben. Das Verkehrsjahr ist durch die Angabe des Kalenderjahrs zu bezeichnen, in welchem es beginnt. Der zuständige Verband der Kraftfahrtversicherer oder, wenn kein Verband zuständig ist, das Kraftfahrt-Bundesamt hat jeweils mit Genehmigung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr den Versicherern die Erkennungsnummern zuzuteilen.

(3) Der Versicherer hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die in § 57 Absatz 5 genannten Fahrzeugdaten sowie Änderungen der Daten unverzüglich nach Zuweisung des Versicherungskennzeichens zu übermitteln. Die Übermittlung kann auch über eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer erfolgen. Ausführungsregeln zur technisch-organisatorischen Ausgestaltung der Datenübermittlung hat das Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und die entsprechenden Standards auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen.

(4) Ein Eigenversicherer nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Pflichtversicherungsgesetzes oder eine juristische Person nach § 2 Absatz 1 Nummer 5 des Pflichtversicherungsgesetzes ist berechtigt, unter dem Zeichen eines Verbandes der Kraftfahrtversicherer Versicherungskennzeichen auszustellen. Der Verband teilt dem Berechtigten nach Satz 1 die Erkennungsnummer nach Absatz 2 Satz 5 zu. Absatz 3 Satz 1 und 3 gilt entsprechend.

§ 53

Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens

(1) Die Beschriftung eines Versicherungskennzeichens hat im Verkehrsjahr 2023 schwarz auf weißem Grund zu sein, im Verkehrsjahr 2024 blau auf weißem Grund und im Verkehrsjahr 2025 grün auf weißem Grund. Die Farben haben sich in den folgenden Verkehrsjahren jeweils in dieser Reihenfolge und Zusammensetzung zu wiederholen. Der Rand hat dieselbe Farbe wie die Schriftzeichen zu haben. Ein Versicherungskennzeichen kann erhaben sein. Ein Versicherungskennzeichen darf nicht spiegeln und weder verdeckt noch verschmutzt sein. Form, Größe und Ausgestaltung eines Versicherungskennzeichens hat dem Muster und den Angaben in Anlage 17 zu entsprechen.

(2) Ein Versicherungskennzeichen muss reflektierend sein. Die Rückstrahlwerte müssen Abschnitt 5.3.4 des Normblattes DIN 74069, Ausgabe Oktober 2022, entsprechen.

(3) Ein Versicherungskennzeichen ist an der Rückseite des Kraftfahrzeuges fest anzubringen, sofern möglich unter der Schlussleuchte. Ein Versicherungskennzeichen darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand eines Versicherungskennzeichens darf nicht weniger als 200 Millimeter über der Fahrbahn

liegen. Ein Versicherungskennzeichen muss hinter dem Kraftfahrzeug in einem Winkelbereich von je 45 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse auf eine Entfernung von mindestens 15 Metern lesbar sein.

(4) Wird ein Anhänger mitgeführt, so ist die Erkennungsnummer des Versicherungskennzeichens an der Rückseite des Anhängers so zu wiederholen, dass sie in einem Winkelbereich von je 45 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse bei Tageslicht auf eine Entfernung von mindestens 15 Metern lesbar ist. Die Farben der Schrift und des Grundes müssen denen des Versicherungskennzeichens des ziehenden Kraftfahrzeuges entsprechen. Eine Einrichtung zur Beleuchtung des Versicherungskennzeichens am ziehenden Kraftfahrzeug und der Erkennungsnummer am Anhänger ist zulässig.

(5) Zusätzlich zu einem Versicherungskennzeichen darf nur ein Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates nach Artikel 37 in Verbindung mit Anhang 3 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr am Kraftfahrzeug angebracht werden. Für die Bundesrepublik Deutschland ist das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates nach Artikel 37 in Verbindung mit Anhang 3 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr der Großbuchstabe „D“.

(6) Zeichen und Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit dem Versicherungskennzeichen oder dem Unterscheidungszeichen nach Absatz 5 Satz 1 führen oder ihre Wirkung beeinträchtigen können, dürfen nicht an einem Fahrzeug angebracht werden.

(7) Ein Kraftfahrzeug, das nach § 4 Absatz 3 Satz 1 ein Versicherungskennzeichen führen muss, darf von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn das Versicherungskennzeichen nach Absatz 1 Satz 1 und 3, 5 und 6, Absatz 2 und 3 Satz 1, 3 und 4 ausgestaltet und angebracht ist und keine verwechslungsfähigen oder beeinträchtigenden Zeichen und Einrichtungen nach Absatz 6 am Fahrzeug angebracht sind.

§ 54

Rote Versicherungskennzeichen

(1) Eine Fahrt im Sinne des § 41 Absatz 1 darf mit einem Kraftfahrzeug im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 vorbehaltlich des § 4 Absatz 1 auch mit einem roten Versicherungskennzeichen nach dem Muster in Anlage 17 unternommen werden.

(2) § 52 Absatz 2 und 3 ist entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Buchstabenbereich der Erkennungsnummer mit dem Buchstaben „Z“ zu beginnen hat.

(3) Ein rotes Versicherungskennzeichen ist nach § 53 in Verbindung mit Anlage 17 auszugestalten und anzubringen. Ein Kennzeichen nach Satz 1 muss nicht fest am Kraftfahrzeug angebracht sein.

(4) Ein Kraftfahrzeug mit einem roten Versicherungskennzeichen darf von der das Fahrzeug führenden Person im Übrigen nur nach Maßgabe des § 53 Absatz 7 in Betrieb gesetzt werden.

(5) Der Versicherer hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die in § 57 Absatz 6 genannten Fahrzeugdaten unverzüglich nach Zuweisung des roten Versicherungskennzeichens zu übermitteln.

§ 55

Maßnahmen bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses

Endet das Versicherungsverhältnis vor dem Ablauf des Verkehrsjahres, das auf dem Versicherungskennzeichen angegeben ist, hat der Versicherer den Halter zur unverzüglichen Rückgabe des Versicherungskennzeichens und der darüber ausgehändigten Bescheinigung aufzufordern und spätestens zeitgleich mit der Aufforderung der Zulassungsbehörde die Beendigung des Versicherungsverhältnisses anzuzeigen. Kommt der Halter der Aufforderung nicht nach, hat der Versicherer hiervon die nach § 75 zuständige Zulassungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Die Zulassungsbehörde hat das Versicherungskennzeichen und die Bescheinigung einzuziehen.

§ 56

Versicherungsplakette

(1) Für ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung in Verbindung mit § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g ist die Versicherungsplakette der Nachweis, dass für das Kraftfahrzeug eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes besteht.

(2) Die Vorschriften über das Versicherungskennzeichen nach den §§ 52 und 53 sind mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass

1. es abweichend von § 52 Absatz 1 Satz 6 genügt, wenn die Bescheinigung über die Versicherungsplakette für eine Inbetriebsetzung von der das Fahrzeug führenden Person aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung ausgehändigt wird;
2. die Versicherungsplakette abweichend von § 52 Absatz 2 anstelle eines Schildes aus einem Aufkleber besteht, der eine dauerhafte Verklebung auf der Fahrzeugoberfläche gewährleistet und zusätzlich mit einem fälschungsschweren Hologramm ausgestattet ist;
3. Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette abweichend von § 53 Absatz 1 Satz 6 dem Muster und den Angaben in Anlage 18 entsprechen müssen.

(3) Eine Versicherungsplakette ist an der Rückseite des Fahrzeuges fest anzubringen, sofern möglich unter der Schlussleuchte. Eine Versicherungsplakette darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand einer Versicherungsplakette darf nicht weniger als 50 Millimetern über der Fahrbahn liegen. Eine Versicherungsplakette muss hinter dem Fahrzeug auf eine Entfernung von mindestens 8 Metern in der Fahrzeuglängsachse lesbar sein.

(4) Ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung darf von der das Fahrzeug führenden Person auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn die Versicherungsplakette nach den Absätzen 2 und 3 ausgestaltet und angebracht ist und keine verwechslungsfähigen oder beeinträchtigende Zeichen und Einrichtungen am Fahrzeug angebracht sind.

(5) Eine Fahrt im Sinne des § 41 Absatz 1 darf mit einem Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung vorbehaltlich des § 2 Absatz 1 der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung auch mit einer roten Versicherungsplakette nach dem Muster in Anlage 18 unternommen werden. Absatz 2 in Verbindung mit § 52 Absatz 2 und 3 ist entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Buchstabenbereich der

Erkennungsnummer mit dem Buchstaben „Z“ zu beginnen hat. Eine rote Versicherungsplakette ist nach den Absätzen 2 und 3 in Verbindung mit § 53 und Anlage 18 auszugestalten und anzubringen. Eine rote Versicherungsplakette muss nicht fest am Elektrokleinstfahrzeug angebracht sein. Ein Elektrokleinstfahrzeug mit einer roten Versicherungsplakette darf im Übrigen nur nach Maßgabe des Absatzes 4 in Betrieb gesetzt werden. Der Versicherer hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die in § 57 Absatz 6 genannten Fahrzeugdaten unverzüglich nach Zuweisung der Versicherungsplakette zu übermitteln.

(6) Endet das Versicherungsverhältnis vor dem Ablauf des Verkehrsjahres, das auf der Versicherungsplakette angegeben ist, hat der Versicherer den Halter zur unverzüglichen Entfernung der Versicherungsplakette, zur Vorlage eines Nachweises über diese Entfernung und zur Rückgabe der ausgehändigten Bescheinigung aufzufordern und der Zulassungsbehörde die Beendigung des Versicherungsverhältnisses anzuzeigen. Kommt der Halter der Aufforderung nicht nach, hat der Versicherer hiervon die nach § 75 zuständige Zulassungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Die Zulassungsbehörde hat unverzüglich die Versicherungsplakette zu entfernen und die Bescheinigung einzuziehen.

A b s c h n i t t 7

F a h r z e u g r e g i s t e r

§ 57

Erhebung und Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister

(1) Bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 5 Nummer 1, 2 und 4 und Absatz 8 mitzuteilenden Fahrzeugdaten sowie die errechnete Nutzlast des Fahrzeuges, welche sich aus der technisch zulässigen Gesamtmasse abzüglich der Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeuges ergibt,
2. weitere Angaben, soweit deren Eintragung in den Fahrzeugdokumenten vorgeschrieben oder zulässig ist,
3. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer des zugeteilten Kennzeichens sowie das Datum der Zuteilung,
4. bei Zuteilung eines Kennzeichens als Saisonkennzeichen zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 3 der Betriebszeitraum,
5. bei Zuteilung eines Wechselkennzeichens, eines Oldtimerkennzeichens oder eines Kennzeichens für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 3 ein Hinweis darauf, dass es sich um ein solches Kennzeichen handelt,
6. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer aufgrund von einer Ausnahmegenehmigung zugeteilten weiteren Kennzeichen sowie das Datum der jeweiligen Zuteilung,
7. der Monat und das Jahr des auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung folgenden Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,

8. bei Verwendung des Nachweisverfahrens der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung mittels Verifizierung der Prüzfiffer nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 die nach § 22 Absatz 5 von den Zulassungsbehörden übermittelten Daten,
9. bei Zuteilung eines grünen Kennzeichens ein Hinweis darauf, dass es sich um ein solches Kennzeichen handelt, und das Datum der Zuteilung,
10. das Datum
 - a) der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges und, bei einem mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug zusätzlich einen Hinweis darauf, dass es sich um ein Wechselkennzeichen handelt,
 - b) der Entstempelung des Kennzeichens, wobei im Fall der internetbasierten Außerbetriebsetzung das Datum der Außerbetriebsetzung anstelle des Datums der Entstempelung zu speichern ist, und, bei einem mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug zusätzlich das Datum der Entstempelung des fahrzeugbezogenen Teils sowie
 - c) des Ablaufs der Reservierung des Kennzeichens,
11. die Art der Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung, einschließlich der Nummer des Einzelgenehmigungsbogens, des Datums der Einzelgenehmigung und der Kennung der Genehmigungsbehörde,
12. die Emissionsklasse, in die das Fahrzeug eingestuft ist, und die Grundlage dieser Einstufung,
13. die Kennziffer des Zulassungsbezirks einschließlich der Gemeindegrenznummer und die Kennziffer früherer Zulassungsbezirke,
14. im Fall einer internetbasierten Antragstellung die Antragsnummer und die Angabe, dass eine internetbasierte Antragstellung vorliegt,
15. bei Fahrzeugen, für die die Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefertigt wurde, die Nummer und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II sowie bei Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges ein Hinweis über den Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II,
16. die Nummern früherer Zulassungsbescheinigungen Teil II und Hinweise über deren Verbleib,
17. soweit eine Aufbietung der Zulassungsbescheinigungen Teil II erfolgt ist, ein Hinweis darauf,
18. die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer, die Vordrucknummer, der Sicherheitscode und die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,
19. die Sicherheitscodes und die Druckstücknummern der Stempelplaketten,
20. das Datum der Aushändigung und der Hinweis über die Rückgabe oder Einziehung der Zulassungsbescheinigung Teil I, wobei im Fall der internetbasierten Wiederezulassung das Datum der Aushändigung entfällt,
21. Hinweise über die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I als Zweitschrift sowie eines Anhängerverzeichnisses und das Datum der jeweiligen Ausstellung,

22. bei Ausstellung eines Internationalen Zulassungsscheins ein Hinweis darauf und das Datum der Ausstellung,
23. eine Vormerkung zur Inanspruchnahme nach dem Bundesleistungsgesetz, dem Verkehrssicherstellungsgesetz oder dem Verkehrsleistungsgesetz,
24. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 5 Nummer 3 mitzuteilenden Daten,
 - b) das Datum des Eingangs der Versicherungsbestätigung,
 - c) Hinweise auf ein Nichtbestehen oder eine Beendigung des Versicherungsverhältnisses, die Anzeige hierüber sowie das Datum des Eingangs der Anzeige bei der Zulassungsbehörde,
 - d) bei Maßnahmen der Zulassungsbehörde auf Grund des Nichtbestehens oder der Beendigung des Versicherungsverhältnisses ein Hinweis darauf und
 - e) der Name und die Anschrift oder die Schlüsselnummer der früheren Versicherer und jeweils die Daten zu diesen Versicherungen nach Maßgabe der Buchstaben a bis d,
25. fahrzeugbezogene und halterbezogene Ausnahmegenehmigungen sowie Auflagen oder Hinweise auf solche Genehmigungen und Auflagen,
26. Hinweise über
 - a) Fahrzeugmängel,
 - b) Maßnahmen zur Mängelbeseitigung,
 - c) erhebliche Schäden am Fahrzeug aus einem Verkehrsunfall,
 - d) die Eintragung der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges in die Zulassungsbescheinigung Teil I,
 - e) die Berechtigung zum Betrieb des Fahrzeuges trotz eines Verkehrsverbots,
 - f) Verstöße gegen die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer,
27. Hinweise über die Untersagung oder Beschränkung des Betriebs des Fahrzeuges,
28. Angaben zum Ort, an dem das sichergestellte Fahrzeug abgestellt ist,
29. das Datum des Eingangs der Anzeige bei der Zulassungsbehörde über die Veräußerung des Fahrzeuges und das Datum der Veräußerung,
30. bei Verlegung des Wohnsitzes des Halters in den Bezirk einer anderen Zulassungsbehörde und Zuteilung eines neuen Kennzeichens: das neue Kennzeichen dieses Zulassungsbezirks und das Datum der Zuteilung,
31. folgende Daten über frühere Angaben und Ereignisse:
 - a) Kennzeichen,
 - b) Fahrzeug-Identifizierungsnummern,

- c) Marke und Typ des Fahrzeuges,
 - d) Hinweise über Änderungen in der Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrzeuges sowie das jeweilige Datum der Änderung,
 - e) Hinweise über den Grund der sonstigen Änderungen und das jeweilige Datum der Änderung,
32. folgende Daten über den Verwertungsnachweis und die Abgabe von Erklärungen nach § 17:
- a) das Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises und
 - aa) die Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder
 - bb) im Fall des § 17 Absatz 2 der Staat, in dem die Verwertungsanlage ihren Sitz hat,oder
 - b) der Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug zum Zweck der Entsorgung in einem Drittstaat verbleibt, oder
 - c) der Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird,
33. die Nummer der früheren ausländischen Zulassungsbescheinigung oder die Nummern von deren Teilen I und II, soweit diese jeweils vorhanden sind,
34. bei erstmaliger Zulassung eines Fahrzeuges, wobei eine Zulassung außerhalb der Europäischen Union vor weniger als drei Monaten nicht zu berücksichtigen ist, folgende Daten zur Beschaffenheit des Fahrzeuges, sofern das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine EU-Typgenehmigung vorliegt, die auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen - Euro 5 und Euro 6 - und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) in Verbindung mit der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen - Euro 5 und Euro 6 - und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1) erteilt worden ist:
- a) Radstand,
 - b) Spurweite,
 - c) elektrischer Energieverbrauch in Wattstunden je Kilometer,
 - d) bei einem extern aufladbaren Hybridfahrzeug die gleichwertige elektromotorische Reichweite innerorts (EAER City) gemäß Feld 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung,
 - e) Codes der Ökoinnovationen,

- f) Kohlenstoffdioxid-Einsparung durch Ökoinnovationen in Gramm pro Kilometer,
- g) Prüfmasse des Fahrzeuges in Kilogramm nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP-Prüfmasse),
- h) Abweichungsfaktor,
- i) Differenzierungsfaktor und
- j) Fahrzeugfamilie.

(2) Bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
2. ein Hinweis auf die Zuteilung und das Datum der Zuteilung sowie die Dauer der Gültigkeit des Kennzeichens,
3. das Datum der Rückgabe oder der Entziehung des Kennzeichens,
4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 41 Absatz 5 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 24 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(3) Bei der Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die nach § 42 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 bis 6 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
3. ein Hinweis auf die Zuteilung und das Datum der Zuteilung des Kennzeichens sowie die Dauer der Gültigkeit des Kennzeichens,
4. die nach § 42 Absatz 5 Satz 2 zu vermerkenden Beschränkungen,
5. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 42 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 24 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(4) Bei Zuteilung eines Ausfuhrkennzeichens sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 Satz 7 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer sowie
 - a) das Datum der Zuteilung des Kennzeichens und
 - b) das Datum des Ablaufs der Gültigkeit der Zulassung des Fahrzeuges mit diesem Kennzeichen im Geltungsbereich dieser Verordnung,

3. die Nummer und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II, falls eine Zulassungsbescheinigung Teil II vorhanden war, und Hinweise zum Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II,

4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

a) die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 Satz 7 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,

b) die nach Absatz 1 Nummer 24 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(5) Bei Ausgabe eines Versicherungskennzeichens oder einer Versicherungsplakette sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die dem Versicherer nach § 52 Absatz 1 Satz 4, auch in Verbindung mit § 56 Absatz 2, mitzuteilenden Fahrzeugdaten,

2. die Erkennungsnummer,

3. der Beginn des Versicherungsschutzes,

4. der Zeitpunkt der Beendigung der auf dem Versicherungsverhältnis nach § 117 Absatz 2 des Versicherungsvertragsgesetzes beruhenden Leistungspflicht,

5. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

a) der Name und die Anschrift oder die Schlüsselnummer des Versicherers,

b) die Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung.

(6) Bei Ausgabe eines roten Versicherungskennzeichens oder einer roter Versicherungsplaketten sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die Erkennungsnummer,

2. der Beginn des Versicherungsschutzes,

3. der Zeitpunkt der Beendigung der auf dem Versicherungsverhältnis nach § 117 Absatz 2 des Versicherungsvertragsgesetzes beruhenden Leistungspflicht,

4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

a) der Name und die Anschrift oder die Schlüsselnummer des Versicherers,

b) die Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung.

(7) Im Zentralen Fahrzeugregister sind auch die durch Ausnahmegenehmigung ohne Zuordnung zu einem bestimmten Fahrzeug zugeteilten Kennzeichen zu erheben und zu speichern sowie jeweils das Datum der Zuteilung und die Stelle, die über die Verwendung bestimmt.

(8) Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt für bestimmte Daten eine Schlüsselnummer festgelegt hat, ist auch diese im Zentralen Fahrzeugregister zu erheben und zu speichern.

(9) Im Zentralen Fahrzeugregister ist ferner das Datum der Änderung der in den Absätzen 1 bis 8 bezeichneten Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern.

(10) Im Zentralen Fahrzeugregister sind Hinweise auf Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen

1. eines Fahrzeuges,
2. eines gestempelten Kennzeichens oder eines gestempelten roten Kennzeichens,
3. eines gestempelten Ausfuhrkennzeichens oder eines gestempelten Kurzzeitkennzeichens, dessen jeweilige Gültigkeit noch nicht abgelaufen ist,
4. eines gültigen Versicherungskennzeichens oder einer gültigen Versicherungsplakette,
5. einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung Teil I oder Teil II

zu erheben und zu speichern. Jeweils zusätzlich sind das Datum des Diebstahls oder des sonstigen Abhandenkommens sowie Hinweise darauf zu erheben und zu speichern, dass nach dem abhandengekommenen Gegenstand gefahndet wird und dass im Fall des Verlustes eines Kennzeichens oder einer Versicherungsplakette im Sinne des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 diese nicht vor deren Wiederauffinden, sonst nicht vor Ablauf von zehn Jahren seit Fahndungsbeginn wieder zugeteilt werden dürfen. Bei Diebstahl oder sonstigem Abhandenkommen von nicht ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil I oder Teil II ist jeweils die Dokumentennummer zu erheben und zu speichern. Wurde in den Vordruck für die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits durch den Hersteller eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer eingetragen, ist auch diese zu erheben und zu speichern.

(11) Hinweise auf erhebliche Schäden an einem Fahrzeug sind im Zentralen Fahrzeugregister zu erheben und zu speichern, auch wenn das Fahrzeug außer Betrieb gesetzt wird.

§ 58

Erhebung und Speicherung der Fahrzeugdaten im örtlichen Fahrzeugregister

(1) Bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 5 Nummer 1, 2 und 4 und Absatz 8 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. weitere Angaben, soweit deren Eintragung in der Zulassungsbescheinigung vorgeschrieben oder zulässig ist,
3. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer des zugeteilten Kennzeichens sowie das Datum der Zuteilung,
4. bei Zuteilung eines Saisonkennzeichens zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 3 der Betriebszeitraum,
5. bei Zuteilung eines Wechselkennzeichens, eines Oldtimerkennzeichens oder eines Kennzeichens für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 3 ein Hinweis darauf, dass es sich um ein solches Kennzeichen handelt,
6. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer von durch Ausnahmegenehmung zugeteilten weiteren Kennzeichen sowie das Datum der jeweiligen Zuteilung,

7. der Monat und das Jahr des auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung folgenden Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
8. bei Zuteilung eines grünen Kennzeichens ein Hinweis darauf, dass es sich um ein solches Kennzeichen handelt, und das Datum der Zuteilung,
9. das Datum
 - a) der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges und, bei einem mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug, zusätzlich ein Hinweis darauf, dass es sich um ein Wechselkennzeichen handelt,
 - b) der Entstempelung des Kennzeichens, wobei im Fall der internetbasierten Außerbetriebsetzung das Datum der abschließenden Bearbeitung des Antrags auf Außerbetriebsetzung an Stelle des Datums der Entstempelung zu erheben und zu speichern ist, und bei einem mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug zusätzlich das Datum der Entstempelung des fahrzeugbezogenen Teils sowie
 - c) des Ablaufs der Reservierung des Kennzeichens,
10. die Art der Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung,
11. die Emissionsklasse, in die das Fahrzeug eingestuft ist, und die Grundlage dieser Einstufung,
12. die Kennziffer des Zulassungsbezirks einschließlich der Gemeindegrenznummer,
13. bei Fahrzeugen, für die die Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefertigt wurde, die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II und ein Hinweis über den Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II bei Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges,
14. die Nummer der früheren Zulassungsbescheinigung Teil II und ein Hinweis auf deren Verbleib bei Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil II,
15. soweit eine Aufbietung der Zulassungsbescheinigung Teil II erfolgt ist, ein Hinweis auf die Aufbietung der Zulassungsbescheinigung Teil II,
16. die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer, die Vordrucknummer und die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,
17. die Druckstücknummern der Stempelplaketten,
18. das Datum der Aushändigung und Rückgabe oder Einziehung der Zulassungsbescheinigung Teil I, wobei im Fall der internetbasierten Wiederzulassung das Datum der Aushändigung entfällt,
19. Hinweise über die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I als Zweitschrift sowie eines Anhängerverzeichnisses und das Datum der jeweiligen Ausstellung,
20. bei Ausstellung eines Internationalen Zulassungsscheins ein Hinweis darauf und das Datum der Ausstellung,
21. eine Vormerkung zur Inanspruchnahme nach dem Bundesleistungsgesetz, dem Verkehrssicherstellungsgesetz oder dem Verkehrsleistungsgesetz,

22. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
- a) die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 5 Nummer 3 mitzuteilenden Daten,
 - b) das Datum des Eingangs der Versicherungsbestätigung,
 - c) Hinweise auf ein Nichtbestehen oder eine Beendigung des Versicherungsverhältnisses, die Anzeige hierüber und das Datum des Eingangs der Anzeige bei der Zulassungsbehörde,
 - d) bei Maßnahmen der Zulassungsbehörde auf Grund des Nichtbestehens oder der Beendigung des Versicherungsverhältnisses ein Hinweis darauf und
 - e) der Name und die Anschrift oder die Schlüsselnummer der früheren Versicherer und jeweils die Daten zu diesen Versicherungen nach Maßgabe der Buchstaben a bis d,
23. fahrzeugbezogene und halterbezogene Ausnahmegenehmigungen sowie Auflagen oder Hinweise auf solche Genehmigungen und Auflagen,
24. Hinweise über
- a) Fahrzeugmängel,
 - b) Maßnahmen zur Mängelbeseitigung,
 - c) erhebliche Schäden am Fahrzeug aus einem Verkehrsunfall,
 - d) die Eintragung der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges in die Zulassungsbescheinigung Teil I,
 - e) die Berechtigung zum Betrieb des Fahrzeuges trotz eines Verkehrsverbots,
 - f) Verstöße gegen die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer,
25. Hinweise über die Untersagung oder Beschränkung des Betriebs des Fahrzeuges,
26. Angaben zum Ort, an dem das sichergestellte Fahrzeug abgestellt ist,
27. das Datum des Eingangs der Anzeige bei der Zulassungsbehörde über die Veräußerung des Fahrzeuges und das Datum der Veräußerung,
28. bei Verlegung des Wohnsitzes des Halters in den Bezirk einer anderen Zulassungsbehörde und Zuteilung eines neuen Kennzeichens: das neue Kennzeichen dieses Zulassungsbezirks und das Datum der Zuteilung,
29. folgende Daten über frühere Angaben und Ereignisse:
- a) bei Zuteilung eines neuen Kennzeichens das bisherige Kennzeichen,
 - b) bei Änderung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer die bisherige Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
30. folgende Daten über den Verwertungsnachweis und die Abgabe von Erklärungen nach § 17:
- a) das Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises und

- aa) die Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder
- bb) im Fall des § 17 Absatz 2 der Staat, in dem die Verwertungsanlage ihren Sitz hat,

oder

- b) ein Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug zum Zweck der Entsorgung in einem Drittstaat verbleibt, oder
- c) ein Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird.

(2) Bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
2. ein Hinweis auf die Zuteilung und das Datum der Zuteilung sowie die Dauer der Gültigkeit des Kennzeichens,
3. das Datum der Rückgabe oder der Entziehung des Kennzeichens,
4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 41 Absatz 5 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 22 Buchstabe b bis e zu erhebenden und zu speichernden Daten.

(3) Bei der Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die nach § 42 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 bis 6 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
3. ein Hinweis auf die Zuteilung und das Datum der Zuteilung des Kennzeichens sowie die Dauer der Gültigkeit des Kennzeichens,
4. die nach § 42 Absatz 5 Satz 2 zu vermerkenden Beschränkungen,
5. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 42 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 22 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(4) Bei Zuteilung eines Ausfuhrkennzeichens sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 Satz 7 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer sowie
 - a) das Datum der Zuteilung des Kennzeichens und

- b) das Datum des Ablaufs der Gültigkeit der Zulassung des Fahrzeuges mit diesem Kennzeichen im Geltungsbereich dieser Verordnung,
3. die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II, falls eine solche vorhanden war, und Hinweise zum Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II,
4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 Satz 7 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 22 Buchstabe b bis e zu erhebenden und zu speichernden Daten.

(5) Im örtlichen Fahrzeugregister sind auch die durch Ausnahmegenehmigung ohne Zuordnung zu einem bestimmten Fahrzeug zugeteilten Kennzeichen zu erheben und zu speichern sowie jeweils das Datum der Zuteilung und die Stelle, die über die Verwendung bestimmt.

(6) Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt für bestimmte Daten eine Schlüsselnummer festgelegt hat, ist auch diese im örtlichen Fahrzeugregister zu erheben und zu speichern.

(7) Im örtlichen Fahrzeugregister ist ferner das Datum der Änderung der in den Absätzen 1 bis 6 bezeichneten Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern.

(8) Im örtlichen Fahrzeugregister sind Hinweise über Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen

1. eines Fahrzeuges,
2. eines gestempelten Kennzeichens oder eines gestempelten roten Kennzeichens,
3. eines gestempelten Ausfuhrkennzeichens oder eines gestempelten Kurzzeitkennzeichens, dessen jeweilige Gültigkeit noch nicht abgelaufen ist,
4. eines gültigen Versicherungskennzeichens oder einer gültigen Versicherungsplakette und
5. einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung (Teil I oder Teil II)

zu erheben und zu speichern. Jeweils zusätzlich sind das Datum des Diebstahls oder des sonstigen Abhandenkommens sowie Hinweise darauf zu erheben und zu speichern, dass nach dem abhandengekommenen Gegenstand gefahndet wird und dass im Fall des Verlustes eines Kennzeichens oder einer Versicherungsplakette im Sinne des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 diese nicht vor deren Wiederauffinden, sonst nicht vor Ablauf von zehn Jahren seit Fahndungsbeginn wieder zugeteilt werden dürfen. Bei Diebstahl oder sonstigem Abhandenkommen von nicht ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II ist jeweils die Dokumentennummer zu erheben und zu speichern. Wurde in den Vordruck für die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits durch den Hersteller eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer eingetragen, ist auch diese zu erheben und zu speichern.

(9) Sofern die bisher nicht obligatorisch zu erhebenden und zu speichernden Daten nach Absatz 1 Nummer 6, 7, 15, 18 bis 20, 23, 24 bis 30 und Absatz 2 bis 8 noch nicht im örtlichen Fahrzeugregister gespeichert sind, brauchen sie auch weiterhin nicht gespeichert zu werden.

§ 59

Erhebung und Speicherung der Halterdaten in den Fahrzeugregistern

(1) Die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 1 Satz 2 mitzuteilenden Halterdaten und die nach § 15 Absatz 5 Satz 3 mitzuteilenden Daten des Erwerbers sowie die dem Kraftfahrt-Bundesamt nach § 52 Absatz 3, auch in Verbindung mit § 56 Absatz 2, mitzuteilenden Halterdaten sind zu erheben und zu speichern

1. im Zentralen Fahrzeugregister
 - a) bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen nach § 9 zugeteilt ist,
 - b) bei einem Fahrzeug, dem ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist,
 - c) bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens,
 - d) bei einem Fahrzeug, dem ein Kurzzeitkennzeichen zugeteilt ist, und
 - e) bei einem Fahrzeug mit Versicherungskennzeichen oder Versicherungsplakette und
2. im örtlichen Fahrzeugregister
 - a) bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen nach § 9 zugeteilt ist,
 - b) bei einem Fahrzeug, dem ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist,
 - c) bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens und
 - d) bei einem Fahrzeug, dem ein Kurzzeitkennzeichen zugeteilt ist.

In den Fahrzeugregistern ist jeweils zusätzlich das Datum der Änderung der Halterdaten zu erheben und zu speichern.

(2) Im Zentralen Fahrzeugregister und im örtlichen Fahrzeugregister sind über beruflich selbständige Halter, denen ein Kennzeichen nach § 9 zugeteilt wird, die Daten über Beruf oder Gewerbe zu erheben und zu speichern.

(3) Im Zentralen Fahrzeugregister und im örtlichen Fahrzeugregister sind die Daten der früheren Halter und die Anzahl der früheren Halter eines Fahrzeuges zu erheben und zu speichern.

§ 60

Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt

(1) Die Zulassungsbehörde hat dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Erhebung und Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister die nach § 57 zu erhebenden und zu speichernden Fahrzeugdaten sowie die nach § 59 zu erheben und zu speichernden Halterdaten unverzüglich zu übermitteln. Zusätzlich hat die Zulassungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Aktualisierung des Zentralen Fahrzeugregisters die Information, ob ein Antrag nach Abschnitt 3 internetbasiert gestellt wurde, jede Änderung oder Korrektur der Daten und das Datum der Änderung sowie die Löschung der Daten im örtlichen Fahrzeugregister und das Datum der Löschung im örtlichen Fahrzeugregister zu übermitteln. Das Kraftfahrt-

Bundesamt ist verpflichtet, die in den Sätzen 1 und 2 genannten Daten zu erheben und zu speichern und ist befugt, sie für die in Abschnitt 7 genannten Zwecke zu verwenden.

(2) Nimmt eine andere als die für das Kennzeichen zuständige Zulassungsbehörde die Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges vor, so hat sie dem Kraftfahrt-Bundesamt die Außerbetriebsetzung anzuzeigen und zusätzlich zur Aktualisierung des Zentralen Fahrzeugregisters die folgenden Daten zu übermitteln:

1. das Datum der Außerbetriebsetzung,
2. das Kennzeichen und einen Hinweis über dessen Entstempelung sowie bei einem Wechselkennzeichen einen Hinweis darauf, dass es sich um ein Wechselkennzeichen handelt,
3. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
4. die Marke des Fahrzeuges,
5. die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II und einen Hinweis über deren Verbleib.

(3) Die Datenübermittlung nach den Absätzen 1 und 2 hat im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung, mindestens jedoch arbeitstäglich im Wege der Dateiübertragung zu erfolgen. Ausführungsregeln zur technisch-organisatorischen Ausgestaltung der Datenübermittlung sind vom Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen.

§ 61

Übermittlung, Erhebung und Speicherung der Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister

(1) Folgende Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen sind im Zentralen Fahrzeugregister zu erheben und zu speichern:

1. die Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, der anerkannten Überwachungsorganisation oder der mit der Datenübermittlung beauftragten Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten,
2. die Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt bei Sicherheitsprüfungen, die von einer anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt wurden,
3. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
4. die Hersteller-Schlüsselnummer,
5. die Herstellerbezeichnung,
6. der Monat und das Jahr der Erstzulassung,
7. das Kennzeichen des Fahrzeuges,
8. die Nummer des Untersuchungsberichts oder des Prüfprotokolls,
9. die Angabe über die Untersuchung als Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung,

10. die Untersuchungsart als Erst- oder Nachuntersuchung oder Prüfungsart als Erst- oder Nachprüfung,
11. das Datum der Durchführung und die Uhrzeit des Endes der Hauptuntersuchung oder der Sicherheitsprüfung,
12. die Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder über die Zuteilung der Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung,
13. der Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und, soweit erforderlich, für die nächste Sicherheitsprüfung, bei bestandener Hauptuntersuchung,
14. der Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Sicherheitsprüfung bei bestandener Sicherheitsprüfung,
15. das Ergebnis
 - a) der Hauptuntersuchung mit der Angabe „ohne festgestellte Mängel“, „geringe Mängel“, „erhebliche Mängel“, „gefährliche Mängel“ oder „verkehrsunsicher“ oder
 - b) der Sicherheitsprüfung mit der Angabe „ohne festgestellte Mängel“, „Mängel“ oder „unmittelbar verkehrsgefährdende Mängel“,
16. der Stand des Wegstreckenzählers bei einem Kraftfahrzeug und, soweit vorhanden, bei einem Anhänger.

Die Übermittlung der Daten durch die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung berechtigten Personen an das Kraftfahrt-Bundesamt hat nach Maßgabe des § 18 Absatz 3 zu erfolgen. Sofern nach Satz 1 Nummer 15 als Ergebnis der Hauptuntersuchung die Angabe „verkehrsunsicher“ oder das Ergebnis der Sicherheitsprüfung die Angabe „unmittelbar verkehrsgefährdende Mängel“ übermittelt wird und dem Fahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt ist, hat das Kraftfahrt-Bundesamt dies der Zulassungsbehörde mitzuteilen.

(2) Folgende weitere Daten über Hauptuntersuchungen sind im Zentralen Fahrzeugregister zu erheben und zu speichern:

1. das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates,
2. die Fahrzeugklasse oder die Fahrzeugart,
3. der Fahrzeugtyp einschließlich der Schlüsselnummer,
4. die Variante und die Version oder die Ausführung des Fahrzeugs einschließlich ihrer Codes oder Schlüsselnummern,
5. die fehlende Plausibilität des Standes des Wegstreckenzählers, sofern festgestellt,
6. die für das Fahrzeug in der Bundesrepublik Deutschland zulässige Gesamtmasse,
7. der Monat und das Jahr der dieser Hauptuntersuchung vorangegangenen Hauptuntersuchung,
8. der Ort der Hauptuntersuchung oder die Schlüsselnummer des Ortes,
9. die Art der Untersuchungsstelle als Prüfstelle, Prüfstützpunkt oder Prüfplatz,

10. das Bundesland, in dem die Hauptuntersuchung durchgeführt wurde,
11. die Dokumentation der gemessenen Bremswerte mit den Angaben zu Referenzwerten, Druckwerten, Betätigungskräften oder, wenn diese nicht vorliegen, die Bremswerte der Betriebs- und Feststellbremse und die daraus ermittelten Abbremsungen,
12. eine Wiedervorführpflicht, soweit angeordnet,
13. die Entgelte und die Gebühren,
14. die Kennnummer des für die Hauptuntersuchung verantwortlichen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder des mit der Hauptuntersuchung betrauten Prüfingenieurs,
15. für ein Kraftrad die Messdrehzahl und der Standgeräuschvergleichswert von Standgeräuschmessungen, soweit Messwerte erhoben wurden,
16. im Fall von Mängeln, die vor Abschluss der Untersuchung, längstens jedoch während eines Kalendertages beseitigt wurden: zusätzlich das Ergebnis vor Mängelbeseitigung mit der Angabe „geringe Mängel“, „erhebliche Mängel“ oder „verkehrsunsicher“ sowie die Uhrzeit der Feststellung der Mängelbeseitigung,
17. bei der Durchführung der Untersuchung der Umweltverträglichkeit durch eine anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt die Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt und das Datum der Untersuchung,
18. bei der Hauptuntersuchung festgestellte Mängel und ihre Einstufung einschließlich der Mängelcodes aus der für die Hauptuntersuchung verwendeten Version des Mangelbaums,
19. die Versionsnummer des verwendeten Mangelbaums,
20. Hinweise über sich in der Zukunft durch Verschleiß, Korrosion oder andere Umstände abzeichnende Mängel, soweit vorhanden.

Die Übermittlung hat nach Maßgabe des § 18 Absatz 3 zu erfolgen.

(3) Folgende weitere Daten mit Bezug auf eine Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung sind im Zentralen Fahrzeugregister zu erheben und zu speichern:

1. die Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder der Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung durch die Zulassungsbehörde,
2. der Zeitpunkt der Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln,
3. das Ergebnis nach Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln.

§ 60 Absatz 1 gilt entsprechend.

§ 62

Übermittlung von Daten an die Versicherer

(1) Die Zulassungsbehörde darf dem Versicherer zur Durchführung des Versicherungsvertrags folgende Daten übermitteln:

1. bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist:
 - a) das Kennzeichen und das Datum der Zuteilung,
 - b) bei Zuteilung eines Kennzeichens als Saisonkennzeichen zusätzlich zu den Angaben nach Buchstabe a der Betriebszeitraum,
 - c) bei einem Wechselkennzeichen oder einem Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich zu den Angaben nach Buchstabe a ein Hinweis auf eine solche Zuteilung,
 - d) die Fahrzeugklasse, die Art des Aufbaus sowie die Schlüsselnummer des Herstellers, den Typ sowie die Variante und die Version des Fahrzeuges,
 - e) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, die Nennleistung und bei einem Kraftrad zusätzlich den Hubraum,
 - f) bei einer natürlichen Person den Familiennamen, die Vornamen und die Anschrift des Halters,
 - g) bei einer juristischen Person den Namen oder die Bezeichnung und die Anschrift,
 - h) bei einer Vereinigung den Familiennamen, die Vornamen und die Anschrift des benannten Vertreters sowie erforderlichenfalls den Namen der Vereinigung,
 - i) einen Hinweis über das Vorliegen eines Versicherer- und Halterwechsels,
 - j) das Datum des Eingangs einer Anzeige über das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses,
 - k) einen Hinweis über die Einleitung von Maßnahmen und Angaben zum Verbleib des Fahrzeuges oder Kennzeichens, jedoch nur nach Eingang einer Anzeige im Sinne des Buchstaben f,
 - l) das Datum der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges und das Ablaufdatum der Reservierung des Kennzeichens bei Außerbetriebsetzung,
 - m) den Namen und die Anschrift oder die Schlüsselnummer des Versicherers,
 - n) die Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung,
 - o) einen Hinweis über den Eingang der Versicherungsbestätigung über eine neue Versicherung,
 - p) den Beginn des Versicherungsschutzes sowie
 - q) die Verwendung des Fahrzeuges nach § 6 Absatz 5 Nummer 1,
2. bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens oder eines Kurzzeitkennzeichens:
 - a) das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer des Kennzeichens sowie das Datum der Zuteilung,
 - b) die Gültigkeitsdauer des Kennzeichens,
 - c) den Familiennamen, die Vornamen und die Anschrift des Halters, falls dieser nicht mit dem Versicherungsnehmer identisch ist,

- d) die in Nummer 1 Buchstabe i, j, k und l bezeichneten Daten,
 - e) das Ende des Versicherungsschutzes und
 - f) bei einem Kurzzeitkennzeichen auch die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, die Fahrzeugklasse und die Art des Aufbaus,
3. bei einem Fahrzeug, dem ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist:
- a) das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer des Kennzeichens und das Datum der Zuteilung sowie
 - b) die in Nummer 1 Buchstabe d, e, f bis h und l bezeichneten Daten und das Ende des Versicherungsverhältnisses.
- (2) Die Übermittlung der Daten hat zu erfolgen aus Anlass:
- 1. der Zuteilung des Kennzeichens,
 - 2. des Vorliegens einer neuen Versicherungsbestätigung,
 - 3. des Versicherer- oder Halterwechsels,
 - 4. des Wohnsitz- oder Sitzwechsels des Halters, wenn die Zulassungsbehörde die Daten durch Direkteinstellung nach § 60 Absatz 3 ändert,
 - 5. der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges sowie
 - 6. des Eingangs einer Anzeige wegen Nichtbestehens oder Beendigung des Versicherungsverhältnisses oder der hierauf beruhenden Maßnahmen.

Sofern die Zulassungsbehörde die Daten nicht durch Direkteinstellung nach § 60 Absatz 3 ändert, ist die Übermittlung der Daten nach Satz 1 Nummer 4 nur notwendig, sofern der Wechsel in den Bereich einer anderen Zulassungsbehörde erfolgt.

(3) Die Übermittlung der Daten nach den Absätzen 1 und 2 hat elektronisch zu erfolgen und darf zu den dort genannten Zwecken auch über das Kraftfahrt-Bundesamt durch eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer erfolgen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist berechtigt, die Daten hierfür zu erheben und zu speichern, und trägt die Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Übermittlung an die Gemeinschaftseinrichtung. Eine gesetzliche Verpflichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Übermittlung der Daten wird dadurch nicht begründet.

§ 63

Mitteilungen an die Finanzbehörden

(1) Die Zulassungsbehörde hat den nach § 1 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Finanzbehörden zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuerrechts mitzuteilen:

- 1. bei einem zulassungspflichtigen Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, die in § 6 Absatz 1 Satz 2, Absatz 5 Nummer 2 und Absatz 8 Satz 1 Nummer 1 bis 3, 5, 6, 7 Buchstabe a bis f, h bis j und l, § 57 Absatz 1 Nummer 2, 3, 4, 5, 9, 10 Buchstabe b, Nummer 11 bis 13, 20, 25, 26 Buchstabe f, Nummer 31 Buchstabe a und b, Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b und Ab

satz 9 bezeichneten Daten sowie die in § 5 Absatz 2 Nummer 3 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung bezeichneten Daten;

2. bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens die nach § 57 Absatz 2 Nummer 1 bis 3 und § 59 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 zu erhebenden und zu speichernden Daten sowie die Änderung dieser Daten und das Datum der Änderung.

(2) Die Zulassungsbehörde hat dem zur Durchführung des Umsatzsteuerrechts nach § 21 der Abgabenordnung zuständigen Finanzamt die in § 6 Absatz 6 bezeichneten Daten mitzuteilen.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Daten sind nach Maßgabe des § 5 Absatz 3 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung elektronisch zu übermitteln. Die elektronische Übermittlung der Daten hat über das Kraftfahrt-Bundesamt nach Maßgabe der vom Kraftfahrt-Bundesamt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen festgelegten und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts veröffentlichten technisch-organisatorischen Standards zu erfolgen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen. Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die übermittelten Daten ausschließlich zu dem Zweck erheben und speichern, um die Übermittlung der Daten an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde nach Absatz 1 zu ermöglichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist verpflichtet, die Daten unverzüglich an die genannte Behörde zu übermitteln und nach der Übermittlung unverzüglich zu löschen. Die Verarbeitung der Daten zu anderen Zwecken durch das Kraftfahrt-Bundesamt ist nicht zulässig.

§ 64

Übermittlung von Daten an Stellen zur Durchführung des Bundesleistungsgesetzes, des Verkehrssicherstellungsgesetzes, des Verkehrsleistungsgesetzes und von Maßnahmen des Katastrophenschutzes

(1) Die Zulassungsbehörde darf bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist,

1. für die Zwecke des Bundesleistungsgesetzes den nach § 5 des Bundesleistungsgesetzes bestimmten Anforderungsbehörden,
2. für die Zwecke des Verkehrssicherstellungsgesetzes den nach § 19 des Verkehrssicherstellungsgesetzes bestimmten Behörden,
3. für die Zwecke des Verkehrsleistungsgesetzes dem Bundesamt für Logistik und Mobilität sowie
4. für die Zwecke des Katastrophenschutzes den Stellen, die nach den von den Ländern für Maßnahmen des Katastrophenschutzes erlassenen Gesetzen zuständig sind,

auf entsprechende Anforderung die nach § 58 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten sowie die nach § 59 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 gespeicherten Halterdaten übermitteln.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf bei einem Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist,

1. für die Zwecke des Bundesleistungsgesetzes den nach § 5 des Bundesleistungsgesetzes bestimmten Anforderungsbehörden und den diesen vorgesetzten Behörden,

2. für die Zwecke des Verkehrssicherstellungsgesetzes den nach § 19 des Verkehrssicherstellungsgesetzes bestimmten Behörden,
3. für die Zwecke des Verkehrsleistungsgesetzes dem Bundesamt für Logistik und Mobilität sowie
4. für die Zwecke des Katastrophenschutzes den Stellen, die nach den von den Ländern für Maßnahmen des Katastrophenschutzes erlassenen Gesetzen zuständig sind, Stellen und den diesen Stellen vorgesetzten Behörden

auf entsprechende Anforderung die nach § 57 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten, und die nach § 59 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 gespeicherten Halterdaten übermitteln. Satz 1 gilt nicht für die Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten.

§ 65

Übermittlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Zulassungsbehörden

(1) Ist einem Fahrzeug von einer Zulassungsbehörde ein neues Kennzeichen oder ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt worden, und war diesem Fahrzeug bereits von einer anderen Zulassungsbehörde ein Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks zugeteilt worden oder wird ein Fahrzeug mit dem Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks bei einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt, hat das Kraftfahrt-Bundesamt der für die Zuteilung des bisherigen Kennzeichens zuständigen Zulassungsbehörde und, sofern das bisherige Kennzeichen im Sinne des § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 oder des § 15 Absatz 5 Satz 3 Nummer 4 von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde, folgende Daten zu übermitteln:

1. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Fahrzeuges,
2. die Fahrzeugklasse des Fahrzeuges,
3. die Marke des Fahrzeuges,
4. die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II und
5. die Zuteilung oder Weiterführung des bisherigen Kennzeichens.

Im Fall des Satzes 1 Nummer 5 ist zusätzlich zu den Angaben nach Satz 1 Folgendes zu übermitteln:

1. bei der Zuteilung eines neuen Kennzeichens
 - a) das bisherige Kennzeichen,
 - b) das neue Kennzeichen und
 - c) das Datum der Zuteilung des neuen Kennzeichens,
2. bei der Weiterführung des bisherigen Kennzeichens
 - a) das Kennzeichen und

- b) das Datum, seit wann das Kennzeichen bei der neu zuständigen Zulassungsbehörde weitergeführt wird.

(2) Ist ein Fahrzeug von einer Zulassungsbehörde außer Betrieb gesetzt worden, die nicht auch für die Zuteilung des geführten Kennzeichens zuständig ist, hat das Kraftfahrt-Bundesamt der für die Zuteilung des Kennzeichens zuständigen Zulassungsbehörde und, sofern das Kennzeichen im Sinne des § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 oder des § 15 Absatz 5 Satz 3 Nummer 4 von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde den Vermerk über die Außerbetriebsetzung zu übermitteln.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat an die jeweils zuständige Zulassungsbehörde die im Zentralen Fahrzeugregister enthaltenen Angaben über Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen von Fahrzeugen, Kennzeichen, ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil II und gespeicherten ausländischen Zulassungsbescheinigungen sowie über das Wiederauffinden dieser Fahrzeuge, Kennzeichen und Zulassungsbescheinigungen zu übermitteln. Der Übermittlung nach Satz 1 bedarf es nicht, sofern dem Kraftfahrt-Bundesamt bekannt ist, dass die Zulassungsbehörde hierüber unterrichtet ist.

(4) Wird dem Zentralen Fahrzeugregister ein Fahrzeug als zum Verkehr zugelassen gemeldet, dessen Fahrzeug-Identifizierungsnummer, Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II oder Kennzeichen im Zentralen Fahrzeugregister bereits zu einem anderen im Verkehr befindlichen Fahrzeug gespeichert ist, so hat das Kraftfahrt-Bundesamt diesen Umstand der Zulassungsbehörde, die das Fahrzeug gemeldet hat, zur Prüfung des Sachverhaltes mitzuteilen.

(5) Die Datenübermittlungen nach den Absätzen 1 und 2 sind entbehrlich, wenn die Zulassungsbehörde, für die die Daten bestimmt sind, die in § 60 vorgeschriebene Datenübermittlung im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung vornimmt.

§ 66

Abruf im automatisierten Verfahren

(1) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen folgende Daten bereitgehalten werden:

1. für eine Anfrage unter Verwendung des Kennzeichens, der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Nummer der Zulassungsbescheinigung, der Vordrucknummer oder der von der Zulassungsbehörde aufgetragenen Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil I, der Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung oder des Familiennamens, Vornamens, Ordens- oder Künstlernamens, Geburtsnamens, Datums und Ortes der Geburt oder im Fall einer juristischen Person, Behörde oder Vereinigung des Namens oder der Bezeichnung des Halters, sofern erforderlich in Verbindung mit der Anschrift des Halters die in den §§ 57 und 61 genannten Fahrzeugdaten, sowie die in § 59 genannten Halterdaten,
2. für Anfragen unter Verwendung eines Teils des Kennzeichens:
 - a) die mit dem angefragten Teil des Kennzeichens übereinstimmenden Kennzeichen,
 - b) die Daten über die Fahrzeugklasse, die Marke, die Handelsbezeichnung, den Typ und bei Personenkraftwagen die Farbe des Fahrzeuges sowie das Datum der ersten Zulassung und

- c) bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen oder Versicherungsplakette zusätzlich zu den Angaben nach Buchstabe b der Beginn und das Ende des Versicherungsverhältnisses.

Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für die Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten.

(2) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, 2, 2a und 4, Absatz 2a, Absatz 2h und 3 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen folgende Daten bereitgehalten werden:

1. für eine Anfrage unter Verwendung des Kennzeichens, der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Nummer der Zulassungsbescheinigung, die bei Teil I der Vordrucknummer oder der von der Zulassungsbehörde aufgebrauchten Nummer entspricht, der Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung oder des Familiennamens, Vornamens, Ordens- oder Künstlernamens, Geburtsnamens, Datums und Ortes der Geburt oder im Fall einer juristischen Person, Behörde oder Vereinigung des Namens oder der Bezeichnung des Halters erforderlichenfalls in Verbindung mit der Anschrift des Halters
 - a) die in
§ 57 Absatz 1 Nummer 1 bis 5, 7 bis 22 und 24 Buchstabe c, Nummer 25 und 26 Buchstabe a bis e, Nummer 30 bis 32, Absatz 2 Nummer 1 bis 4, Absatz 3 Nummer 1 bis 4, Absatz 4 Nummer 1 bis 4, Absatz 5 Nummer 1 bis 5, Absatz 6 Nummer 1 bis 4 und Absatz 8 bis 10 genannten Fahrzeugdaten und
 - b) die in § 59 Absatz 1 und 3 genannten Halterdaten,
2. für eine Anfrage unter Verwendung eines Teils des Kennzeichens:
 - a) die mit dem angefragten Teil des Kennzeichens übereinstimmenden Kennzeichen,
 - b) die Fahrzeugklasse, die Marke, die Handelsbezeichnung, der Typ und bei Personenkraftwagen die Farbe des Fahrzeuges sowie das Datum der ersten Zulassung und
 - c) bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen oder zusätzlich zu den Angaben nach Buchstabe b der Beginn und das Ende des Versicherungsverhältnisses.

Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a gilt nicht für die Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten.

(3) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a des Straßenverkehrsgesetzes dürfen für eine Anfrage unter Verwendung des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer folgende Daten bereitgehalten werden:

1. das Kennzeichen, das Datum der Zuteilung des Kennzeichens, bei Saisonkennzeichen zusätzlich der Betriebszeitraum und das Datum der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges sowie die nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 und 25 und Absatz 4 Nummer 1 zu erhebenden und zu speichernden Fahrzeugdaten und
2. die in § 59 Absatz 1 und 3 genannten Halterdaten.

(4) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2j des Straßenverkehrsgesetzes dürfen für eine Anfrage unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und des Kennzeichens folgende Daten für das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bereitgehalten werden:

1. die in § 59 Absatz 1 und 3 genannten aktuellen und früheren Halterdaten und die Anzahl der früheren Halter,
2. die in § 57 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 2, 5 und 7 Buchstabe a, § 57 Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe a und b sowie § 57 Absatz 1 Nummer 2 und 31 Buchstabe d und e genannten Fahrzeugdaten.

(5) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2b des Straßenverkehrsgesetzes dürfen die nach § 59 Absatz 1 gespeicherte Halterdaten und die nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 in Verbindung mit § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 1 und 7 Buchstabe c bis e gespeicherten Fahrzeugdaten bereitgehalten werden, soweit sie für die Ermittlung des Schuldners und der Höhe der Mautgebühr nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz erforderlich sind. Die Daten nach Satz 1 sind für den mit der Erhebung der Mautgebühr nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz beliehenen Privaten zum Abruf bereitzuhalten. Gleiches gilt für Daten, soweit sie für die Ermittlung des Schuldners und der Höhe der Mautgebühr nach Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Straßen erforderlich sind.

(6) Die Übermittlung nach § 36 Absatz 2c des Straßenverkehrsgesetzes von Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die für die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz maßgeblich sind, ist durch Abruf im automatisierten Verfahren zulässig. Satz 1 gilt auch für die in Feld 33 des Fahrzeugscheins oder Feld 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragenen Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die im Zentralen Fahrzeugregister erfasst sind. Die Daten nach Satz 1 sind bereitzuhalten für das Bundesamt für Logistik und Mobilität und eine sonstige öffentliche Stelle, die mit der Erhebung der Autobahnmaut beauftragt ist.

(7) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren dürfen aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2d, 2e und 2k des Straßenverkehrsgesetzes die in Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Daten für eine Anfrage unter Verwendung folgender Angaben bereitgehalten werden:

1. im Fall einer natürlichen Person Familienname, Vornamen, Ordens- oder Künstlername, Geburtsname, Datum und Ort der Geburt oder
2. im Fall einer juristischen Person, Behörde oder Vereinigung der Name oder die Bezeichnung des Halters, sofern erforderlich in Verbindung mit der Anschrift des Halters.

Die in Satz 1 genannten Daten sind bereitzuhalten für die zentrale Behörde nach § 4 des Auslandsunterhaltsgesetzes sowie für Gerichtsvollzieher und das Insolvenzgericht.

(8) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2f des Straßenverkehrsgesetzes dürfen die in § 61 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7, 9 bis 12, 15, 16, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7, 12, 18 bis 20 und Absatz 3 genannten Daten der jeweils letzten gespeicherten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung für eine Anfrage unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und, sofern zugeteilt, des Kennzeichens bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten sind bereitzuhalten für die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und für die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, auch über ihre jeweiligen Kopfstellen, sowie über Kopfstellen für die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, soweit diese Werkstätten Sicherheitsprüfungen durchführen. Die Verwendung der Daten durch die Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, durch die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und durch die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten ist auf die Zwecke der Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung beschränkt. Nach

Durchführung der nächsten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind die Daten unverzüglich zu löschen. Die Daten dürfen weder an Dritte übermittelt noch offengelegt werden.

(9) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 3a des Straßenverkehrsgesetzes für Maßnahmen zur Gewährleistung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung dürfen die nach § 59 Absatz 1 zu erhebenden und zu speichernden Halterdaten und die in § 57 Absatz 1 Nummer 24, Absatz 2 Nummer 4, Absatz 4 Nummer 4, Absatz 5 Nummer 5, Absatz 6 Nummer 4 genannten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten sind bereitzuhalten für die nach § 8a Absatz 1 Satz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes eingerichtete Auskunftsstelle.

(10) Die Übermittlung nach § 36 Absatz 3b des Straßenverkehrsgesetzes von Fahrzeugdaten nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 bis 5, 9 bis 13, 20, 25, 26 Buchstabe d und f, Nummer 29, 30, 31 Buchstabe d und e, Absatz 2 Nummer 1 bis 3, Absatz 4 Nummer 2 und Absatz 8 und 9 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.

(11) Die Übermittlung nach § 36 Absatz 3c des Straßenverkehrsgesetzes von Fahrzeugdaten nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 bis 5, 9, 25, 31 Buchstabe d und e und Absatz 4 Nummer 1 und 2 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.

(12) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus den örtlichen Fahrzeugregistern nach § 36 Absatz 2 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen folgende Daten bereitgehalten werden:

1. für eine Anfrage unter Verwendung des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer:
 - a) die nach § 59 Absatz 1 zu erhebenden und zu speichernden Halterdaten und
 - b) die nach § 58 Absatz 1 Nummer 1, 3 bis 5, 7 bis 20, 22 bis 30, Absatz 2 Nummer 1 bis 4 und Absatz 4 Nummer 1 bis 4 zu erhebenden und zu speichernden Fahrzeugdaten,
2. für eine Anfrage unter Verwendung eines Teils des Kennzeichens: die in Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bezeichneten Daten,
3. für eine Anfrage unter Verwendung des Familiennamens, Vornamens, Ordens- oder Künstlernamens, Geburtsnamens, Datums und Ortes der Geburt des Halters oder im Fall einer juristischen Person, Behörde oder Vereinigung des Namens oder der Bezeichnung des Halters oder unter Verwendung der Anschrift des Halters: die in Nummer 1 bezeichneten Daten.

(13) Ein Abruf im automatisierten Verfahren soll von der abrufberechtigten Stelle über Kopfstellen erfolgen. Die Einzelheiten zur netztechnischen Anbindung hat das Kraftfahrt-Bundesamt festzulegen und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen. Eine Erhebung und Speicherung der Anfrage- und Auskunftsdaten bei den Kopfstellen darf ausschließlich zum Zweck der Weiterübermittlung erfolgen. Nach erfolgter Weiterübermittlung haben die Kopfstellen diese gespeicherten Daten unverzüglich, bei elektronischer Speicherung automatisiert, zu löschen. § 68 bleibt unberührt.

§ 67

Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren

Die technische Abwicklung des automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens nach § 36a des Straßenverkehrsgesetzes hat nach einem vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes veröffentlichten Standard zu erfolgen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen. Vor der Veröffentlichung der Standards nach Satz 1 sind die zuständigen obersten Landesbehörden anzuhören.

§ 68

Sicherung des Abrufverfahrens gegen Missbrauch

(1) Die übermittelnde Stelle darf einen Abruf nach § 36 des Straßenverkehrsgesetzes nur zulassen, wenn bei der Durchführung des Abrufs die folgenden Angaben verwendet werden:

1. eine Kennung des zum Abruf berechtigten Nutzers und
2. ein Passwort.

Nutzer im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 kann eine natürliche Person oder eine Dienststelle sein. Bei Abruf über ein sicheres, geschlossenes Netz kann die Kennung nach Satz 1 Nummer 1 auf Antrag des Netzbetreibers als einheitliche Kennung für die an dieses Netz angeschlossenen Nutzer erteilt werden, sofern der Netzbetreiber selbst abrufberechtigt ist. Die Verantwortung für die Sicherheit des Datennetzwerks und die Zulassung ausschließlich berechtigter Nutzer hat im Fall des Satzes 3 der Netzbetreiber zu tragen. Ein Nutzer im Sinne des Satzes 1 Nummer 1, der keine natürliche Person ist, hat sicherzustellen, dass zu jedem Abruf die jeweils abrufende natürliche Person festgestellt werden kann. Der Nutzer oder die abrufende Person hat vor dem ersten Abruf ein eigenes Passwort zu wählen und dieses jeweils spätestens nach einem von der übermittelnden Stelle vorgegebenen Zeitraum zu ändern.

(2) Die übermittelnde Stelle hat durch ein selbsttätiges Verfahren zu gewährleisten, dass keine Abrufe erfolgen können, sobald die Kennung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder das Passwort nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 mehr als zweimal hintereinander unrichtig übermittelt wurde. Die abrufende Stelle hat Maßnahmen zum Schutz gegen unberechtigte Nutzungen des Abrufsystems zu treffen.

(3) Die übermittelnde Stelle hat sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen nach § 36 Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes über die Abrufe selbsttätig erfolgen und dass der Abruf bei nicht ordnungsgemäßer Aufzeichnung unterbrochen wird. Der Aufzeichnung haben auch versuchte Abrufe, die unter Verwendung von fehlerhaften Kennungen mehr als einmal vorgenommen werden, zu unterliegen. Satz 1 gilt entsprechend für die weiteren Aufzeichnungen nach § 36 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes.

(4) Die Übermittlung durch ein automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt nach § 36a des Straßenverkehrsgesetzes ist zulässig, wenn sie unter Verwendung einer Kennung der zum Empfang der Daten berechtigten Behörde erfolgt. Der Empfänger hat sicherzustellen, dass die übermittelten Daten nur bei den zum Empfang bestimmten Endgeräten empfangen werden. Die übermittelnde Stelle hat

1. durch ein selbsttätiges Verfahren zu gewährleisten, dass eine Übermittlung nicht vorgenommen wird, wenn die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde,

2. versuchte Anfragen ohne Angabe der richtigen Kennung sowie die Angabe einer fehlerhaften Kennung zu protokollieren,
3. im Zusammenwirken mit der anfragenden Stelle jedem Fehlversuch nachzugehen und die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Sicherung des ordnungsgemäßen Verfahrens notwendig sind, und
4. sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen nach § 36a Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes selbsttätig erfolgen und die Übermittlung bei nicht ordnungsgemäßer Aufzeichnung unterbrochen wird.

§ 69

Aufzeichnung der Abrufe im automatisierten Verfahren

(1) Der Anlass des Abrufs ist von der abrufenden Stelle unter Verwendung folgender Schlüsselzahlen zu übermitteln:

1. Zulassung von Fahrzeugen: Schlüsselzahl 1
2. bei Überwachung des Straßenverkehrs: keine oder nicht vorschriftsmäßige Papiere oder Verdacht auf Fälschung der Papiere oder des Kennzeichens oder sonstige verkehrsrechtliche Beanstandungen oder verkehrsbezogene Anlässe: Schlüsselzahl 2,
3. Nichtbeachten der polizeilichen Anhalteaufforderung oder Verkehrsunfallflucht; Schlüsselzahl 3,
4. Feststellungen bei aufgefundenen oder verkehrsbehindernd abgestellten Fahrzeugen; Schlüsselzahl 4,
5. Verdacht des Diebstahls oder der missbräuchlichen Benutzung eines Fahrzeuges: Schlüsselzahl 5,
6. Grenzkontrolle: Schlüsselzahl 6,
7. Gefahrenabwehr: Schlüsselzahl 7,
8. Verfolgung von Straftaten oder Verkehrsordnungswidrigkeiten: Schlüsselzahl 8,
9. Fahndung, Grenzfahndung, Kontrollstelle: Schlüsselzahl 9, und
10. sonstige Anlässe: Schlüsselzahl 0.

Bei Verwendung der Schlüsselzahlen 8, 9 und 0 ist zusätzlich zu der Schlüsselzahl ein auf den bestimmten Anlass bezogenes Aktenzeichen oder eine Tagebuchnummer zu übermitteln, sofern diese Daten beim Abruf angegeben werden können. Können die in Satz 2 bezeichneten Daten nicht angegeben werden, ist jeweils in Kurzform bei der Verwendung der Schlüsselzahl 8 die Art der Straftat oder die Art der Verkehrsordnungswidrigkeit und bei Verwendung der Schlüsselzahlen 9 und 0 die Art der Maßnahme oder des Ereignisses zu bezeichnen.

(2) Zur Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Person sind der übermittelnden Stelle die Dienstnummer, die Nummer des Dienstausweises, ein Namenskurzzeichen unter Angabe der Organisationseinheit oder andere Hinweise zu übermitteln, die unter Hinzuziehung von Unterlagen bei der abrufenden Stelle diese Feststellung ermöglichen. Als Hinweis im Sinne des Satzes 1 gilt insbesondere

1. das nach Absatz 1 Satz 2 übermittelte Aktenzeichen oder die Tagebuchnummer, sofern die Tatsache des Abrufs unter Bezeichnung der hierfür verantwortlichen Person aktenkundig gemacht wird, oder
2. der Funkrufname, sofern dieser zur nachträglichen Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Person geeignet ist.

(3) Für die nach § 36 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes vorgeschriebenen weiteren Aufzeichnungen gilt § 36 Absatz 6 Satz 2 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 70

Abruf im automatisierten Verfahren durch ausländische Stellen

Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 37a des Straßenverkehrsgesetzes unter Verwendung des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer dürfen die folgenden Daten bereitgehalten werden:

1. für Verwaltungsmaßnahmen nach § 37 Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes die in § 66 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a genannten Daten und
2. für Maßnahmen wegen Zuwiderhandlungen und Straftaten, zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit sowie zur Überwachung des Versicherungsschutzes nach § 37 Absatz 1 Nummer 2 bis 4 und Absatz 1a des Straßenverkehrsgesetzes die in § 66 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Daten.

Die §§ 68 und 69 gelten entsprechend.

§ 71

Übermittlungssperren

(1) Eine Übermittlungssperre gegenüber Dritten nach § 41 des Straßenverkehrsgesetzes darf nur durch die für die Zulassungsbehörde zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen angeordnet werden. Die Zulassungsbehörde hat die Sperre unverzüglich im örtlichen Fahrzeugregister zu vermerken. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für die Änderung einer Sperre. Sobald eine Sperre aufgehoben wird, ist der Sperrvermerk von der Zulassungsbehörde zu löschen.

(2) Eine Übermittlungssperre gegenüber einem Dritten ist von der sperrenden Behörde oder der Zulassungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Sperre und die sperrende Behörde unverzüglich im Zentralen Fahrzeugregister zu vermerken. Die Änderung oder die Aufhebung einer Sperre ist von der sperrenden Behörde oder der zuständigen Zulassungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. Für die Änderung der Sperre gilt Satz 2 entsprechend. Sobald dem Kraftfahrt-Bundesamt die Aufhebung der Sperre gemeldet wird, so ist der Sperrvermerk unverzüglich zu löschen.

(3) Ein Übermittlungsersuchen, das sich auf gesperrte Daten bezieht, ist von der Zulassungsbehörde oder vom Kraftfahrt-Bundesamt an die sperrende Behörde weiterzuleiten.

§ 72

Löschung von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister

(1) Bei einem Fahrzeug mit Kennzeichen nach § 9 sind die Daten im Zentralen Fahrzeugregister vorbehaltlich des Absatzes 5 sieben Jahre, nachdem das Fahrzeug außer Betrieb gesetzt wurde, zu löschen.

(2) Die bei der Ausgabe eines roten Kennzeichens im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten sind vorbehaltlich des Absatzes 5 sieben Jahre nach Rückgabe oder Entstempelung des Kennzeichens zu löschen. Die bei der Ausgabe eines Kurzzeitkennzeichens im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten sind sieben Jahre nach Ablauf der Gültigkeit des Kennzeichens zu löschen.

(3) Bei einem Fahrzeug mit Ausfuhrkennzeichen sind die Daten im Zentralen Fahrzeugregister vorbehaltlich des Absatzes 5 sieben Jahre nach Ablauf der Gültigkeit der Zulassung zu löschen.

(4) Bei einem Fahrzeug mit Versicherungskennzeichen oder einer Versicherungsplakette sind die Daten im Zentralen Fahrzeugregister vorbehaltlich des Absatzes 5 sieben Jahre nach dem Ende des Verkehrsjahres zu löschen.

(5) Die Angaben über einen Diebstahl oder ein sonstiges Abhandenkommen des Fahrzeuges, des Kennzeichens im Sinne der Absätze 1 bis 4, der Versicherungsplakette oder der Zulassungsbescheinigung Teil II sind bei deren Wiederauffinden, sonst nach Ende der Fahndungsmaßnahmen zu löschen.

(6) Die Daten über ein Kennzeichen nach § 57 Absatz 7 sind im Zentralen Fahrzeugregister spätestens ein Jahr nach der Rückgabe oder der Entziehung des jeweiligen Kennzeichens zu löschen. Bei einem Diebstahl oder einem sonstigen Abhandenkommen des Kennzeichens gilt Absatz 5 entsprechend.

§ 73

Löschung von Daten aus dem örtlichen Fahrzeugregister

(1) Bei einem Fahrzeug mit einem Kennzeichen nach § 9 sind die Daten im örtlichen Fahrzeugregister vorbehaltlich des Absatzes 4 spätestens ein Jahr nach Eingang der vom Kraftfahrt-Bundesamt nach § 65 Absatz 1 oder Absatz 2 übersandten Mitteilung zu löschen. Die in § 33 Absatz 1 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes bezeichneten Daten sind nach Zuteilung des Kennzeichens für den neuen Halter, sonst spätestens ein Jahr nach Eingang der vom Kraftfahrt-Bundesamt nach § 65 Absatz 1 oder Absatz 2 übersandten Mitteilung zu löschen.

(2) Die bei der Zuteilung eines roten Kennzeichens oder eines Kurzzeitkennzeichens im örtlichen Fahrzeugregister gespeicherten Daten sind vorbehaltlich des Absatzes 4 spätestens ein Jahr nach der Rückgabe, der Entziehung oder dem Ablaufdatum des Kennzeichens zu löschen.

(3) Bei einem Fahrzeug mit Ausfuhrkennzeichen sind die Daten im örtlichen Fahrzeugregister vorbehaltlich des Absatzes 4 spätestens ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeit der Zulassung zu löschen.

(4) Ferner sind aus dem örtlichen Fahrzeugregister zu löschen

1. die Angaben über einen Diebstahl oder ein sonstiges Abhandenkommen des Fahrzeuges, des Kennzeichens oder der Zulassungsbescheinigung Teil II bei deren Wiederauffinden, sonst spätestens nach dem Ende der Fahndungsmaßnahmen,
2. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, das Kennzeichen, frühere Kennzeichen sowie die in § 58 Absatz 1 Nummer 22 Buchstabe a, b und e, Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe a und Absatz 4 Nummer 4 Buchstabe a bezeichneten Daten drei Jahre nachdem die Versicherungsbestätigung, in der diese Daten jeweils enthalten sind, ihre Geltung verloren hat,
3. die Angaben über den früheren Halter nach § 59 Absatz 3 ein Jahr nach Zuteilung des Kennzeichens für den neuen Halter oder bei einem Diebstahl oder einem sonstigen Abhandenkommen von einem Fahrzeug oder einem Kennzeichen zum gleichen Zeitpunkt wie die Angaben nach Nummer 1.

(5) Die Daten über ein Kennzeichen nach § 58 Absatz 1 Nummer 6 und Absatz 5 sind im örtlichen Fahrzeugregister spätestens ein Jahr nach Rückgabe oder Entziehung des Kennzeichens zu löschen. Bei einem Diebstahl oder einem sonstigen Abhandenkommen des Kennzeichens gilt Absatz 4 Nummer 1.

(6) Sofern die Zulassungsbehörde die Datenhaltung des örtlichen Fahrzeugregisters dem Zentralen Fahrzeugregister übertragen hat, ist § 72 anzuwenden.

§ 74

Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat eine Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen für solche Fahrzeuge zu führen, für die durch den Hersteller oder auf seine Veranlassung eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt worden ist oder ausgefüllt werden soll. Diese Datenbank ist für folgende Zwecke zu führen:

1. für den Nachweis im Zulassungsverfahren, dass das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht, und für die maschinelle Weiterverarbeitung der Angaben über das Fahrzeug, insbesondere für die maschinelle Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung,
2. für die Prüfung von Fahrzeugeigenschaften, die nach dem oder auf Grund des Rechts der Europäischen Union einzuhalten sind,
3. für die unionsrechtlich vorgeschriebene Überwachung und Meldung der fahrzeugspezifischen Kohlendioxid-Emissionen,
4. für die Bestimmung der fahrzeugbezogenen Energieeffizienzklasse nach der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung,
5. für statistische Aufbereitungen nach Maßgabe des Absatzes 3 und
6. für die Durchführung von Abgastests und anderen Maßnahmen im Rahmen der Marktüberwachung.

(2) Die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen hat die von dem Hersteller eines Fahrzeuges nach den Absätzen 4 bis 6 übermittelten Daten mit Bezug auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummern zu enthalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist befugt, diese Daten für die Führung der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen und für die Zwecke nach Absatz 1 zu erheben, zu speichern und zu verwenden.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach Absatz 2 nach statistischen Gesichtspunkten auswerten, um Gruppierungen der Fahrzeugtypen zu bestimmen, die für Zwecke der amtlichen Statistik oder für wirtschaftliche Zwecke Dritter verwendet werden können. Die Vorschriften des Bundesstatistikgesetzes finden Anwendung.

(4) Der Hersteller eines Fahrzeuges, der Inhaber einer EU-Typgenehmigung ist, oder dessen bevollmächtigter Vertreter muss dem Kraftfahrt-Bundesamt unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer die nach Maßgabe der jeweils geltenden Vorschriften der Europäischen Union in die Übereinstimmungsbescheinigungen einzutragenden Daten jeder ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung unverzüglich übermitteln,

1. wenn er für dieses Fahrzeug eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausfüllt oder
2. sobald auf seine Veranlassung hin eine Zulassungsbescheinigung Teil II für dieses Fahrzeug ausgestellt werden soll.

(5) Der Hersteller eines Fahrzeuges, der Inhaber einer EU-Typgenehmigung ist, oder dessen bevollmächtigter Vertreter hat für jedes Fahrzeug, für das er eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellt und dessen Daten nach Absatz 4 zu übermitteln sind, zu prüfen, ob aufgrund von anderen als in den Schlüsselnummern abgebildeten technischen Gegebenheiten ein rechtliches Verbot für die erstmalige Zulassung dieses Fahrzeuges bestehen wird. Diese Prüfung ist ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer Rechtsvorschrift vorzunehmen, die eine technische Regelung enthält, die zu einem Verbot der erstmaligen Zulassung führen kann. Der Verpflichtete nach Satz 1 hat dem Kraftfahrt-Bundesamt das unter ein solches Verbot fallende Fahrzeug spätestens 30 Werkzeuge vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Verbots unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, des letzten zulässigen Erstzulassungsdatums sowie des Grundes für das Erstzulassungsverbot mitzuteilen. Stellt der Verpflichtete nach Satz 1 einen Antrag auf Genehmigung einer auslaufenden Serie, kann er die Mitteilung nach Satz 3 auch erst gemeinsam mit diesem Antrag vornehmen, spätestens jedoch 15 Tage vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Verbots. Im Fall des Satzes 4 hat sich die Mitteilung auf jede Fahrzeug-Identifizierungsnummer jedes Fahrzeuges zu beziehen, für das die auslaufende Serie beantragt und genehmigt wird. Darüber hinaus hat der Verpflichtete nach Satz 1 jede ihm bekannten Fahrzeug-Identifizierungsnummer für jedes Fahrzeug zu melden, das ebenfalls unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen könnte. Die Mitteilungen nach den Sätzen 3 bis 6 sind mit einer Erklärung zu versehen, dass dem Verpflichteten kein weiteres Fahrzeug bekannt ist, welches unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen könnte.

(6) Der Hersteller eines Fahrzeuges, der Inhaber einer EU-Typgenehmigung ist, oder dessen bevollmächtigter Vertreter kann die nach Maßgabe der jeweils geltenden Vorschriften der Europäischen Union in die Übereinstimmungsbescheinigung einzutragenden Daten jeder ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung für ein Fahrzeug, für das keine Verpflichtung nach Absatz 4 besteht, an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Erhebung und Speicherung in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen übermitteln.

(7) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Standards zur technisch-organisatorischen Ausgestaltung der Datenübermittlung unter Berücksichtigung von Vorgaben für den internationalen Datenaustausch festzulegen und diese auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts zu veröffentlichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf Änderungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt hinzuweisen.

(8) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen auszuschließen, dass die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen mit dem Zentralen Fahrzeugregister verknüpft werden kann. Das Gleiche gilt für die Zulassungsbehörden in Bezug auf ihre örtlichen Fahrzeugregister. Die Daten sind zehn Jahre nach dem Tag ihrer Übermittlung in diese Datenbank automatisiert zu löschen.

(9) Die Zulassungsbehörden sind befugt, unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer die Daten nach Absatz 2 zur Erfüllung ihrer Aufgaben für die in Absatz 1 Nummer 1 und 2 genannten Zwecke automatisiert abzurufen und sie in den Fahrzeugregistern zu erheben, zu speichern und zu verwenden.

(10) Die von einem Hersteller übermittelten und gespeicherten Daten dürfen diesem zur Beseitigung von Fehlern und zur Vervollständigung der Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt und zu diesen Zwecken verwendet werden. Soweit dies für die Zwecke nach Absatz 1 erforderlich ist, darf das Kraftfahrt-Bundesamt dem Hersteller eines zugelassenen Fahrzeuges, für das er noch keine Daten im Sinne der Absätze 4 bis 6 übermittelt hat, dessen Fahrzeug-Identifizierungsnummer zum Zweck der Ergänzung der fehlenden Daten übermitteln.

(11) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann die erforderlichen Anordnungen treffen, wenn ein Hersteller oder dessen bevollmächtigte Vertreter seinen Verpflichtungen nach den Absätzen 4 und 5 nicht nachkommt.

A b s c h n i t t 8

D u r c h f ü h r u n g s - u n d S c h l u s s v o r s c h r i f t e n

§ 75

Z u s t ä n d i g k e i t e n

(1) Diese Verordnung wird, soweit nichts anderes bestimmt ist, von den nach Landesrecht zuständigen Behörden ausgeführt.

(2) Örtlich zuständig ist, soweit nichts anderes bestimmt ist,

1. die Behörde des Wohnorts des Antragstellers oder Betroffenen,
2. bei mehreren Wohnungen des Antragstellers oder Betroffenen die Behörde des Ortes der Hauptwohnung im Sinne des Bundesmeldegesetz,
3. mangels eines Wohnortes oder einer Hauptwohnung die Behörde des Aufenthaltsortes des Antragstellers oder Betroffenen,
4. bei einer juristischen Person, einem Gewerbetreibenden und einem Selbstständigen mit festem Betriebssitz oder einer Behörde die Behörde des Sitzes oder des Ortes der beteiligten Niederlassung oder Dienststelle.

Besteht in der Bundesrepublik Deutschland kein Wohnsitz, kein Sitz, keine Niederlassung oder keine Dienststelle, so ist die Behörde des Wohnorts eines Empfangsbevollmächtigten zuständig. Im Fall des § 6 Absatz 2 Satz 2 ist die Behörde am regelmäßigen Standort des Fahrzeuges zuständig.

(3) Örtlich zuständige Behörde im Sinne des § 51 ist die Behörde, die das Kennzeichen zugeteilt hat, es sei denn, dass im Fall des § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 die für den neuen Wohnsitz oder den neuen Sitz zuständige Behörde die Zulassungsbescheinigung Teil I bereits nach § 15 Absatz 4 Satz 5 berichtigt hat.

(4) Ein Antrag kann mit Zustimmung der örtlich zuständigen Verwaltungsbehörde von einer gleichgeordneten auswärtigen Behörde, mit Zustimmung der zuständigen obersten

Landesbehörden oder der von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen auch in einem anderen Land, behandelt und erledigt werden. Verlangt die Verkehrssicherheit ein sofortiges Eingreifen, so kann an Stelle der örtlich zuständigen Behörde jede ihr gleichgeordnete Behörde mit derselben Wirkung Maßnahmen auf Grund dieser Verordnung vorläufig treffen.

(5) Für die Registrierung eines Großkunden nach den Vorschriften über die Großkundenschnittstelle in Abschnitt 3 Unterabschnitt 5 ist das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig.

(6) Die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden auf Grund dieser Verordnung sind für die Dienstbereiche der Bundeswehr, der Bundespolizei, des Bundeskriminalamts, der Zollverwaltung, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk und der Polizeien der Länder durch deren Dienststellen nach Bestimmung der Fachminister und Fachministerinnen wahrzunehmen. Die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden in Bezug auf ein Kraftfahrzeug und einen Anhänger der auf Grund des Nordatlantikvertrags errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere sind, soweit das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort im Geltungsbereich dieser Verordnung hat, durch die Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmung des Bundesministers der Verteidigung wahrzunehmen.

(7) Für den Dienstbereich der Polizeien der Länder kann die Zulassung eines Kraftfahrzeuges und eines Anhängers nach Bestimmung der Fachminister durch die nach Absatz 1 zuständigen Behörden vorgenommen werden.

§ 76

Ausnahmen

(1) Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen können vorbehaltlich des Satzes 2 Ausnahmen von den Vorschriften der Abschnitte 1 bis 5 dieser Verordnung genehmigen

1. in bestimmten Einzelfällen oder
2. allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller.

Ausnahmen nach Satz 1 dürfen sich nicht auf § 9 Absatz 2, § 11 Absatz 1 und § 14 Absatz 1 und 3 Satz 1 sowie Abschnitt 3 Unterabschnitt 5 erstrecken. Sofern die Ausnahme erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet anderer Länder hat, hat die Entscheidung darüber im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder zu ergehen.

(2) In jeder Genehmigung nach Absatz 1 ist ihr örtlicher Geltungsbereich festzulegen.

(3) Sofern eine Genehmigung einer Ausnahme nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 mit Bedingungen erlassen oder mit Auflagen verbunden ist, hat die das Fahrzeug führende Person die Genehmigung bei Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Die Vorschriften dieser Verordnung gelten nicht für die Bundeswehr, die Polizei, die Bundespolizei, die Feuerwehr, die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe und die anderen Einheiten und Einrichtungen des Zivil- und Katastrophenschutzes sowie der Zollverwaltung, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendig ist.

§ 77

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Absatz 1 Satz 1, § 4 Absatz 1, 2 Satz 1 oder Absatz 3 Satz 1 oder 2, § 9 Absatz 2 Satz 6 Nummer 1, § 10 Absatz 3 Satz 6 Nummer 1, § 12 Absatz 13 Satz 1, § 26 Absatz 5 Satz 3, § 41 Absatz 6 Satz 3, § 42 Absatz 3 Satz 4 § 42 Absatz 4 Satz 3, § 43 Absatz 2 Satz 5, § 45 Absatz 2 Satz 5, § 53 Absatz 7, § 54 Absatz 4 oder § 56 Absatz 4 ein Fahrzeug in Betrieb setzt,
2. entgegen § 3 Absatz 5, § 4 Absatz 6, § 5 Absatz 2 Satz 2, § 9 Absatz 2 Satz 7 Nummer 1, § 10 Absatz 3 Satz 7 Nummer 1, § 12 Absatz 12 Satz 4 oder Absatz 13 Satz 2, § 15 Absatz 1 Satz 6 oder Absatz 4 Satz 3, § 26 Absatz 5 Satz 4, § 41 Absatz 6 Satz 4, § 42 Absatz 3 Satz 5 oder Absatz 4 Satz 4, § 43 Absatz 2 Satz 6 oder § 45 Absatz 1 Satz 6 oder Absatz 2 Satz 6 die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges anordnet oder zulässt,
3. entgegen § 4 Absatz 4 ein Kraftfahrzeug oder einen Krankenfahrstuhl nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise kennzeichnet,
4. entgegen § 4 Absatz 5 Satz 1, § 13 Absatz 6 Satz 1, § 28 Satz 2, § 31 Satz 3, § 41 Absatz 3 Satz 2, § 42 Absatz 5 Satz 3, § 43 Absatz 2 Satz 2, § 46 Absatz 6 oder § 52 Absatz 1 Satz 6 ein dort genanntes Dokument nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
5. entgegen § 4 Absatz 5 Satz 2, § 41 Absatz 3 Satz 5 oder § 56 Absatz 2 Nummer 1; ein dort genanntes Dokument nicht aufbewahrt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
6. einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Absatz 1, § 15 Absatz 1 Satz 5, § 15 Absatz 4 Satz 2 oder entgegen Absatz 5 Satz 8 zuwiderhandelt,
7. entgegen § 5 Absatz 2 Satz 1, § 17 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit § 17 Absatz 2 Satz 1, oder entgegen § 51 Absatz 3 ein Fahrzeug nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig außer Betrieb setzen lässt,
8. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 oder § 28 Satz 2 ein dort genanntes Dokument nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig auslegt,
9. entgegen § 9 Absatz 2 Satz 5 oder § 12 Absatz 12 Satz 3 ein Wechselkennzeichen oder ein Zeichen führt,
10. entgegen § 9 Absatz 2 Satz 6 Nummer 2 oder § 10 Absatz 3 Satz 6 Nummer 2 ein Fahrzeug abstellt,
11. entgegen § 9 Absatz 2 Satz 7 Nummer 2 oder § 10 Absatz 3 Satz 7 Nummer 2 das Abstellen eines Fahrzeuges anordnet oder zulässt,
12. entgegen § 14 Absatz 5 Satz 1 oder 2, § 15 Absatz 3 Satz 1 oder 2 auch in Verbindung mit § 15 Absatz 3 Satz 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig erstattet,

13. entgegen § 15 Absatz 1 Satz 1 oder 2, jeweils auch in Verbindung mit Satz 3, oder entgegen § 15 Absatz 5 Satz 1 oder § 41 Absatz 5 Satz 2 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
14. entgegen § 15 Absatz 4 Satz 1 eine Änderung der Angaben nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig beantragt oder die Zulassungsbescheinigung Teil I nicht oder nicht rechtzeitig zur Änderung vorlegt,
15. entgegen § 15 Absatz 5 Satz 4 Nummer 1 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder einen Nachweis nicht oder nicht rechtzeitig erbringt,
16. entgegen § 15 Absatz 5 Satz 4 Nummer 2 die Ausfertigung eines dort genannten Dokuments nicht oder nicht rechtzeitig beantragt,
17. entgegen § 15 Absatz 5 Satz 4 Nummer 3 ein dort genanntes Dokument nicht oder nicht rechtzeitig zur Umschreibung vorlegt,
18. entgegen § 15 Absatz 5 Satz 4 Nummer 4 die Zuteilung eines Kennzeichens nicht oder nicht rechtzeitig beantragt und eine dort genannte Mitteilung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,
19. entgegen § 17 Absatz 1 Satz 3, Absatz 4 Satz 2 oder Absatz 5 Satz 2, ein dort genanntes Dokument nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,
20. entgegen § 26 Absatz 5 Satz 1 einen Plakettenträger nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig anbringt;
21. entgegen § 26 Absatz 5 Satz 2 einen Plakettenträger anbringt;
22. entgegen § 41 Absatz 3 Satz 1 eine dort genannte Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig einträgt,
23. entgegen § 41 Absatz 3 Satz 3 und 4 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt,
24. entgegen § 41 Absatz 3 Satz 6 ein Kennzeichenschild oder ein Fahrzeugscheinheft nicht oder nicht rechtzeitig der Zulassungsbehörde vorlegt,
25. entgegen § 42 Absatz 3 Satz 1 oder § 43 Absatz 2 Satz 1 ein dort Kennzeichen verwendet, oder,
26. entgegen § 47 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 Satz 1 nicht sicherstellt, dass ein Kraftfahrzeug ein dort genanntes Kennzeichen oder Unterscheidungszeichen führt.

§ 78

Verweis auf technische Regelwerke

(1) DIN-Normen, EN-Normen und ISO-Normen, auf die in dieser Verordnung verwiesen wird, sind im Beuth Verlag GmbH, Berlin, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

(2) RAL-Farben, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, sind dem Farbbregister RAL 840-HR entnommen. Das Farbbregister wird vom RAL Deutsches Institut

für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V., Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin, herausgegeben und ist dort erhältlich.

§ 79

Übergangs- und Anwendungsbestimmungen

(1) Ein Fahrzeug, das nach § 18 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der bis zum 28. Februar 2007 geltenden Fassung der Zulassungspflicht oder dem Zulassungsverfahren nicht unterworfen war und das vor dem 1. März 2007 erstmals in Verkehr kam, bleibt weiterhin zulassungsfrei. Sofern für dieses Fahrzeug keine Betriebserlaubnis erforderlich war, bedarf es keiner Genehmigung nach § 2 Nummer 4 bis 6.

(2) Einem Kraftrad, das vor dem 1. Januar 1959 erstmals in den Verkehr gekommen ist und dessen Hubraum 50 Kubikzentimeter übersteigt, sind verkleinerte zweizeilige Kennzeichen nach Anlage 4 Nummer 1 Satz 1 Buchstabe d zuzuteilen, es sei denn, der Halter beantragt etwas anderes.

(3) Ein Kennzeichen, das vor dem 1. März 2007 nach Maßgabe der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugeteilt worden ist, bleibt gültig.

(4) Ein Unterscheidungszeichen nach Maßgabe der Anlage 1 Nummer 1 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung gilt als beantragt und festgelegt im Sinne des § 9 Absatz 3 Satz 1 und 6. Ein Unterscheidungszeichen nach Maßgabe der Anlage 1 Nummer 2 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung gilt als aufgehoben im Sinne des § 9 Absatz 3 Satz 1 und 6. Abweichend von § 9 Absatz 3 Satz 4 darf ein neues Unterscheidungszeichen auf Antrag für einen am 1. November 2012 bestehenden Verwaltungsbezirk festgelegt werden, wenn für diesen Verwaltungsbezirk bis zum Ablauf des 25. Oktober 2012 noch kein den gesamten Verwaltungsbezirk umfassendes Unterscheidungszeichen vergeben worden ist.

(5) Folgende Fahrzeugdokumente gelten als Fahrzeugdokumente im Sinne dieser Verordnung fort:

1. ein Fahrzeugschein und ein Anhängerschein, der vor dem 1. März 2007 ausgefertigt wurde und einem der folgenden Muster entspricht:
 - a) den Mustern 2, 2a, 2b, 3 und 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9232-1, veröffentlichten bereinigten Fassung,
 - b) den Mustern 2a, 2b und 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 21. Juli 1969 (BGBl. I S. 845),
 - c) den Mustern 2a und 2b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193) und
 - d) den Mustern 2a und 2b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793);
2. ein Fahrzeugbrief, der durch eine Zulassungsbehörde bis zum 30. September 2005 ausgefertigt worden ist, sofern nicht ein Umtausch in eine Zulassungsbescheinigung Teil II erforderlich ist, weil der Fahrzeugschein nach einem bisher gültigen Muster durch eine Zulassungsbescheinigung Teil I ersetzt wird;

3. ein Fahrzeugschein, der durch die Bundeswehr bis zum 30. September 2005 ausgefertigt worden ist;
4. eine Zulassungsbescheinigung Teil I oder ein Fahrzeugschein, die dem Muster 2a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und in dem Zeitraum vom 1. Oktober 2005 bis zum 31. März 2008 ausgefertigt worden sind;
5. eine Zulassungsbescheinigung Teil II oder ein Fahrzeugbrief, die dem Muster 2b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und in dem Zeitraum vom 1. Oktober 2005 bis zum 31. März 2008 ausgefertigt worden sind;
6. eine Zulassungsbescheinigung Teil I oder ein Fahrzeugschein der Bundeswehr, die dem Muster 2c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und in dem Zeitraum vom 1. Oktober 2005 bis zum 31. März 2008 ausgefertigt worden sind;
7. eine Zulassungsbescheinigung Teil I, die den Mustern in Anlage 5 und Anlage 6 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht und bis zum 30. Juni 2013 ausgefertigt worden ist;
8. ein Fahrzeugschein und ein Fahrzeugscheinheft für ein Fahrzeug mit einem roten Oldtimerkennzeichen nach § 43, die in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung ausgefertigt worden sind;
9. eine Zulassungsbescheinigung Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 1. Januar 2015 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht;
10. eine Zulassungsbescheinigung Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden ist;
11. eine Zulassungsbescheinigung Teil I, die den Mustern in Anlage 5 und Anlage 6 in der bis zum 1. April 2015 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht;
12. eine Zulassungsbescheinigungen Teil II, die dem Muster in Anlage 7 in der bis zum 1. April 2015 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht;
13. eine Zulassungsbescheinigung Teil II, die dem Muster der Anlage 7 in der bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht und bis zum 31. März 2018 ausgefertigt worden ist;
14. eine Zulassungsbescheinigung Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden ist;
15. ein Fahrzeugschein für ein Fahrzeug mit einem Kurzzeitkennzeichen, der dem Muster in Anlage 10 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden ist;
16. eine Zulassungsbescheinigung Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2019 geltenden Fassung dieser Verordnung entspricht und bis zum 30. September 2020 ausgefertigt worden ist.

(6) Eine Stempelplakette, mit der Kennzeichenschilder vor dem 1. Januar 2015 abgestempelt worden sind, bleibt gültig.

(7) Folgende Vorschriften über Erhebung und Speicherung der Daten im Zentralen Fahrzeugregister sind ab dem 1. September 2008 anzuwenden:

1. § 57 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit
 - a) § 6 Absatz 5 Nummer 1 und 2,
 - b) § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 2 hinsichtlich der Nummer und des Datums der Erteilung der Genehmigung und
 - c) § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 7
 - aa) Buchstabe d hinsichtlich der zulässigen Anhängelast und des Leistungsgewichts bei Kraftfahrzeugen,
 - bb) Buchstabe h hinsichtlich der Nenndrehzahl und
 - cc) Buchstaben i bis l,
2. § 57 Absatz 1 Nummer 2, 7 und 9 hinsichtlich des Datums der Zuteilung,
3. § 57 Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe b, Nummer 20 bis 22 und 24 Buchstabe b und d,
4. § 57 Absatz 1 Nummer 25 bis 29 und
5. § 57 Absatz 3 hinsichtlich der auf das Kurzzeitkennzeichen bezogenen Daten.

Eine Nacherfassung der Daten nach Satz 1 für Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt bereits in Verkehr waren, erfolgt nicht.

(8) Ein Fahrzeug, das nach der bis zum 2. Juli 2021 geltenden Fassung dieser Verordnung als zulassungspflichtig zugelassen worden ist und welches die Voraussetzungen nach § 2 Nummer 12 erfüllt, gilt ab dem 3. Juli 2021 als nach § 3 Absatz 4 zugelassen. Ein Fahrzeug, das nach § 2 Nummer 12 in Verbindung mit § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f, jeweils in der bis zum 2. Juli 2021 geltenden Fassung, von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen war, vor dem 2. Juli 2021 erstmals rechtmäßig in den Verkehr gekommen ist und nicht zugleich ein leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug im Sinne von § 2 Nummer 12 ist, bleibt weiterhin von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen.

(9) § 11 und Anlage 3 sind mit Ablauf des 31. Dezember 2026 nicht mehr anzuwenden.

(10) Bis zum 2. Mai 2025 kann die Großkundenschnittstelle entgegen § 38 Absatz 5 und 6 einen in der Großkundenschnittstelle eingehenden Antrag an ein anderes von der Zulassungsbehörde bestimmtes informationstechnisches System senden.

(11) Eine bisher verwendete Tafel, die nach einem älteren Stand der Regelung Nr. 69 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung von bauartbedingt langsam fahrenden Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger vom 24. Oktober 2009 (ABI. L 200 vom 31.7.2010, S. 1–27) genehmigt worden ist, kann auch weiterhin verwendet werden.

(12) Die nach § 6 Absatz 5 Nummer 5 zu erhebende und zu speichernde Anschrift des regelmäßigen Standortes des Fahrzeugs wird bis zum 1. Mai 2024 nur in den örtlichen Fahrzeugregister gespeichert.

(13) Abweichend von § 18 Absatz 3 Nummer 2 muss eine Zulassungsbehörde die Mindestsicherheitsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes ab dem 31.12.2023 erfüllen und die darin festgelegten Nachweise erbringen. Bis zu dem in Satz 1 genannten Datum gelten für die Übermittlung und Bearbeitung von Anträgen die Vorschriften, die diese Verordnung für den Fall vorsieht, dass das Portal der Zulassungsbehörde nicht verfügbar ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die von den Zulassungsbehörden zum Nachweis der Einhaltung der Mindestsicherheitsanforderungen vorgelegten Unterlagen innerhalb von 20 Arbeitstagen zu bearbeiten.

Anlage 1 (zu § 9 Absatz 1 Satz 4)

Ausgestaltung, Einteilung und Zuteilung der Buchstaben- und Zahlen- gruppen für die Erkennungsnummern der Kennzeichen

1. Zuteilung von Buchstaben

Mit Ausnahme der Umlaute Ä, Ö und Ü können alle übrigen Buchstaben des Alphabets jeweils entweder allein oder als Kombination von zwei Buchstaben in der Erkennungsnummer zugeteilt werden.

2. Einteilung der Erkennungsnummern; Zuteilung kurzer Erkennungsnummern

- a) A 1 – A 999 bis Z 1 – Z 999
- b) AA 1 – AA 99 bis ZZ 1 – ZZ 99
- c) AA 100 – AA 999 bis ZZ 100 – ZZ 999
- d) A 1000 – A 9999 bis Z 1000 – Z 9999
- e) AA 1000 – AA 9999 bis ZZ 1000 – ZZ 9999.

Anlage 2 (zu § 9 Absatz 1 Satz 6)**Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, der Bundespolizei, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen****1. Unterscheidungszeichen Bund**

BD	Dienstfahrzeuge des Bundestages, des Bundesrates, des Bundespräsidialamtes, der Bundesregierung, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, des Bundesverfassungsgerichts und des Bundeskriminalamtes (Zulassungsbehörde Berlin; Zulassungsbehörde Bonn, Stadt; für BD 8 und 16 Kfz-Zulassungsstelle bei der „Generalzolldirektion“ – Dienstort Offenbach)
BG	Dienstfahrzeuge der Bundespolizei (Kfz-Zulassungsstelle beim „Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern“ in Bonn als zentrale Zulassungsbehörde) (noch gültig, wird nicht mehr zugeteilt)
BP	Dienstfahrzeuge der Bundespolizei (Kfz-Zulassungsstelle beim „Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern“ in Bonn als zentrale Zulassungsbehörde)
BW	Bundes-Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt)
THW	Dienstfahrzeuge der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (Kfz-Zulassungsstelle beim „Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern“ in Bonn als zentrale Zulassungsbehörde)
Y	Dienstfahrzeuge der Bundeswehr (Zentrale Militärkraftfahrtstelle – ZMK, Hardter Straße 9, 41179 Mönchengladbach/Rheindahlen)
X	Dienstfahrzeuge der auf Grund des Nordatlantikvertrages errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere, die ihren regelmäßigen Standort in der Bundesrepublik Deutschland haben (Zentrale Militärkraftfahrtstelle – ZMK, Hardter Straße 9, 41179 Mönchengladbach/Rheindahlen)

2. Unterscheidungszeichen Länder

B	Berlin Senat und Abgeordnetenhaus (Zulassungsbehörde Berlin)
BBL	Brandenburg Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Potsdam, Stadt; für die Polizei Innenministerium Zentraldienst der Polizei Brandenburg)
BWL	Baden-Württemberg Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Stuttgart, Stadt; für die Polizei Innenministerium Baden-Württemberg – Landespolizeipräsidium)
BYL	Bayern Landesregierung und Landtag (Zulassungsbehörde München, Stadt)
HB	Freie Hansestadt Bremen Senat und Bürgerschaft (Zulassungsbehörde Bremen, Stadt)
HEL	Hessen Landesregierung und Landtag (Zulassungsbehörde Wiesbaden, Stadt)
HH	Freie und Hansestadt Hamburg Senat und Bürgerschaft (Zulassungsbehörde Hamburg, Stadt)
LSA	Sachsen-Anhalt Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Magdeburg, Stadt)
LSN	Sachsen Landesregierung und Landtag (Zulassungsbehörde Dresden, Stadt)
MVL	Mecklenburg-Vorpommern Landesregierung (einschließlich Landespolizei) und Landtag (Zulassungsbehörde Schwerin, Stadt)
NL	Niedersachsen Landesregierung und Landtag (Zulassungsbehörde Hannover, Stadt)
NRW	Nordrhein-Westfalen Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Düsseldorf, Stadt; für die Polizei Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste des Landes NRW, Duisburg)
RPL	Rheinland-Pfalz Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Mainz, Stadt)
SAL	Saarland Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Stadt Saarbrücken, Stadt und Regionalverband; für die Polizei Landespolizeipräsidium – Direktion LPP 4 Zentrale Dienste – LPP 4.8 Kraftfahrzeugtechnik)
SH	Schleswig-Holstein Landesregierung, Landtag und Polizei (Zulassungsbehörde Kiel, Stadt)
THL	Thüringen Landesregierung und Landtag (Zulassungsbehörde Erfurt, Stadt)

3. Unterscheidungszeichen des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen


0, B oder BN	Diplomatische Vertretungen oder internationale Organisationen und in Abhängigkeit vom Status der bevorrechtigten Person (Zulassungsbehörde Berlin, Zulassungsbehörde Bonn, Stadt)
Unterscheidungszeichen des Verwaltungsbezirkes am Sitz des Konsulats	Berufskonsularische Vertretungen und in Abhängigkeit vom Status der bevorrechtigten Person (Zulassungsbehörde am Sitz des Konsulats)

4. Unterscheidungszeichen des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen

1-1	Dienstkraftwagen des Präsidenten des Deutschen Bundestages (Zulassungsbehörde Berlin)
-----	--

Anlage 3 (zu § 11 Absatz 4)

Plakettenmuster für elektrisch betriebene Fahrzeuge

Durchmesser:	80 mm, schwarz umrandet (RAL 9005), Strichdicke der Umrandung 1,5 mm;
Schrift:	E, Höhe 35 mm, DIN 1451, Mittelschrift 138 pt (RAL 9005), Kippfarbe als sichtbares Echtheitsmerkmal, Schriftfeld (60 x 20 mm, RAL 9010 reinweiß, schwarz umrandet, Konturlinie 0,5 mm) zum Eintrag des Fahrzeugkennzeichens mittels lichtechter Schrift Individualisierungsmerkmal Durchmesser 20 mm;
Plakettenfarbe:	blau RAL 5017 Verkehrsblau nach Register RAL 840-HR;
Siegelfeld:	rund, 2/3 Kreis, reinweiß RAL 9010, schwarz umrandet, Konturlinie 0,5 mm, Siegeldruck rund, Durchmesser 20 mm;
Abbildung:	

Anlage 4 (zu § 12 Absatz 2, § 41 Absatz 6 Satz 1, § 42 Absatz 3 Satz 2, § 43 Absatz 2, § 45 Absatz 2 Satz 1 bis 4)

Ausgestaltung der Kennzeichen

**Abschnitt 1
Gemeinsame Vorschriften**

1. Abmessungen

Die Maße der Kennzeichenschilder betragen für:

- a) einzeilige Kennzeichen: Größtmaß der Breite: 520 mm, Höhe: 110 mm
- b) zweizeilige Kennzeichen: Größtmaß der Breite: 340 mm, bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm, Höhe: 200 mm
- c) Kraftradkennzeichen: Mindest-/Größtmaß der Breite: 180mm/220mm, Höhe: 200 mm
- d) verkleinerte zweizeilige Kennzeichen: Größtmaß der Breite: 255 mm, Höhe: 130 mm.

Verkleinerte zweizeilige Kennzeichen dürfen nur für Leichtkrafträder sowie für Fahrzeuge nach § 12 Absatz 6 Nummer 1 zugeteilt werden

2. Schrift

2.1 Beschriftung (fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift –)

Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 10 01 50, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden. Der waagerechte Abstand der Beschriftung einschließlich der Plaketten zum schwarzen, grünen oder roten Rand, zum Euro-Feld oder zum Feld, in dem der Betriebszeitraum oder das Ablaufdatum angegeben ist, muss auf beiden Seiten gleich sein. Bei der Fertigung der Kennzeichen dürfen die nachstehenden Toleranzen nicht über- oder unterschritten werden.

2.1.1 einzeilige und zweizeilige Kennzeichen:

- a) Schrifthöhe + 2,0 mm bis – 1,0 mm,
- b) Strichbreite der Beschriftung \pm 1,0 mm,
- c) Strichbreite des Randes + 2,0 mm bis – 1,0 mm

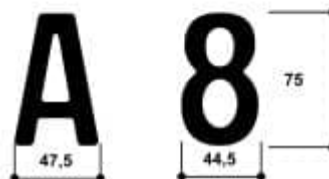
2.1.2 Kraftradkennzeichen und verkleinerte zweizeilige Kennzeichen:

- a) Schrifthöhe + 1,0 mm bis – 0,5 mm,
- b) Strichbreite der Beschriftung \pm 0,5 mm,
- c) Strichbreite des Randes + 1,0 mm bis – 0,5 mm

2.2 Schriftarten

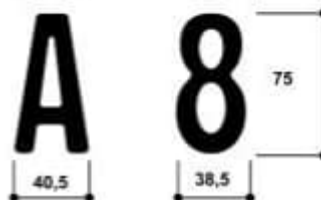
2.2.1 Mittelschrift 75 mm

A Ä B C D E F G I J H
K L M N O Ö P Q R S T
U ü V W X Y Z – 1 2 3
4 5 6 7 8 9 0



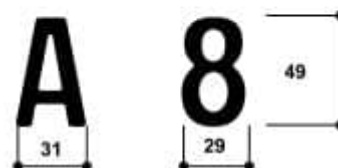
2.2.2 Engschrift 75 mm

A Ä B C D E F G H I
J K L M N O Ö P Q R
S T U ü V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0



2.2.3 verkleinerte Mittelschrift 49 mm (nur für verkleinerte zweizeilige Kennzeichen und Kraftradkennzeichen)

A Ä B C D E F G H I J
K L M N O Ö P Q R S T
U ü V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

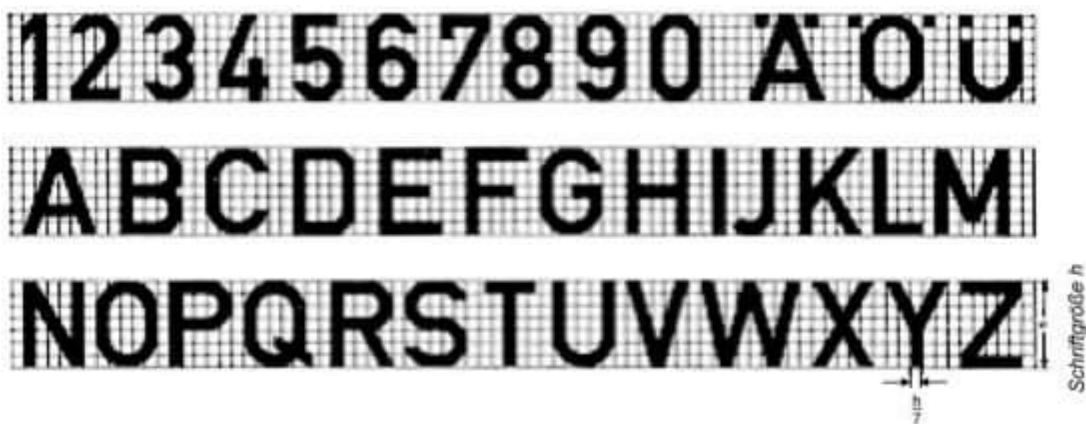


2.3 abweichende Schrift für Kennzeichen der Bundeswehr sowie für Versicherungskennzeichen:

Die Beschriftung erfolgt nach dem anliegenden Schriftmuster der Normvorschrift DIN 1451-2:1986-02 (Verkehrsschrift) (nach dem Hilfsnetz hergestellt), und zwar grundsätzlich für Buchstaben und Zahlen in Mittelschrift. Reicht die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens hierfür nicht aus oder lässt die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle für Kennzeichen dies nicht zu, so darf fette Engschrift verwendet werden. Bei Umlauten darf die vorgesehene Schrifthöhe nicht überschritten werden. Der waagerechte Abstand der Beschriftung einschließlich Plaketten zum schwarzen, blauen oder grünen Rand muss auf beiden Seiten gleich sein.

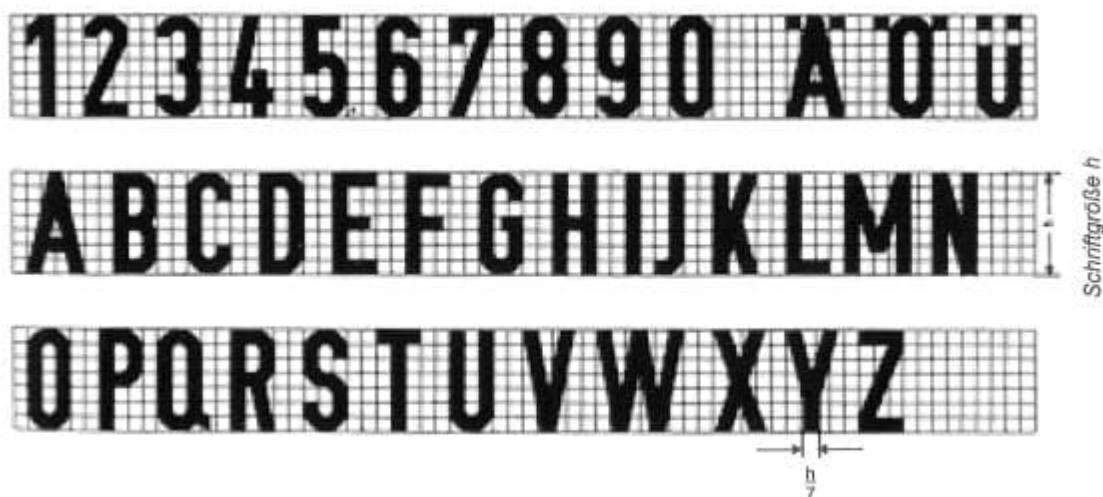
2.3.1 Mittelschrift

DIN 1451-2:1986-02



2.3.2 Engschrift

DIN 1451-2:1986-02

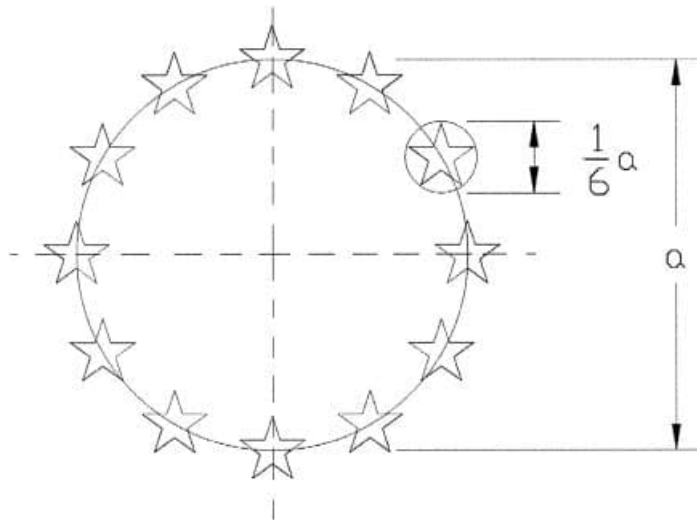


3. Euro-Feld

Zwischen Euro-Feld und schwarzem Rand ist eine Lichtkante bis höchstens 2,0 mm zulässig.

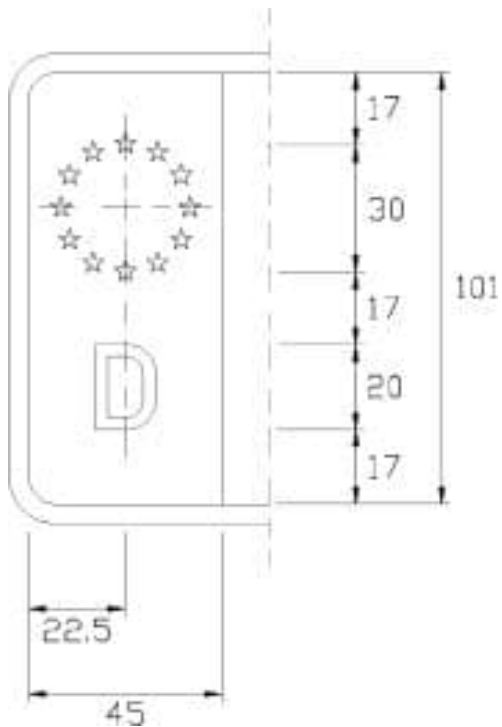
Ausgestaltung des Sternenkranzes:

Die Geometrie des Sternenkranzes ergibt sich aus folgender Abbildung:

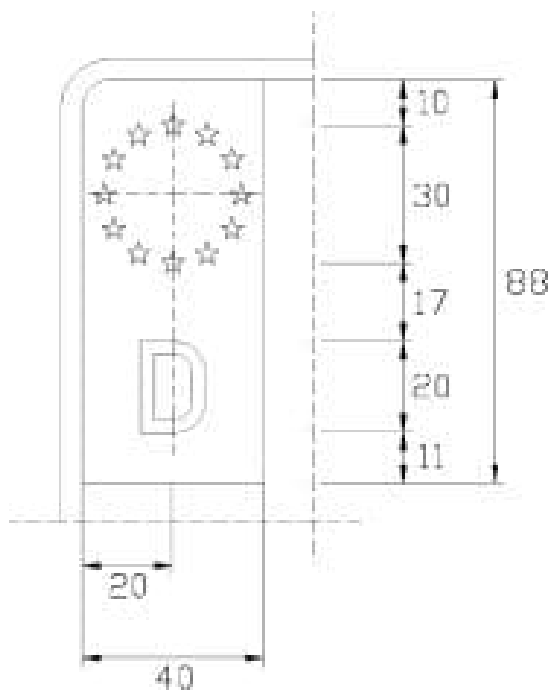


Der Durchmesser des Sternenkranzes entspricht dem Sechsfachen des Durchmessers des einzelnen Sterns. Die Ausführung des Erkennungsbuchstabens „D“ erfolgt nach der Verordnung (EG) Nr. 2411/98 vom 3. November 1998.

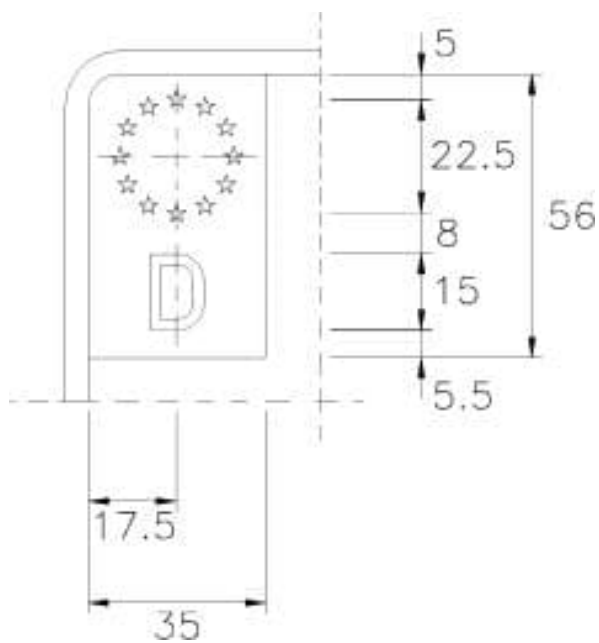
3.1 einzeiliges Kennzeichen



3.2 zweizeiliges Kennzeichen und Kraftradkennzeichen



3.3 verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



4. **Ergänzungsbestimmungen**

Mehr als acht Stellen (Buchstaben und Ziffern) auf einem Kennzeichen sind unzulässig. Für einzeilige Kennzeichen oder zweizeilige Kennzeichen nach Nummer 1 Satz 1 Buchstabe b ist die Mittelschrift zu verwenden, es sei denn, die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens reicht hierfür nicht aus oder die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle für Kennzeichen lässt dies nicht zu. In diesem Fall darf für die Buchstaben zur Unterscheidung des Verwaltungsbezirks und/oder für die Buchstaben der Erkennungsnummer und/oder die Zahlen der Erkennungsnummer jeweils die Engschrift verwendet werden. Das Kennzeichen darf nicht größer sein als die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle dies zulässt. In keinem Fall dürfen die zu den einzelnen Kennzeichenarten angegebenen Größtmaße überschritten werden. Ist es der Zulassungsbehörde nicht möglich, für ein Fahrzeug ein Kennzeichen zuzuteilen, das an der am Fahrzeug vorgesehenen Stelle angebracht werden kann, so hat der Halter Veränderungen am Fahrzeug vorzunehmen, die die Anbringung eines vorschriftsmäßigen Kennzeichens ermöglichen, sofern die Veränderungen nicht unverhältnismäßigen Aufwand erfordern; in Zweifelsfällen kann die Zulassungsbehörde die Vorlage eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder eines Technischen Dienstes, der zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse zur Erlangung einer EU-Typgenehmigung benannt ist, verlangen. Wird in einem solchen Gutachten festgestellt, dass an einem Kraftfahrzeug die Anbringung eines vorschriftsmäßigen hinteren Kennzeichens nach Nummer 1 Satz 1 Buchstabe a, b oder c einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert oder technisch nicht möglich ist, kann die Zulassungsbehörde eine Ausnahme zum Führen eines verkleinerten zweizeiligen Kennzeichens nach Nummer 1 Satz 1 Buchstabe d genehmigen; dies gilt nicht, wenn durch nachträgliche Änderungen oder den Anbau von Zubehör die Anbringung eines vorschriftsmäßigen Kennzeichens nicht mehr möglich ist.

5. **Anerkennung von Prüfungen aus anderen Mitgliedstaaten und Vertragsstaaten**

Es werden auch Prüfungen der Kennzeichenschilder anerkannt, die von den zuständigen Prüfstellen anderer Mitgliedstaaten oder anderer Vertragsstaaten entsprechend § 12 Absatz 2 Satz 3 durchgeführt und bescheinigt werden.

6. **Plaketten**

In den auf den Kennzeichen vorgesehenen Feldern sind Plaketten anzubringen

- a) (weggefallen)
- b) nach § 29 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung auf dem hinteren Kennzeichen oben,
- c) nach § 12 Absatz 3 auf dem vorderen und hinteren Kennzeichen jeweils unten.

Bei zweizeiligen Kennzeichen dürfen die Plaketten unter dem Euro-Feld angebracht werden. Auf dem Kraftradkennzeichen sind die Plaketten nach Satz 1 Buchstabe b in der Mitte links, auch unter dem Euro-Feld, und nach Satz 1 Buchstabe c in der Mitte rechts anzubringen. Auf verkleinerten zweizeiligen Kennzeichen dürfen die Plaketten nach Satz 1 Buchstabe c auch oben zwischen dem Unterscheidungszeichen und der Plakette nach Satz 1 Buchstabe b angebracht werden.

Abschnitt 2 Allgemeine Kennzeichen

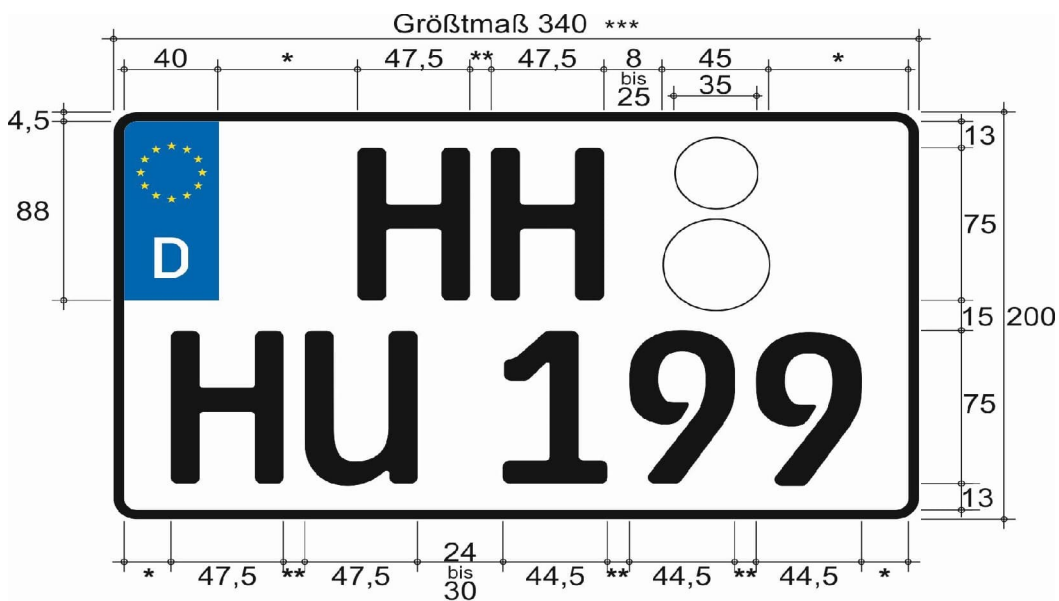
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen



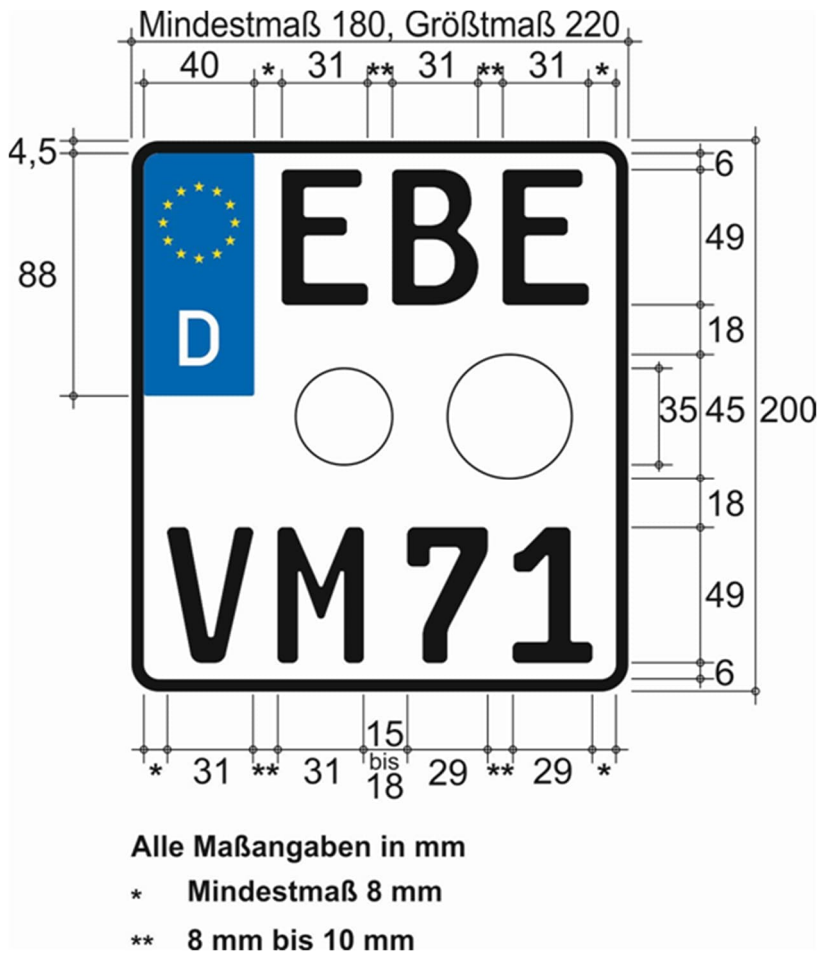
Alle Maßangaben in mm

* Mindestmaß 8 mm

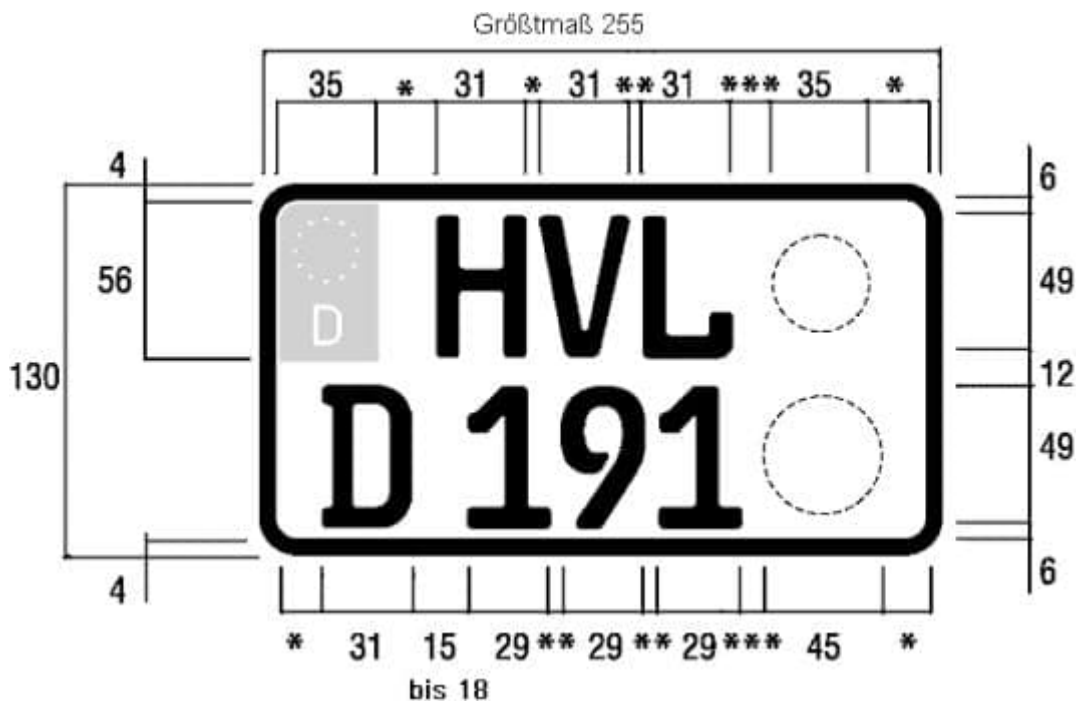
** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

2a. Kraftradkennzeichen



3. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** 5 mm bis 20 mm

Abschnitt 2a Wechselkennzeichen

Kennzeichen nach Abschnitt 2 Nummer 1, 2 und 2a, Abschnitt 4 Nummer 1, 2 und 2a und Abschnitt 5a Nummer 1 können als Wechselkennzeichen ausgeführt sein. Die Wechselkennzeichen bestehen nach Maßgabe des § 9 Absatz 2 aus dem gemeinsamen Kennzeichenteil und dem fahrzeugbezogenen Teil. Auf dem gemeinsamen Kennzeichenteil ist oberhalb der Stempelplakette, bei Kraftradkennzeichen rechts neben der Stempelplakette die Kennzeichnung „W“ (Schrifthöhe 20 mm, Schriftbreite 25 mm) anzubringen. Auf dem fahrzeugbezogenen Teil ist unter der letzten Ziffer der Erkennungsnummer die Beschriftung des gemeinsamen Kennzeichenteils in schwarzer Schrift mit einer sich bei Ablösung selbstzerstörenden Sicherheitsfolie aufzuführen.

1. einzeiliges Kennzeichen



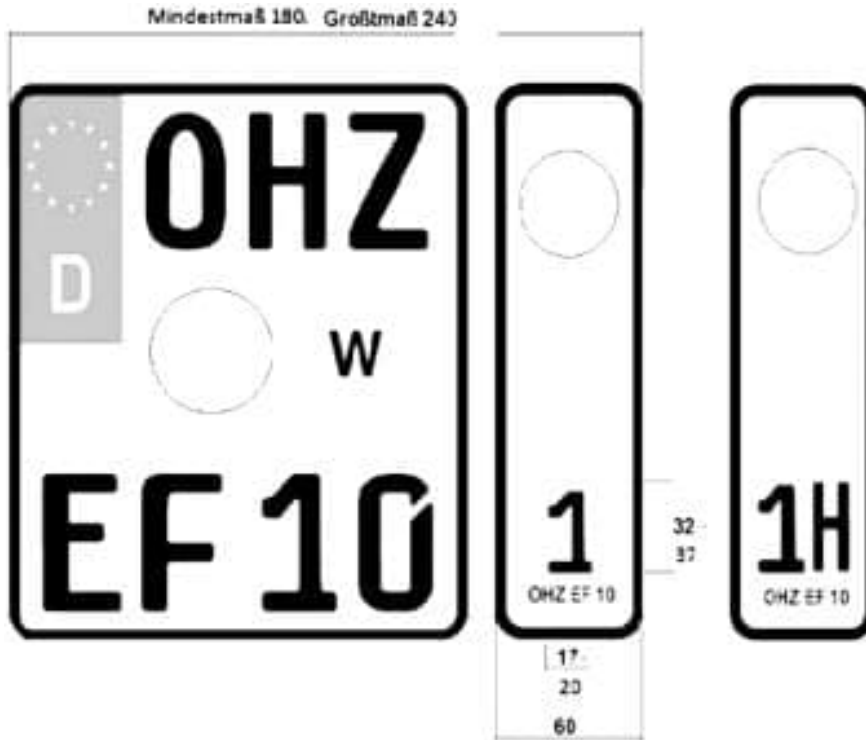
Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Allgemeinen Kennzeichen

2. zweizeiliges Kennzeichen



Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Allgemeinen Kennzeichen.

3. Kraftradkennzeichen



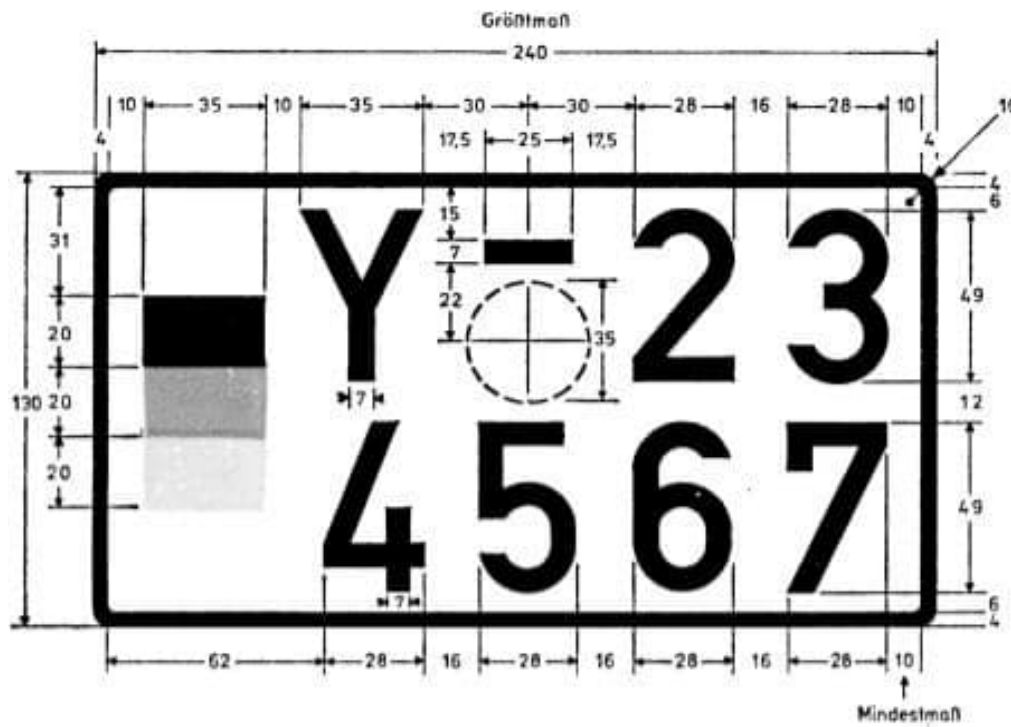
Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Kraftradkennzeichen.

4. Ergänzungsbestimmungen

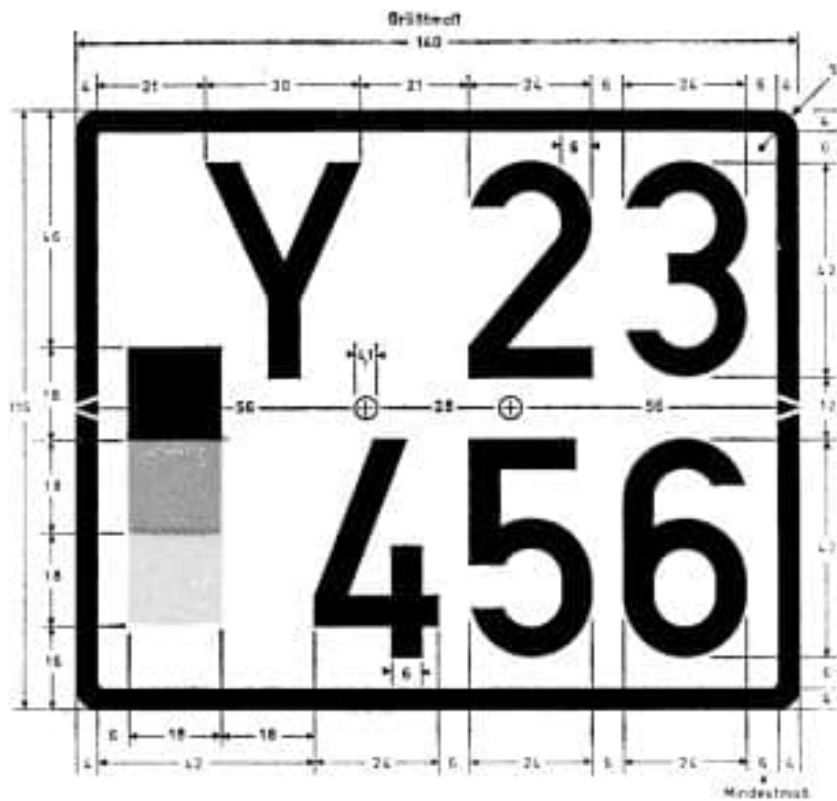
Mehr als acht Stellen (Buchstaben des Unterscheidungszeichens sowie Buchstaben und Ziffern der Erkennungsnummer – ohne Kennzeichnung „W“) auf dem gemeinsamen Kennzeichenteil und dem fahrzeugbezogenen Teil zusammen sind unzulässig. Abschnitt 4 Nummer 4 Satz 1 bis 4 gilt für Oldtimerkennzeichen als Wechselkennzeichen und in Verbindung mit Abschnitt 5a Nummer 1 auch für Kennzeichen für Elektrofahrzeuge als Wechselkennzeichen entsprechend. Bei Oldtimerkennzeichen ist der Kennbuchstabe „H“ und bei Kennzeichen für Elektrofahrzeuge der Kennbuchstabe „E“ jeweils der letzten Ziffer der Erkennungsnummer auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Wechselkennzeichens anzufügen. Die Plakette nach Abschnitt 1 Nummer 6 Satz 1 Buchstabe b ist auf dem fahrzeugbezogenen Teil des hinteren Kennzeichens oben anzubringen. Die Plakette nach Abschnitt 1 Nummer 6 Satz 1 Buchstabe c ist auf dem vorderen und hinteren gemeinsamen Kennzeichenteil jeweils unten sowie auf dem fahrzeugbezogenen Teil des vorderen Kennzeichens, bei Fahrzeugen der Klasse L, die kein vorderes Kennzeichen führen müssen, auf dem fahrzeugbezogenen Teil des hinteren Kennzeichens unten anzubringen.

Abschnitt 3 Kennzeichen der Bundeswehr

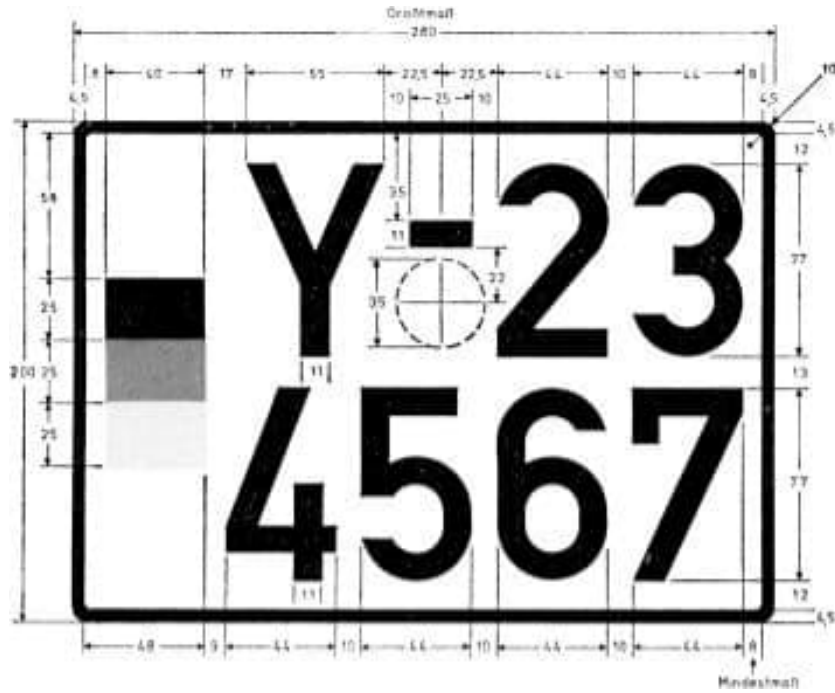
- 1. Leichtkrafträder und Kleinkrafträder
- 1.1 Leichtkrafträder und Kleinkrafträder



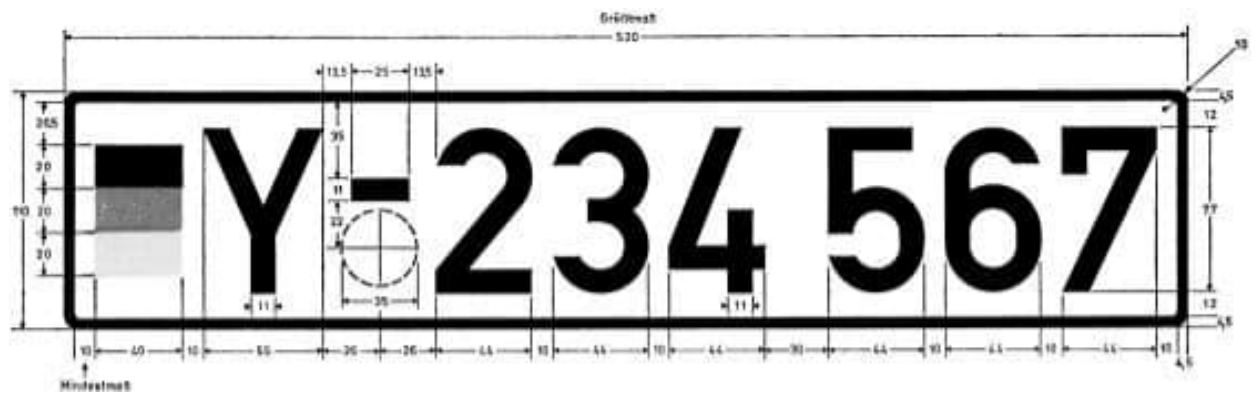
- 1.2 Kleinkrafträder



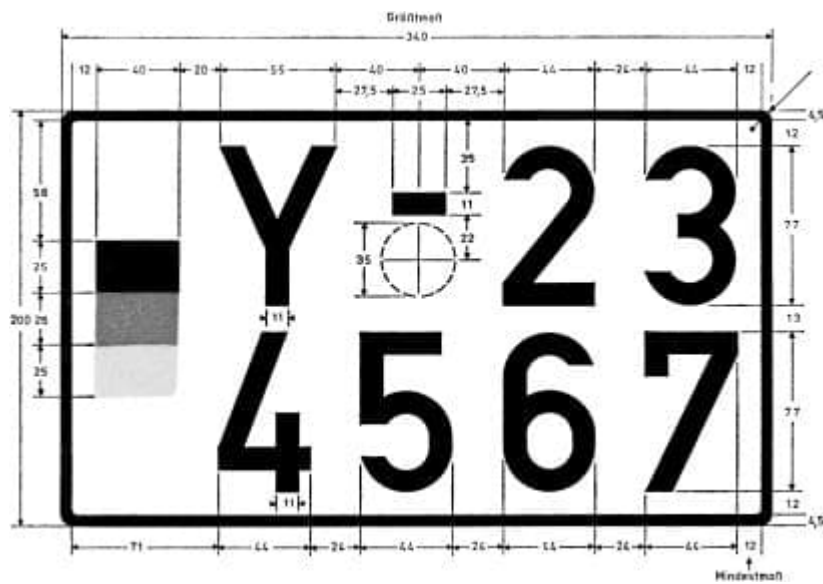
2. andere Krafträder



3. andere Kraftfahrzeuge und Anhänger – einzeilig



4. andere Kraftfahrzeuge und Anhänger – zweizeilig



5. Ergänzungsbestimmungen

Wird die Ziffer „1“ verwendet oder enthält eine Zeile weniger Ziffern als die entsprechende Zeile des Musters, so vergrößern sich die Abstände zwischen den Ziffern der Zeile gleichmäßig. Die Farbtöne des Untergrundes, des Randes und der Beschriftung sind dem Farbregister RAL 840 HR zu entnehmen, und zwar für schwarz RAL 9005 und weiß RAL 9001. Als Farbtöne sind bei den Bundesfarben zu wählen für schwarz: RAL 9005, für rot: RAL 3002 und für gold: RAL 1006. Bei Kennzeichen nach Nummer 3 werden die letzten drei Ziffern von den vorhergehenden Ziffern durch einen Gruppenabstand in dreifacher Größe des normalen Abstandes getrennt.

Abschnitt 4 Oldtimerkennzeichen

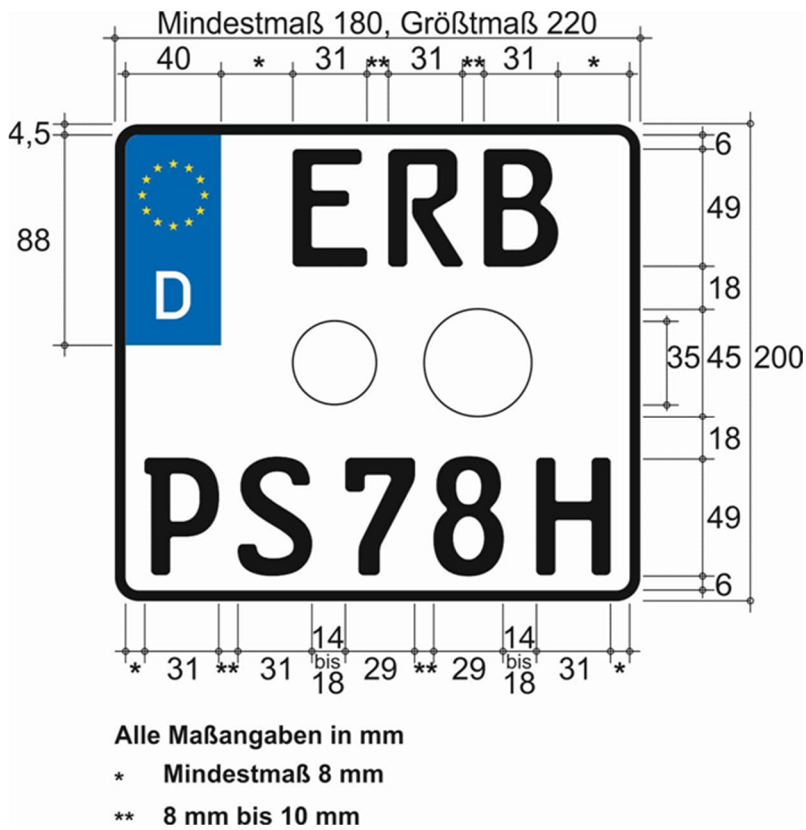
1. einzeiliges Kennzeichen



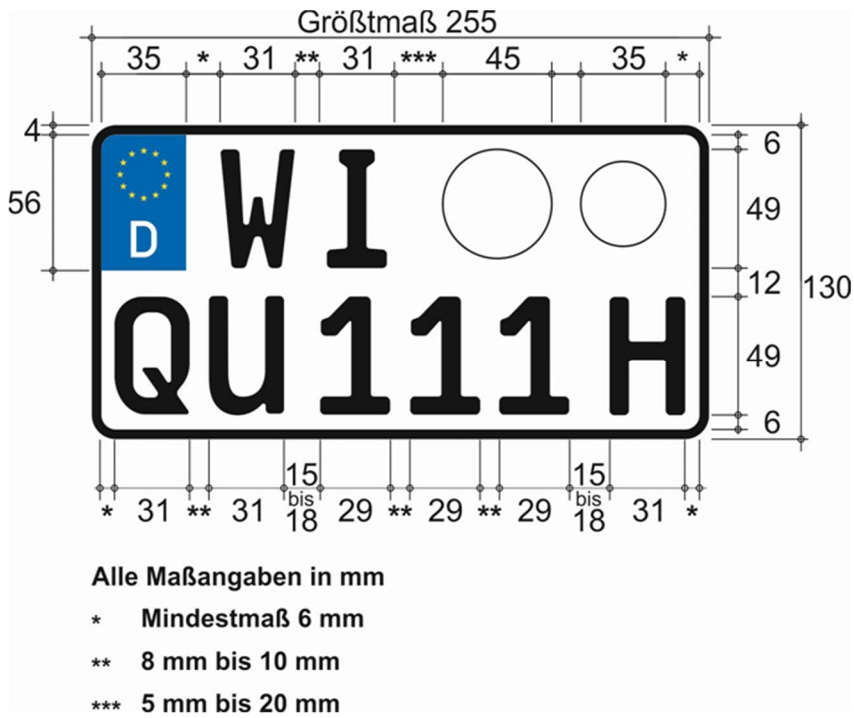
2. zweizeiliges Kennzeichen



2a. Kraftradkennzeichen



3. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



4. **Ergänzungsbestimmungen**

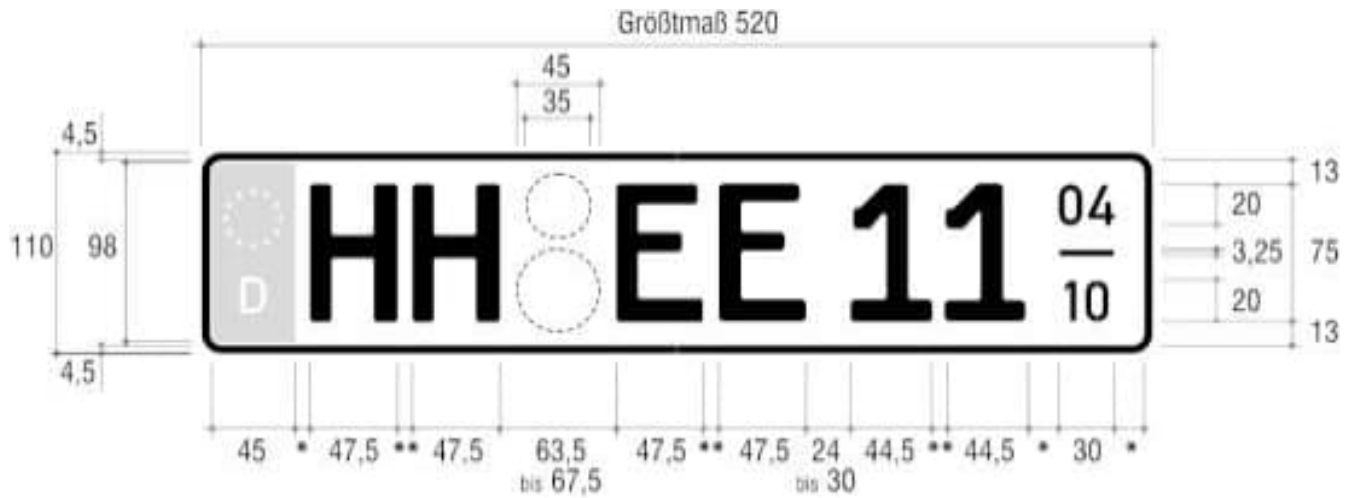
Der Kennbuchstabe „H“ ist der Erkennungsnummer ohne Leerzeichen in gleicher Schriftart anzufügen. Mehr als

- a) sieben Stellen (Buchstaben des Unterscheidungszeichens sowie Buchstaben und Ziffern der Erkennungsnummer – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 1,
- b) fünf Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2 mit einem Größtmaß von 340 mm oder auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 oder
- c) vier Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2 mit einem Größtmaß von 280 mm oder einem Kennzeichen nach Nummer 2a

sind unzulässig. Für Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 ist die Mittelschrift zu verwenden, es sei denn, die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle für Kennzeichen lässt dies nicht zu. In diesem Fall darf für die Buchstaben zur Unterscheidung des Verwaltungsbezirks und für die Buchstaben der Erkennungsnummer und die Zahlen der Erkennungsnummer jeweils die Engschrift verwendet werden. Für Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen gilt Abschnitt 5a Nummer 2 bis 6 entsprechend.

**Abschnitt 5
Saisonkennzeichen**

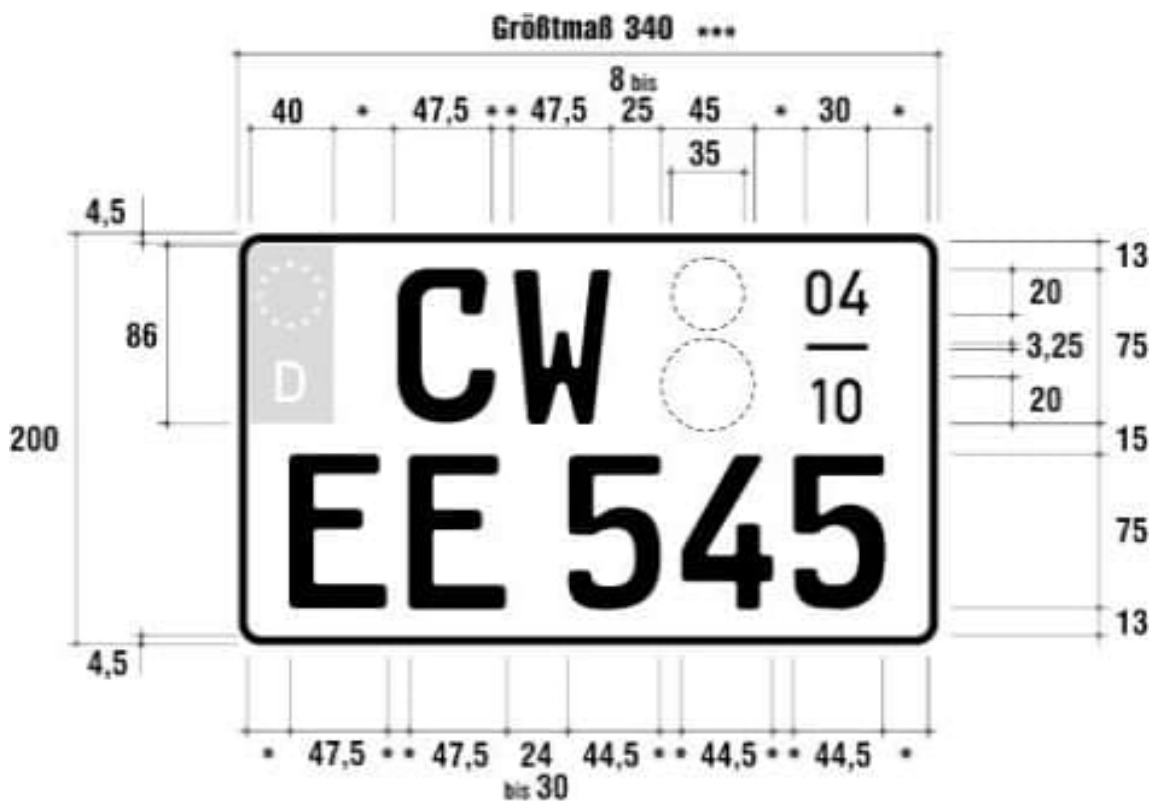
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen

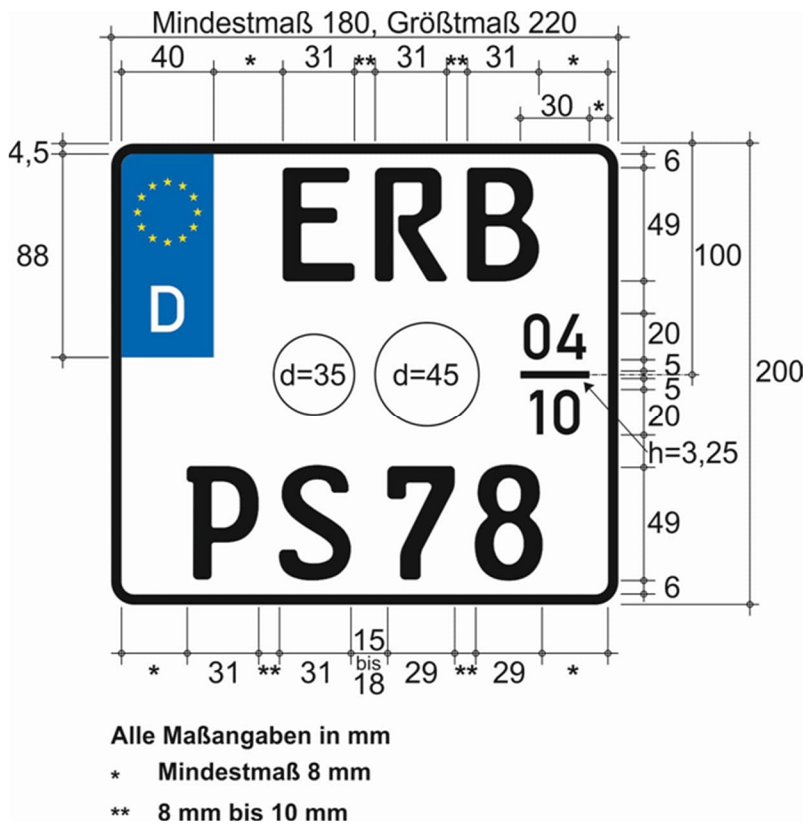


* Mindestmaß 8 mm

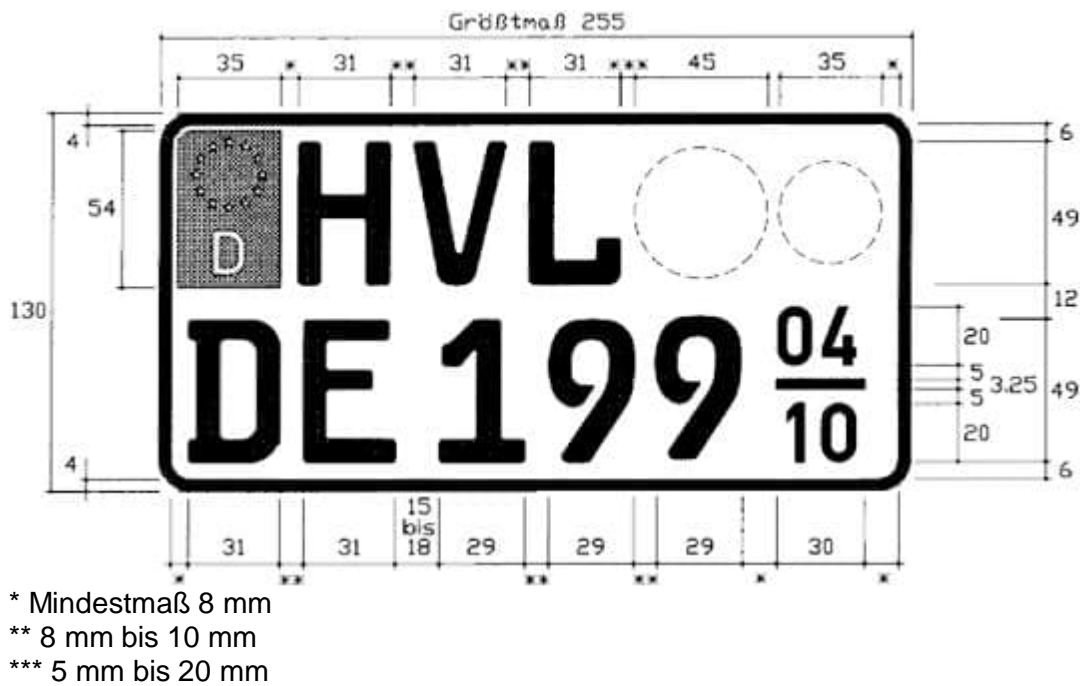
** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

2a. Kraftradkennzeichen



3. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



4. Ergänzungsbestimmungen:

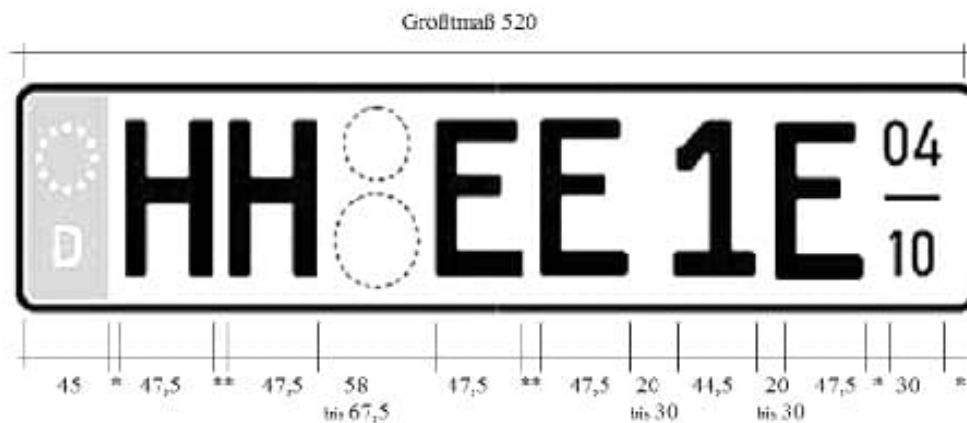
In dem Feld, das den Betriebszeitraum angibt, kennzeichnet die Zahl über dem Bindestrich den Monat des Beginns, die Zahl unter dem Bindestrich den Monat der Beendigung des Betriebszeitraums. Die Ausführung der Ziffern, die den Betriebszeitraum angeben, erfolgt nach DIN 1451-2:1986-02. Mehr als

a) sieben Stellen (Buchstaben des Unterscheidungszeichens sowie Buchstaben und Ziffern der Erkennungsnummer) auf einem Kennzeichen nach Nummer 1 oder

b) fünf Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2, 2a oder 3 sind unzulässig.

Abschnitt 5a
Kennzeichen für Elektrofahrzeuge

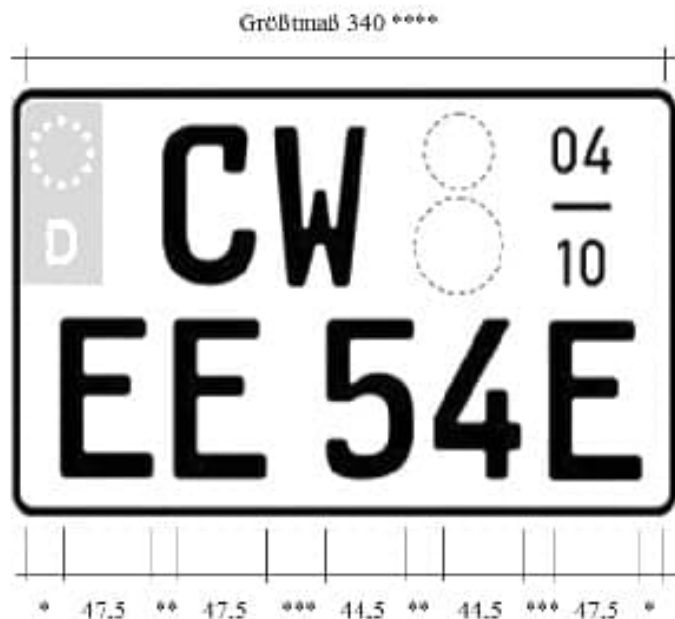
1. Die Kennzeichen sind entsprechend Abschnitt 4, jedoch mit dem Kennbuchstaben „E“ auszuführen.
2. **einzeiliges Saisonkennzeichen**



- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm

Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Saisonkennzeichen nach Abschnitt 5 Nummer 1.

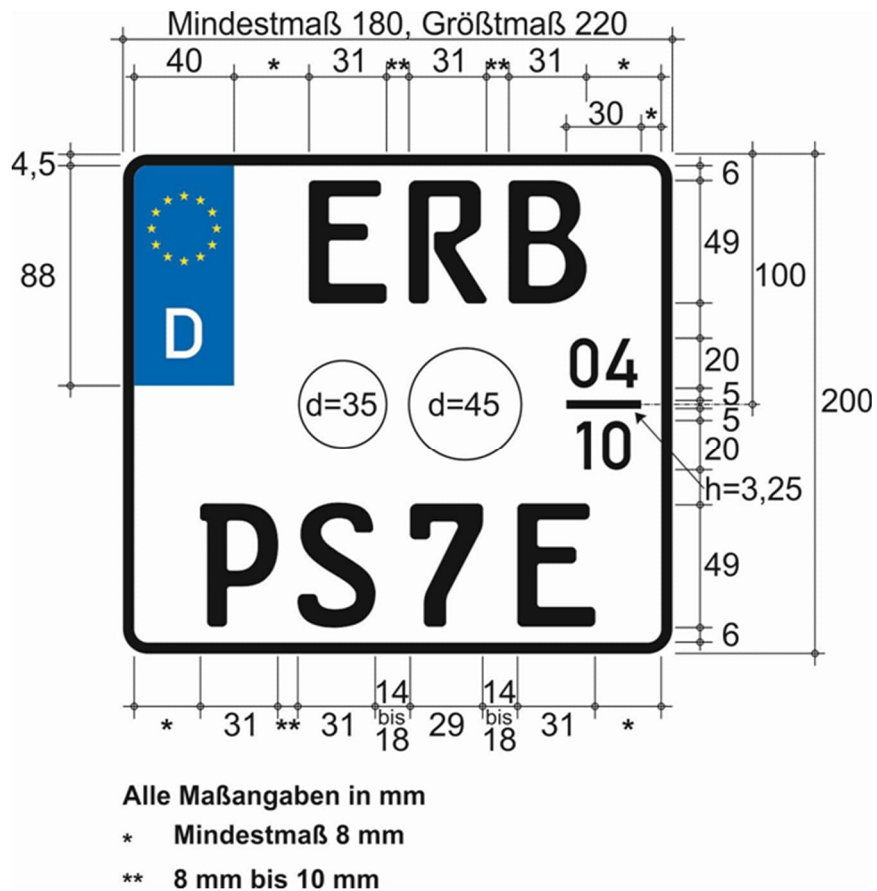
3. **zweizeiliges Saisonkennzeichen**



- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** 20 bis 30 mm, bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 15 mm bis 30 mm
- **** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Saisonkennzeichen nach Abschnitt 5 Nummer 2.

4. Kraftradkennzeichen als Saisonkennzeichen



5. verkleinertes zweizeiliges Saisonkennzeichen



- * 8 mm bis 10 mm
- ** 15 mm bis 18 mm
- *** Mindestmaß 8 mm

Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Saisonkennzeichen nach Abschnitt 5 Nummer 3.

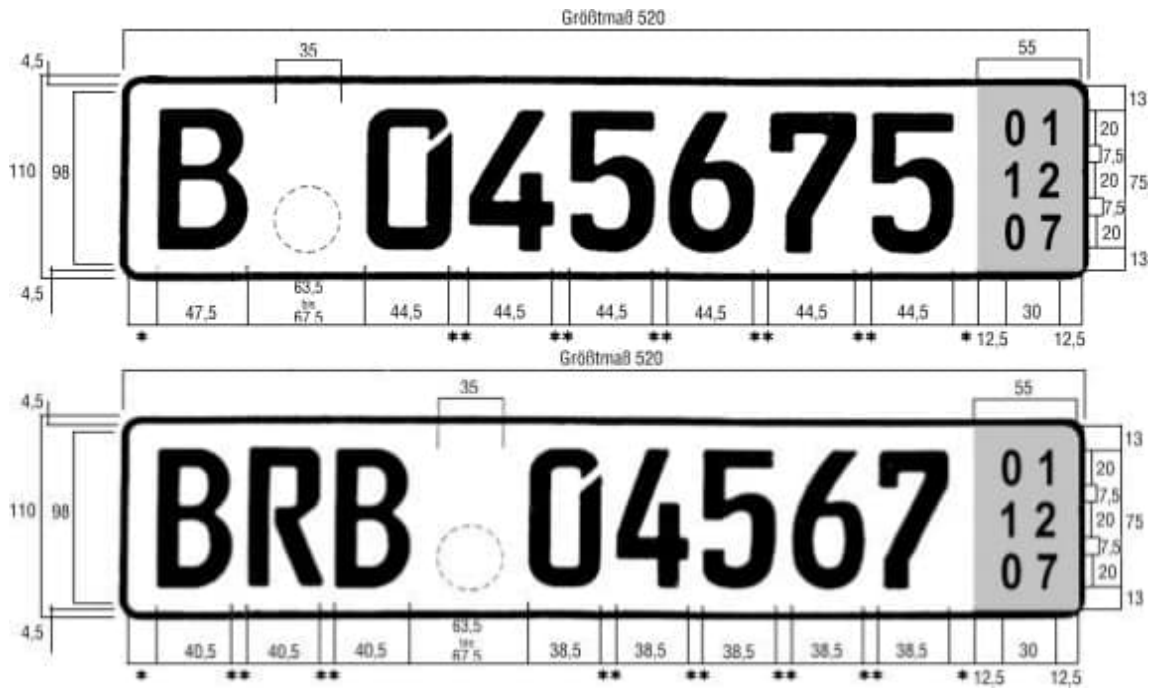
6. Ergänzungsbestimmungen

Der Kennbuchstabe „E“ ist der Erkennungsnummer ohne Leerzeichen in gleicher Schriftart anzufügen. Mehr als

- a) sechs Stellen (Buchstaben des Unterscheidungszeichens sowie Buchstaben und Ziffern der Erkennungsnummer – ohne Kennbuchstaben „E“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2,
 - b) fünf Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „E“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 mit einem Größtmaß von 340 mm oder
 - c) vier Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „E“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 mit einem Größtmaß von 280 mm oder einem Kennzeichen nach den Nummern 4 oder 5
- sind unzulässig. Für Kennzeichen nach den Nummern 2 bis 5 gilt Abschnitt 5 Nummer 4 Satz 1 und 2 entsprechend.

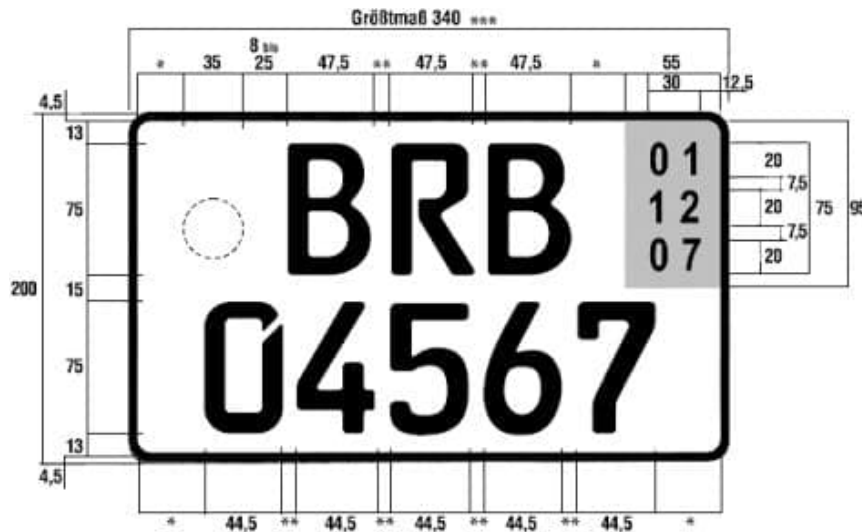
**Abschnitt 6
Kurzzeitkennzeichen**

1. einzeiliges Kennzeichen



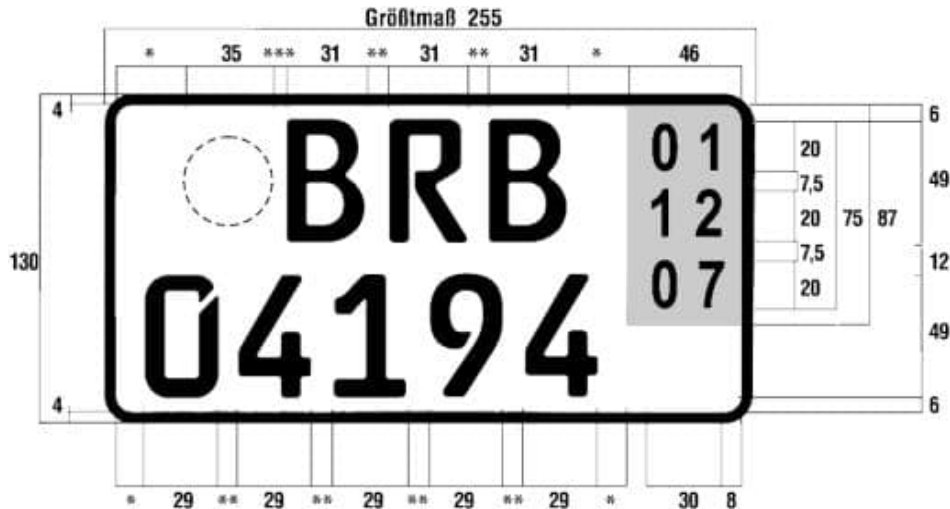
- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen



- * Mindestmaß 8 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

3. zweizeiliges Kennzeichen (verkleinert)



- * Mindestmaß 6 mm
- ** 8 mm bis 10 mm
- *** 5 mm bis 20 mm

4. Ergänzungsbestimmungen

Die Ausführung der Ziffern, die das Ablaufdatum angeben, erfolgt nach DIN 1451-2:1986-02. Für Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 ist die Mittelschrift zu verwenden, es sei denn, die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens reicht hierfür nicht aus oder die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle für Kennzeichen lässt dies nicht zu. In diesem Fall darf für die Buchstaben zur Unterscheidung des Verwaltungsbezirks und die Zahlen der Erkennungsnummer jeweils die Engelschrift verwendet werden. § 12 Absatz 3 Satz 1 und 4 ist mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

- a) Es sind Stempelplaketten mit dem Dienststempel der Zulassungsbehörde mit einem Durchmesser von 35 mm mit blauem Untergrund (nach DIN 6171, blau – Euro-Feld) zu verwenden.
- b) Die Plaketten sind wie folgt anzubringen:
 - aa) bei den Kennzeichen nach Nummer 1 zwischen dem Unterscheidungszeichen und der Erkennungsnummer jeweils unten;
 - bb) bei den Kennzeichen nach den Nummern 2 und 3 neben dem Unterscheidungszeichen jeweils oben links; bei Kennzeichen nach Nummer 2 mit dreistelligen Unterscheidungszeichen dürfen die Plaketten neben der Erkennungsnummer unter dem Feld, das das Ablaufdatum angibt, angebracht werden.
- c) Die Vorschrift bezüglich der Plakette nach Abschnitt 1 Nummer 6 Satz 1 Buchstabe b ist nicht anzuwenden.

In dem Feld, das das Ablaufdatum angibt, kennzeichnet die obere Zahl den Tag, die mittlere Zahl den Monat und die untere Zahl das Jahr des Ablaufdatums. Die Farbe dieses Feldes ist gelb mit schwarzer Beschriftung.

5. Ergänzungen zum Normblatt DIN 74069, Ausgabe Oktober 2022

Auf die Prüfung nach den Abschnitten 6 und 7 des Normblattes DIN 74069, Ausgabe Oktober 2022, wird verzichtet. Die Registernummer, die der Hersteller des

Kennzeichens bei der turnusmäßigen Prüfung seiner Erzeugnisse von der Überwachungsstelle erhalten hat, muss verwendet werden.

Abschnitt 7

Rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung und rote Oldtimerkennzeichen

Die Kennzeichen sind entsprechend Abschnitt 2, jedoch in roter Schrift und rotem Rand auszuführen. Die Vorschrift bezüglich der Plakette nach Abschnitt 1 Nummer 6 Satz 1 Buchstabe b ist nicht anzuwenden.

Abschnitt 8 Ausfuhrkennzeichen

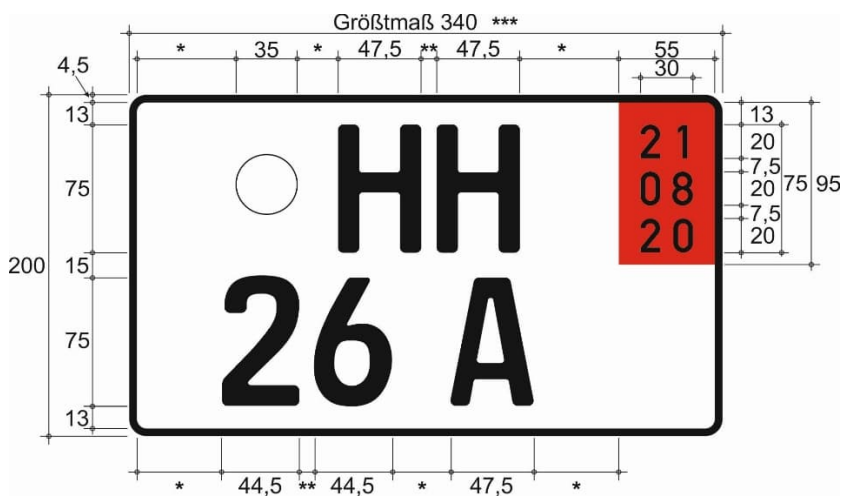
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen



Alle Maßangaben in mm

* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

3. Ergänzungsbestimmungen

Die Vorschriften bezüglich der verkleinerten Mittelschrift (Abschnitt 1 Nummer 2.2.3), des Euro-Feldes (Abschnitt 1 Nummer 3) sowie der Plakette (Abschnitt 1 Satz 1 Nummer 6 Satz 1 Buchstabe b) sind nicht anzuwenden. Das Feld mit dem Ablaufdatum besteht aus einem roten Untergrund mit schwarzer Beschriftung. Die obere Zahl kennzeichnet den Tag, die mittlere Zahl den Monat und die untere Zahl das Jahr, in welchem die Gültigkeit der Zulassung im Geltungsbereich dieser Verordnung endet. Der rote Untergrund darf nicht retroreflektierend sein. Zur Abstempelung des Kennzeichens sind Stempelplaketten nach § 12 Absatz 3 Satz 1 und 4,

jedoch mit dem Dienstsiegel der Zulassungsbehörde mit einem Durchmesser von 35 mm mit rotem Untergrund (RAL 2002) zu verwenden.

Anlage 5 (zu § 12 Absatz 3 Satz 2 bis 7)

Stempelplaketten und Plakettenträger

Abschnitt A Vorbemerkungen

1. Objektsicherung und Fertigungskontrolle

Die Herstellung, die Lagerung und der Versand von sicherheitsrelevanten Rohmaterialien, Stempelplaketten und Plakettenträgern müssen so erfolgen, dass ein Verlust oder ein unberechtigter Zugriff ausgeschlossen sind. Zu diesem Zweck müssen Hersteller Systeme der Objektsicherung und Fertigungskontrolle unterhalten, die folgenden Anforderungen genügen müssen:

- a) Für die Räume, in denen die Stempelplaketten und Plakettenträger gelagert werden, ist ein erhöhter mechanischer Einbruchschutz vorzusehen. Die Widerstandszeitwerte für Mauerwerk, Türen und Fenster sind so zu wählen, dass auch beim Einsatz üblicher maschinenbewegter Werkzeuge ausreichend Zeit für ein polizeiliches Einschreiten bleibt. Es ist eine Einbruchmeldeanlage nach dem neuesten Stand der Technik sowie ein Zugangskontrollsystem mit Dokumentationseinrichtung vorzusehen. Die Entnahme und Einlagerung sind jeweils von zwei Beschäftigten zu quittieren. Durch organisatorische Maßnahmen ist sicherzustellen, dass nicht nur die gefertigten Stempelplaketten und Plakettenträger, sondern außerhalb der Arbeitszeit auch alle Halb- und Zwischenerzeugnisse in diesem gesicherten Lager verwahrt werden.
- b) Die Herstellung, der Druck, die Zählung und die Verpackung der Stempelplaketten und Plakettenträger dürfen nur in Räumlichkeiten mit eingeschränkter Zugangsberechtigung erfolgen. Es ist ein Zugangskontrollsystem mit Dokumentationseinrichtung zu installieren.
- c) Mit der Lagerung und Verarbeitung dürfen nur Personen betraut werden, die eine besondere Verpflichtungserklärung im sorgfältigen und kontrollierten Umgang mit den Produkten abgegeben haben.
- d) Es ist ein Registrierungssystem einzurichten, das eine lückenlose Verfolgung jeder einzelnen Stempelplakette anhand der angebrachten Druckstücknummerierung sicherstellt.
- e) Die Bestellung und der Versand der Stempelplaketten und der Plakettenträger an die Zulassungsbehörden müssen so erfolgen, dass jederzeit ein Ermitteln des Verbleibs möglich ist und die Besteller und Empfänger innerhalb der Zulassungsbehörde registriert sind.
- f) Es dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Gewerbetreibenden, die vertretungsberechtigten oder mit der Leitung des Betriebes oder einer Zweigniederlassung beauftragten Personen sowie die mit der Lagerung und Verarbeitung von Stempelplaketten und Plakettenträgern betrauten Personen für die Herstellung und Lieferung von Stempelplaketten und Plakettenträgern als unzuverlässig erscheinen lassen. Unzuverlässig im Sinne des Satzes 1 ist eine Person insbesondere dann, wenn sie wiederholt die Pflichten gröblich verletzt hat, die ihr nach dieser Verordnung obliegen.

Die Unternehmen haben eine Sicherheitserklärung abzugeben, in der sie die Einhaltung der vorgenannten Anforderungen gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt bestätigen. Das Kraftfahrt-Bundesamt bewertet die Einhaltung und erteilt dem Unternehmen die Befugnis, Stempelplaketten und Plakettenträger an die Zulassungsbehörden zu liefern. Ein Widerruf erfolgt, wenn das Unternehmen gegen einzelne Sicherheitsbestimmungen verstößt; die verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf bleiben im Übrigen unberührt. Für die Bewertung und die Überwachung haben die Unternehmen den mit der Überwachung betrauten Mitarbeitern des Kraftfahrt-Bundesamtes während der Geschäfts- und Betriebszeiten Zutritt zu ihren Grundstücken, Geschäftsräumen und Betriebsstätten zu gewähren und dort Besichtigungen, Prüfungen und Einsicht in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen zu ermöglichen.

2. Technische Anforderungen an Stempelplaketten und Plakettenträger

Die Stempelplakette und der Plakettenträger müssen den Anforderungen der DIN 74069, Ausgabe Oktober 2022, entsprechen.

Abschnitt B Stempelplaketten

1. Ausgestaltung der Stempelplaketten

a) Druckstücknummer der Stempelplakette

Die Druckstücknummer ist in maschinenlesbarer und unmittelbar lesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein DataMatrix-Code (5 x 5 mm). Die Druckstücknummer der Stempelplakette besteht aus acht Zeichen und ist als Klarschriftnummer mit der Schrift Arial-Bold 4 Punkt – schwarz – rechts neben dem Wappen oder senkrecht links neben dem Wappen in der Schrift Arial-Bold 6 Punkt – schwarz – jeweils 11 mm mittig zentriert auf der waagerechten Durchmesserlinie vom äußeren Rand darzustellen. Der Abstand des DataMatrix-Codes und die Anordnung der Klarschriftnummer über dieser Codierung beträgt zum Randstrich 6 mm. Verwendung finden als Zeichen Großbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z, ohne Umlaute und Sonderzeichen, und Ziffern von 0 bis 9. Das erste Zeichen ist ein Großbuchstabe, über den die die Stempelplakette herstellende Institution eineindeutig ableitbar ist. Die Zeichen zwei bis sieben sind fortlaufend aufsteigend zu verteilen. Das achte Zeichen ist eine Prüfziffer, berechnet aus den Zeichen eins bis sieben. Die Berechnung der Prüfziffer erfolgt nach einem Verfahren, welches nach dem Modulus klassifiziert, der der jeweiligen Berechnungsmethode zugrunde liegt. Eine weitere Unterscheidung ist nach den Gewichtungsfolgen und den Modifikationen möglich.

b) Sicherheitscode der Stempelplakette

Der Sicherheitscode muss nach Freilegung unmittelbar und deutlich lesbar sein sowie zusätzlich in maschinenlesbarer Form dargestellt werden und darf weder aus der Druckstücknummer hervorgehen noch aus dieser ableitbar sein. Der maschinenlesbaren Form genügt ein DataMatrix-Code. Der DataMatrix-Code hat eine Mindestgröße von 6 x 6 mm. Als Schriftart ist Arial-Bold 9 Punkt – schwarz – zu verwenden. Der Sicherheitscode der Stempelplakette besteht aus drei Zeichen. Verwendung finden als Zeichen Groß- und Kleinbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z und a bis z – ohne die Zeichen l, i, l, O und o –, ohne Umlaute und Sonderzeichen, und Ziffern von 0 bis 9. Die Zeichen sind unter Ausschöpfung aller Kombinationen zufällig zu verteilen.

2. Schematische Abbildungen der Stempelplakette

a) Die schematische Darstellung der Stempelplakette enthält das farbige Wapen des Landes, die Bezeichnung des Landes, die Bezeichnung der Zulassungsbehörde und die Druckstücknummer:

aa) Die Maße der Stempelplakette und des Druckes ergeben sich wie folgt:

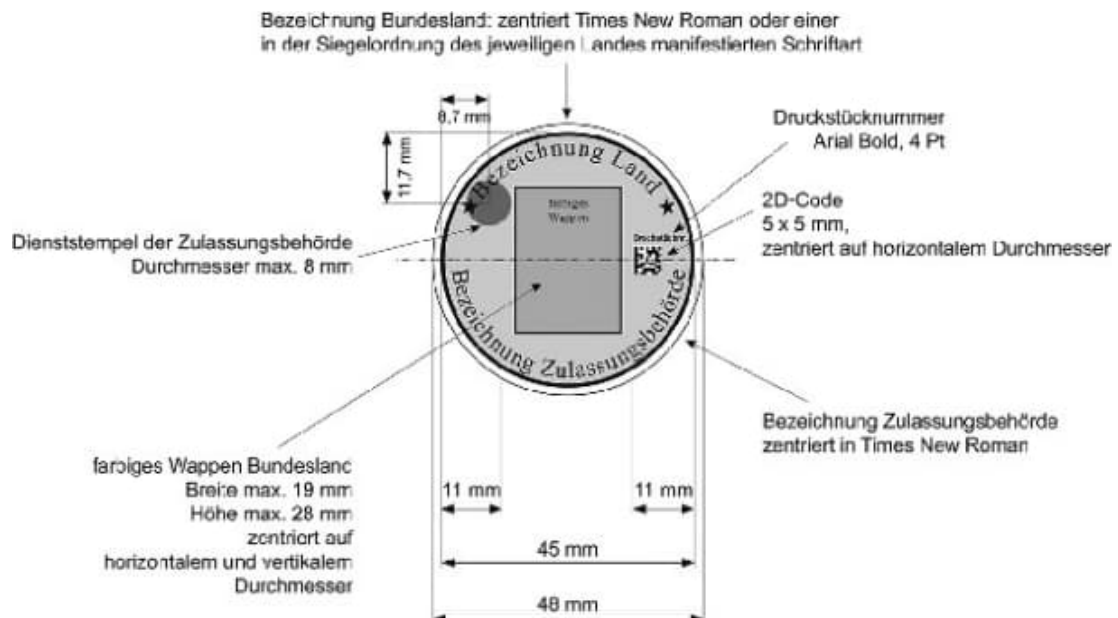


Abbildung 1: Bemaßung der Stempelplakette

oder wahlweise nach Maßgabe der Nummer 1 Buchstabe a dieses Abschnitts wie folgt:

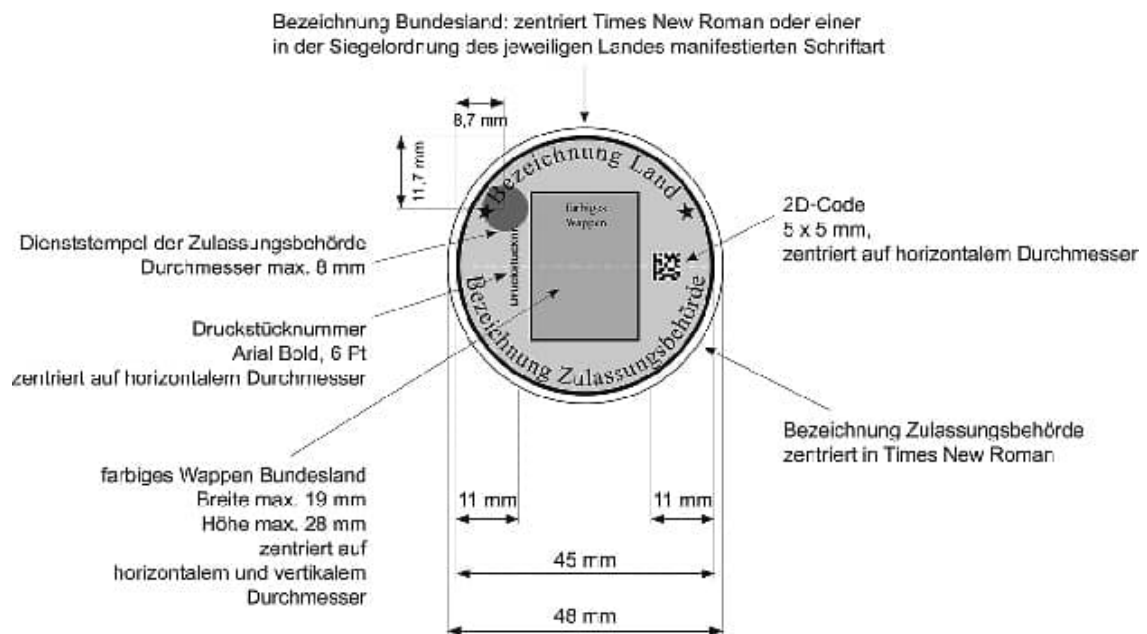


Abbildung 2: Bemaßung der Stempelplakette

bb) Das farbige Wappen des Landes ist bis maximal 28 x 19 mm (Höhe x Breite) darzustellen. Die Bezeichnung des Landes ist zentriert über dem Wappen in der Schrift Times New Roman oder in einer in der Siegelordnung des jeweiligen Landes manifestierten Schriftart darzustellen. Der Abstand zum umlaufenden schwarzen Randstrich beträgt 1 mm. Die Bezeichnung der Zulassungsbehörde ist in der Schrift Times New Roman unter dem Wappen zentriert anzuordnen. Der Abstand zum umlaufenden schwarzen Randstrich beträgt 1 mm, Randstrich 0,7 mm.

cc) Hintergrund

Der Hintergrund ist in der Farbe silbergrau auszuführen und beinhaltet ein fälschungserschwerendes Muster, eine Herstellerkennzeichnung und einen Dienststempel der Zulassungsbehörde mit einem maximalen Durchmesser von 8 mm in der Bemaßung als Alleinstellungsmerkmal nach den landesrechtlichen Vorschriften. Das Layout ist herstellerindividuell. Das Farbklima ist herstellerindividuell insoweit, als das Muster, die Herstellerkennzeichnung und der Dienststempel in einem zum silbergrauen Hintergrund der Plakette eindeutig unterscheidbaren helleren Silbergrau oder Grau ausgeführt sein müssen. DIN 5340 (Bezugssehweite) ist zu berücksichtigen.

b) Stempelplakette mit sichtbarem Sicherheitscode

aa) Der DataMatrix-Code hat eine Mindestgröße von 6 x 6 mm. Als Schriftart für den Sicherheitscode ist für die Klarschriftnummer Arial-Bold mindestens 9 Punkt – schwarz – zu verwenden. Die Anordnung kann über, unter oder neben dem DataMatrix-Code auf einer eigenen Fläche zusammen mit der Klarschriftnummerierung erfolgen. Die beschriebene Fläche kann eine produktionsabhängige Bemessung und Kantenradien aufweisen und ist als Schicht unter dem Wappen angeordnet.

bb) Die Stempelplakette hat folgende Sicherheitsmerkmale zu erfüllen:

aaa) Bei physischer Manipulation muss mindestens 1/3 der Druckbildinformationen auf der Stempelplakette irreversibel zerstört werden oder durch andere geeignete technische Maßnahmen die Freilegungsmerkmale entsprechend unumkehrbar sichtbar werden. Die Beurteilung erfolgt jeweils aus Bezugssehweite nach DIN 5340.bbb) Herstellerspezifische UV-Kennzeichnung mit UV-Chargennummer als zwei nicht sichtbare, echtheitserkennbare Merkmale.

Abschnitt C Plakettenträger

1. Sicherheitsmerkmale

- a) Der Plakettenträger ist transparent.
- b) Als Sicherheitsmerkmale sind das „Kennzeichen“ und die letzten sechs Ziffern der Fahrzeug-Identifizierungsnummer in unmittelbar dauerhaft lesbarer Form als Klarschriftnummer mit der Schrift – schwarz – Arial Narrow 6 Punkt auf dem Plakettenträger darzustellen.
- c) Ein herstellerspezifisches Sicherheitsmerkmal wird in sichtbarer Form auf dem Plakettenträger dargestellt und ist so zu wählen, dass die automatische Erfassung des Kennzeichens nicht erschwert wird.
- d) Der Plakettenträger hat als zusätzliches Sicherheitsmerkmal ein irreversibles herstellerspezifisches Zerstörungsbild bei physischer Manipulation zu erfüllen. Der Plakettenträger muss bei physischer Manipulation mindestens 1/3 der Druckbildinformationen auf der Stempelplakette oder HU-Plakette irreversibel zerstören oder durch andere geeignete technische Maßnahmen die Freilegungsmerkmale entsprechend unumkehrbar sichtbar machen.
- e) Eine auf dem Plakettenträger aufgebrachte Stempelplakette bzw. eine HU-Plakette muss beim Ausstanzen oder Ausschneiden vom Plakettenträger eine Kennzeichnung aufweisen, anhand derer erkennbar ist, dass diese bereits auf einem Plakettenträger verklebt war und daher nicht ohne ihn verwendet werden kann.

2. Schematische Abbildungen der Plakettenträger

a) Plakettenträger für die Stempelplakette

Die schematische Darstellung des Plakettenträgers enthält die Stempelplakette nach Abschnitt B und die auf dem Plakettenträger aufgebrachtene Merkmale „Kennzeichen“, „verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ und das herstellerspezifische Sicherheitsmerkmal.

aa) Die Maße des Plakettenträgers ergeben sich wie folgt:

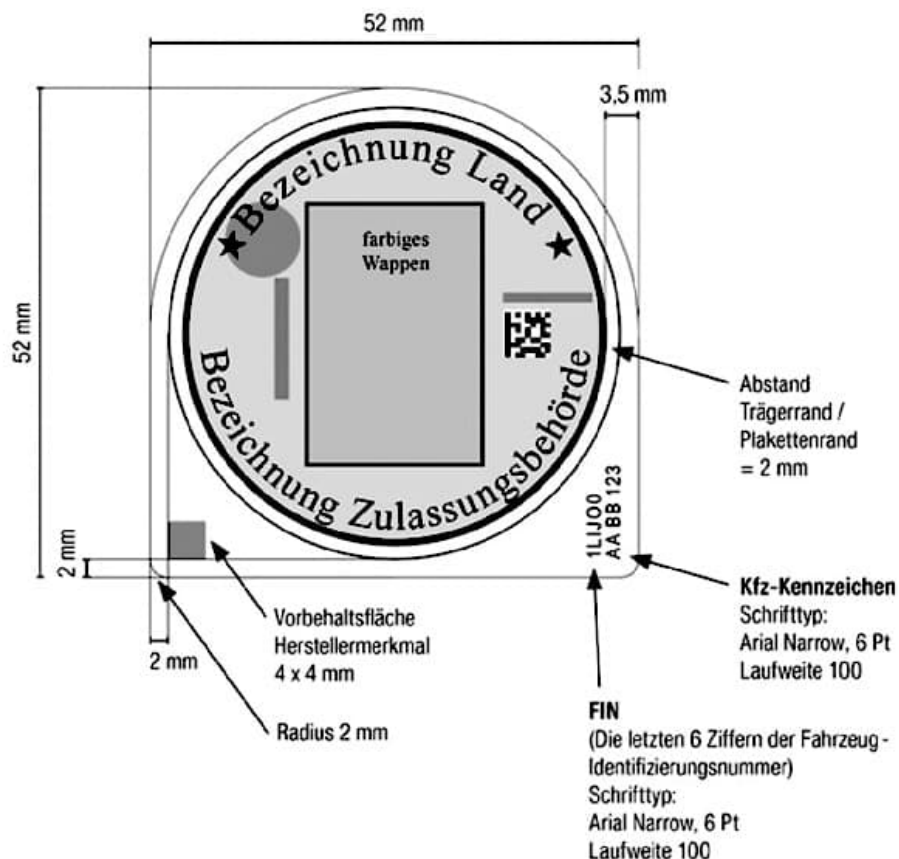


Abbildung 3: Bemaßung des Plakettenträgers

- bb) Der Abstand zwischen dem umlaufenden schwarzen Randstrich der Stempelplakette und dem umlaufenden äußeren Rand des Plakettenträgers in der oberen Hälfte des Plakettenträgers beträgt maximal 3,5 mm.
- cc) Das Kennzeichen ist in der rechten unteren Ecke des Plakettenträgers senkrecht – beginnend 2 mm vom äußeren unteren Rand und 2 mm vom äußeren rechten Rand des Plakettenträgers – darzustellen.
- dd) Die verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer ist in der rechten unteren Ecke des Plakettenträgers senkrecht – beginnend 2 mm vom äußeren unteren Rand und links neben dem Kennzeichen – darzustellen.
- ee) Das herstellerspezifische Sicherheitsmerkmal ist in der linken unteren Ecke des Plakettenträgers so darzustellen, dass es in einer

Vorbehaltsfläche von 4 x 4 mm auf den Schnittpunkten der Rechteckdiagonalen zu platzieren ist.

- ff) Plakettenträger mit beispielhaftem Zerstörungsbild:



Abbildung 4: Plakettenträger mit Zerstörungsbild

- b) Plakettenträger für die HU-Plakette

Die schematische Darstellung des HU-Plakettenträgers enthält die HU-Plakette nach Anlage IX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (zu § 29 Absatz 2, 3, 5 bis 8) und die auf dem Plakettenträger aufgebrachten Merkmale „Kennzeichen“ und „verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ und das herstellerspezifische Merkmal.

- aa) Die Maße des HU-Plakettenträgers ergeben sich wie folgt:

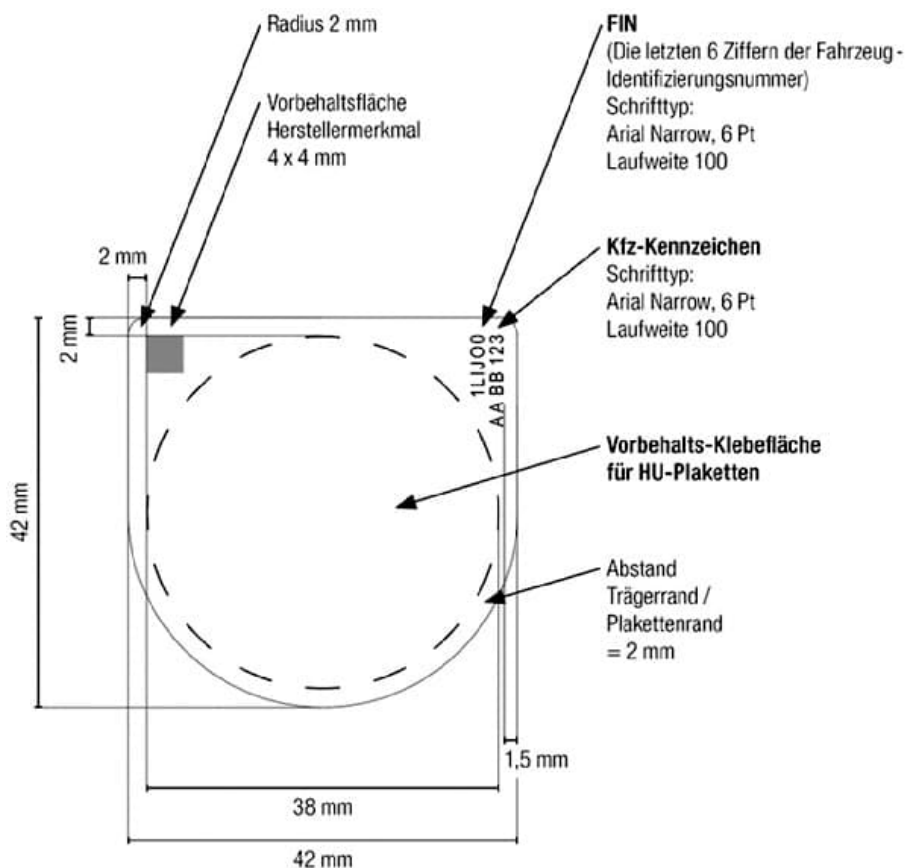


Abbildung 5: Bemaßung des HU-Plakettenträgers

- bb) Das Kennzeichen ist in der rechten oberen Ecke des Plakettenträgers senkrecht – endend 2 mm vom äußeren oberen Rand und 1,5 mm vom äußeren rechten Rand des Plakettenträgers – darzustellen.
- cc) Die verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer ist in der rechten oberen Ecke des Plakettenträgers senkrecht – endend 2 mm vom äußeren oberen Rand und links vom eingedruckten „Kennzeichen“ nach Doppelbuchstabe bb vom äußeren rechten Rand des Plakettenträgers – darzustellen.
- dd) Das herstellerspezifische Sicherheitsmerkmal ist in der linken oberen Ecke des Plakettenträgers so darzustellen, dass es in einer Vorbehaltsfläche von 4 x 4 mm auf den Schnittpunkten der Rechteckdiagonalen zu platzieren ist.
- ee) Plakettenträger mit beispielhaftem Zerstörungsbild:

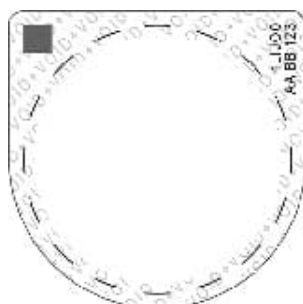


Abbildung 6: HU-Plakettenträger mit Zerstörungsbild

Anlage 6 (zu § 13 Absatz 1)

Zulassungsbescheinigung Teil I

Vorbemerkungen

1. Ausgestaltung der Zulassungsbescheinigung Teil I:

Trägermaterial: Neobond (150 g/m²), Farbe weiß

Format: Breite 210 mm, Höhe 105 mm, zweimal faltbar auf DIN A7, zweiseitig bedruckt.

In das Trägermaterial eingearbeitet sind die folgenden fälschungserschwerenden Sicherheitsmerkmale:

- Wasserzeichen (Motiv: „Stilisierter Adler“ – gesetzlich geschützt für die Bundesdruckerei),
- Melierfasern, teilweise fluoreszierend,
- Planchetten, fluoreszierend,
- Sicherheitsreagenzien als Schutz gegen chemische Rasurmanipulationen.

2. Sicherheitsmerkmale:

Der Druck auf dem Trägermaterial weist folgende fälschungserschwerende Sicherheitsmerkmale auf:

- mehrfarbiger Guillochenschutzunterdruck (zweistufig verarbeitet) mit Irisverlauf und integrierten Mikroschriften auf beiden Seiten,
- Fluoreszenzaufdruck vorderseitig (Motiv: Bundesadler mit zweigeteilter Linienstruktur), unsichtbar (unter UV-Licht fluoreszierend),
- Textfarbe dunkelgrün (unter UV-Licht grün fluoreszierend), Integration von Mikroschriftelementen im Formulartext,
- optisch-variables Element in Form eines Kinegramms (Motiv: „Sonne 40“ – gesetzlich geschützt für die Bundesdruckerei) auf der Rückseite des Dokuments einschließlich eines maschinell prüfbareren Merkmals; das Kinegramm wird durch die Vordrucknummerierung teilweise überdruckt. Die Vordrucknummerierung wird dunkelblau (unter UV-Licht gelb-grün fluoreszierend) aufgebracht,
- fortlaufende Nummer auf der Vorderseite, die durch die Zulassungsbehörde bei der Ausstellung eingetragen wird, wobei die Einmaligkeit der Nummer sicherzustellen ist.

3. Objektsicherung und Fertigungskontrolle:

Die Herstellung, die Lagerung und der Versand von Rohmaterialien und Vordrucken muss so erfolgen, dass ein Verlust oder ein unberechtigter Zugriff ausgeschlossen ist. Zu diesem Zweck müssen Papierhersteller, Druckereien und Verlage Systeme der Objektsicherung und Fertigungskontrolle unterhalten, die folgenden Anforderungen genügen müssen:

- a) Für die Räume, in denen die Vordrucke gelagert werden, ist ein erhöhter mechanischer Einbruchschutz vorzusehen. Die Widerstandszeitwerte für Mauerwerk, Türen und Fenster sind so zu wählen, dass auch beim Einsatz üblicher maschinenbewegter Werkzeuge ausreichend Zeit für ein polizeiliches Einschreiten bleibt. Es ist eine Einbruchmeldeanlage nach neuester Richtlinie vorzusehen sowie ein Zugangskontrollsystem mit Dokumentationseinrichtung. Die Entnahme und Einlagerung sind jeweils von zwei

Beschäftigten zu quittieren. Durch organisatorische Maßnahmen ist sicherzustellen, dass nicht nur die von der Bundesdruckerei angelieferten Vordrucke, sondern außerhalb der Arbeitszeit auch alle Halb- und Zwischenerzeugnisse in diesem gesicherten Lager verwahrt werden.

- b) Die Verarbeitung der Vordrucke in der Druckerei (Herstellung der Eindrücke, schneiden, zählen und verpacken) darf nur in Räumlichkeiten mit eingeschränkter Zugangsberechtigung erfolgen. Es ist ein Zugangskontrollsystem mit Dokumentationseinrichtung zu installieren.
- c) Mit der Lagerung und Verarbeitung dürfen nur zuverlässige Personen betraut werden, die eine besondere Verpflichtungserklärung im sorgfältigen und kontrollierten Umgang mit den Vordrucken abgegeben haben.
- d) Es ist ein Registrierungssystem einzurichten, das eine lückenlose Verfolgung und Verbleibskontrolle jedes einzelnen Vordrucks anhand der von der Bundesdruckerei angebrachten Nummerierung sicherstellt.
- e) Der Versand der Vordrucke an die Zulassungsbehörden muss so erfolgen, dass jederzeit eine Verbleibsermittlung möglich ist und der Empfänger innerhalb der Zulassungsbehörde registriert wird.

Die Unternehmen geben eine Sicherheitserklärung ab, in der sie die Einhaltung der vorgenannten Anforderungen gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt bestätigen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ermächtigt nach Prüfung die Bundesdruckerei, diesen Unternehmen Vordrucke der Zulassungsbescheinigung Teil I zu liefern. Ein Widerruf erfolgt, wenn die Unternehmen gegen einzelne Sicherheitsbestimmungen verstoßen.

4. Markierung:

- a) Die Markierungen mit dem verdeckten Sicherheitscode nach § 13 Absatz 1 Satz 2 und 3 sind im linken Drittel der Rückseite und dort in der unteren Hälfte rechts, oberhalb der Behördenbezeichnung und Unterschrift, anzubringen.
- b) Die Druckstücknummer ist nach Nummer 5 darzustellen.
- c) Schematische Abbildungen:
Die Markierungen müssen gemäß nachfolgender Abbildung nach vorgegebenen Maßen und farblicher Darstellung gestaltet sein:
 - aa) Format:
 - aaa) Breite 30 mm, Höhe 20 mm, Eckradien 1 mm oder
 - bbb) Breite 35 mm, Höhe 25 mm, Eckradien 1 mm.
 - bb) Farbe:
Mittiges Beschriftungsfeld silbergrau mit 4 mm umlaufendem, farbigem Rand (Verkehrsgrün, RAL 6024).
 - cc) Zusätzlich muss ein herstellerepezifisches, unsichtbares Kennzeichen in der Nähe der Druckstücknummer angebracht werden. Die sichtbare Markierung soll als fälschungserschwerende Sicherheitsabdeckung gewährleisten, dass die auf ihr angebrachte Druckstücknummer und der 2D-Code beim Freilegen oder einer Manipulation unwiderruflich zerstört werden. Durch das Entfernen der sichtbaren Abdeckung ist

- aaa) ein irreversibles 2-farbiges Farbmuster (Schraffur Verkehrsblau RAL 5017/Verkehrsweiß RAL 9016, 45 Grad nach rechts geneigt, Strichstärke 1 mm) oder
- bbb) ein irreversibles 1-farbiges Farbmuster (Verkehrsgrün, RAL 6024)

freigelegt und die Manipulation oder gewollte Öffnung erkennbar.

Abbildung zur sichtbaren Markierung:



Abbildung zur darunterliegenden Markierung mit Sicherheitscode nach Sichtbarmachung:



5. Druckstücknummer der Zulassungsbescheinigung Teil I:

Die Druckstücknummer ist in maschinenlesbarer und unmittelbar lesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code in Form des Data-Matrix-Codes. Die Zusammensetzung der Druckstücknummer erfolgt entsprechend der Vorgaben aus Anlage 5. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 5 x 5 mm. Als Schriftart ist Arial-Bold mindestens 4 Punkt – schwarz – und für die Klarschriftnummer die Schriftart Arial-Bold mindestens 7 Punkt – schwarz – zu verwenden.

6. Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I:

Der Sicherheitscode muss unmittelbar lesbar sein und ist zusätzlich in maschinenlesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes und der Sicherheitscode darf weder aus der Druckstücknummer hervorgehen noch aus dieser ableitbar sein. Der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I besteht aus sieben Zeichen. Im Übrigen erfolgt die Zusammensetzung des Sicherheitscodes entsprechend der Vorgaben aus Anlage 5 Nummer 2. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 5 x 5 mm. Für die Klarschriftnummer ist die Schriftart Arial-Bold mindestens 8 Punkt – schwarz – zu verwenden, für die Schrift „Außer Betrieb gesetzt“ Arial-Bold 5 Punkt – schwarz –. Der Sicherheitscode kann nicht durch Durchleuchten erkannt werden. Verwendung finden als Zeichen Groß- und Kleinbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z und a bis z – ohne die Zeichen l, i, l, O und o –, ohne Umlaute und Sonderzeichen, und Ziffern

Rückseite

(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

X Weitere HU:

Zur Beachtung:
Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.
Bei Veränderung des Fahrzeugs sind dem Erwerber gegen Empfangsbescheinigung die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auszuhändigen. Die Empfangsbescheinigung muss den Namen und die Anschrift des Erwerbers vollständig enthalten und ist vom Veräußerer unverzüglich der Zulassungsbehörde vorzulegen.
Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbereich, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden.

Definition der Felder:

B	Bezeichnung
D.1	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs
D.2	Marke
D.3	Typ/Variante/Version
E	Handelsbezeichnungen
F.1	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
F.2	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg im Zulassungsmitgliedstaat
G	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg (Leermasse)
H	Gültigkeitsdauer
I	Datum dieser Zulassung
J	Fahrzeugklasse
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE
L	Anzahl der Achsen
O.1	Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hubraum in cm ³
P.2/P.4	Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min ⁻¹
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftfahrzeugen)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrerplatz
S.2	Sitzplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min ⁻¹ zu U.1
U.3	Fahrgerausch in dB (A)
V.7	CO ₂ (in g/km) kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus

.....
Unterschrift

(6) Datum zu K
(7) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg
(7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
(8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg
(8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3
(9) Anzahl der Antriebsachsen
(10) Code zu P.3
(11) Code zu R
(12) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m³
(13) Stützlast in kg
(14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse
(14.1) Code zu V.9 oder (14)
(15) Bereifung
(15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3
(16) Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II
(17) Merkmal zur Betriebsartlaubnis
(18) Länge in mm
(19) Breite in mm ohne Spiegel und Anbauteile
(20) Höhe in mm
(21) Sonstige Vermerke
(22) Bemerkungen und Ausnahmen

Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3):
Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Typ- oder Einzelgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

ZBI 00000000

BUNDES DRUCKEREI 2017

Anlage 7 (zu § 13 Absatz 4)

Zulassungsbescheinigung Teil I für Fahrzeuge der Bundeswehr

)

Vorbemerkungen

Format: Breite 210 mm, Höhe 8 1/3 Zoll (207 mm)

Es gelten die Nummern 1 und 2 der Vorbemerkungen der Anlage 5

Zulassungsbescheinigung Teil I
(Fahrzeugteil der Bundeswehr)

NI: **Y -**

Europäische Gemeinschaft **(D)** Bundesrepublik Deutschland

Permisso de circulación. Parte I / Dovolání k registraci - část I /
Registrierbescheinigung. Teil I / Registroveitšustus. Osa I /
Atesta de autorizació. Part I / Autorizační list. Část I /
Registrazione certificate. Parte I / Certifica de înregistrare. Partea I /
Carta di circolazione. Parte I / Registreeriseade. I osa /
Registrazione italiana. I parte / Registro inglese. I. Part /
Certificate for Registration. Part I / Registroveitšustus. Osa I /
Dovolání k registraci. Část I / Certificate de înregistrare. Partea I /
Condiciones a realizar. Parte I / Прометно дозволение. Часть I /
Sedimentatshatva. Osa I / Registroveitšustus. Osa I

A területen kiadottak
Y -

C.3.1 Név az/der titulus: **Bundeswehr**

Dienststelle

Benutzer

Zentrale Militärkraftfahrtsstelle
Münchenglafbach

I. Datum:

C.4: Die Inhaber der Zulassungsbescheinigung sind nicht als Eigentümer des Fahrzeuges angesehen.

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

<p>(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)</p> <p>H [Datum]</p> <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 20px auto;"></div> <p style="text-align: center;">Zentrale Militärkraftfahrtsstelle</p> <p style="text-align: center;">I. A. _____ Unterschrift</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Außerbetriebsetzung</p>	<p>Definition der Felder:</p> <p>B Bezeichnung</p> <p>B Datum der Erstzulassung des Fahrzeug</p> <p>D.1 Marke</p> <p>D.2 Typ/Variante/Version</p> <p>D.3 Handelsbezeichnung(en)</p> <p>E Fahrzeug-Identifizierungsnummer</p> <p>F.1 Technisch zulässige Gesamtmasse in kg</p> <p>F.2 im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg</p> <p>G Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)</p> <p>H Gültigkeitsdauer</p> <p>I Datum dieser Zulassung</p> <p>J Fahrzeugklasse</p> <p>K Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE</p> <p>L Anzahl der Achsen</p> <p>O.1 Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg</p> <p>O.2 Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg</p> <p>P.1 Hubraum in cm³</p> <p>P.2/P.4 Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min⁻¹</p> <p>P.3 Kraftstoffart oder Energiequelle</p> <p>Q Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)</p> <p>R Farbe des Fahrzeugs</p> <p>S.1 Sitzplätze einschließlich Fahrersitz</p> <p>S.2 Stoßplätze</p> <p>T Höchstgeschwindigkeit in km/h</p> <p>U.1 Ständergeräusch in dB (A)</p> <p>U.2 Drehzahl in min⁻¹ zu U.1</p> <p>U.3 Fahrergeräusch in dB (A)</p> <p>V.7 CO₂ (in g/km) kombinierter Wert</p> <p>V.9 für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse</p> <p>(2) Hersteller-Kurzbezeichnung</p> <p>(2.1) Code zu (2)</p> <p>(2.2) Code zu 0.2 mit Prüfziffer</p> <p>(3) Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer</p> <p>(4) Art des Aufbaus</p> <p>(5) Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus</p> <p>(6) Datum zu K</p> <p>(7) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg</p> <p>(7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3</p> <p>(8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg</p> <p>(8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3</p> <p>(9) Anzahl der Antriebsachsen</p> <p>(10) Code zu P.3</p> <p>(11) Code zu R</p> <p>(12) Rauminhalt der Tanks bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>(13) Stützlast in kg</p> <p>(14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse</p> <p>(14.1) Code zu V.9 oder (14)</p>	<p>(15) Bereifung</p> <p>(15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3</p> <p>(16) Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II</p> <p>(77) Merkmal zur Betriebserlaubnis</p> <p>(18) Länge in mm</p> <p>(19) Breite in mm ohne Spiegel und Anbauteile</p> <p>(20) Höhe in mm</p> <p>(21) Sonstige Vermerke</p> <p>(22) Bemerkungen und Ausnahmen</p> <p>(90) Mustergutachten Bw</p> <p>(91) Versorgungsnummer Fahrzeug</p> <p>(92) Nutzlast in kg</p> <p>(93) Besonders zugelassene Plätze</p> <p>(94) Einsatzmasse in kg</p> <p>(95) Zweileitungsstrom in bar</p> <p>(96) Anhängerkupplung DIN 740... - Form und Größe</p> <p>(97) Anhängerkupplung Prüfzeichen</p> <p>(98) Versorgungsnummer des Rüstsatzes</p> <p>(99) zulässige Zuggewichtsmasse in kg</p> <p>Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3): Anderw als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Typ- oder Einzelgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.</p> <p style="text-align: center;">ZBI 00000000</p>
--	---	---

Zulassungsrechtliche Veränderungsmeldung für das umseitig beschriebene Fahrzeug

<p>Dienststelle (Postanschrift)</p> <p>Dienststellenummer mit Prüfziffer</p> <p>An Zentrale Militärkraftfahrtsstelle Hardter Straße 9 41179 Mönchengladbach</p> <p>Nebenstehend angekreuzte Veränderung(en) wird (werden) gemeldet.</p> <p>Datum der Meldung Datum der Veränderung</p> <p>_____ Unterschrift, Name, Dienstgrad, Dienststellung</p>	<p>Veränderungsgründe gemäß ZDv 43/2, Kapitel 2</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td><input type="checkbox"/> Lieferung aus dem Depotbestand</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Rücklieferung in den Depotbestand</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Rückführung aus der Haupt-/ Depotinstandsetzung</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Materialausgleich/Versetzung</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Kommandierung/Leihabgabe</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Aufhebung der Kommandierung/Leihabgabe</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Verlegung und/oder Umbenennung der Dienststelle</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Langzeitlagerung</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Reaktivierung nach Langzeitlagerung</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Nutzung als Ausbildungsgerät</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Reaktivierung nach der Nutzung als Ausbildungsgerät</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Aussonderung/Abgabe aus dem Bereich der Bundeswehr</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Technische Änderung (zusätzliche Angaben unter „Anmerkungen“)</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Sonstiges (zusätzl. Angaben unter „Anmerkungen“)</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> Lieferung aus dem Depotbestand	<input type="checkbox"/> Rücklieferung in den Depotbestand	<input type="checkbox"/> Rückführung aus der Haupt-/ Depotinstandsetzung	<input type="checkbox"/> Materialausgleich/Versetzung	<input type="checkbox"/> Kommandierung/Leihabgabe	<input type="checkbox"/> Aufhebung der Kommandierung/Leihabgabe	<input type="checkbox"/> Verlegung und/oder Umbenennung der Dienststelle	<input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Langzeitlagerung	<input type="checkbox"/> Reaktivierung nach Langzeitlagerung	<input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Nutzung als Ausbildungsgerät	<input type="checkbox"/> Reaktivierung nach der Nutzung als Ausbildungsgerät	<input type="checkbox"/> Aussonderung/Abgabe aus dem Bereich der Bundeswehr	<input type="checkbox"/> Technische Änderung (zusätzliche Angaben unter „Anmerkungen“)	<input type="checkbox"/> Sonstiges (zusätzl. Angaben unter „Anmerkungen“)	<p>Anmerkungen</p> <p>Bearbeitungsvermerke der ZMK</p>
<input type="checkbox"/> Lieferung aus dem Depotbestand																
<input type="checkbox"/> Rücklieferung in den Depotbestand																
<input type="checkbox"/> Rückführung aus der Haupt-/ Depotinstandsetzung																
<input type="checkbox"/> Materialausgleich/Versetzung																
<input type="checkbox"/> Kommandierung/Leihabgabe																
<input type="checkbox"/> Aufhebung der Kommandierung/Leihabgabe																
<input type="checkbox"/> Verlegung und/oder Umbenennung der Dienststelle																
<input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Langzeitlagerung																
<input type="checkbox"/> Reaktivierung nach Langzeitlagerung																
<input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Nutzung als Ausbildungsgerät																
<input type="checkbox"/> Reaktivierung nach der Nutzung als Ausbildungsgerät																
<input type="checkbox"/> Aussonderung/Abgabe aus dem Bereich der Bundeswehr																
<input type="checkbox"/> Technische Änderung (zusätzliche Angaben unter „Anmerkungen“)																
<input type="checkbox"/> Sonstiges (zusätzl. Angaben unter „Anmerkungen“)																

Anlage 8 (zu § 14 Absatz 2)**Zulassungsbescheinigung Teil II****Vorbemerkungen****1. Ausgestaltung der Zulassungsbescheinigung Teil II**

Trägermaterial: Neobond (150 g/m²), Farbe weiß

Format: Breite 210 mm, Höhe 12 Zoll (304,8 mm), einseitig bedruckt

In das Trägermaterial eingearbeitet sind die folgenden fälschungser schwerenden Sicherheitsmerkmale:

- Wasserzeichen (Motiv: „Stilisierte Adler“ – gesetzlich geschützt für die Bundesdruckerei),
- Melierfasern, teilweise fluoreszierend,
- Planchetten, fluoreszierend,
- Sicherheitsreagenzien als Schutz gegen chemische Rasurmanipulationen.

2. Sicherheitsmerkmale:

Der Druck auf dem Trägermaterial weist folgende fälschungser schwerende Sicherheitsmerkmale auf:

- mehrfarbiger Guillochenschutzunterdruck (zweifärbig verarbeitet) mit Irisverlauf und integrierten Mikroschriften auf der Vorderseite,
- Rückseite einfarbig eingefärbt,
- Fluoreszenzaufdruck vorderseitig (Motiv: Bundesadler mit zweigeteilter Linienstruktur), unsichtbar (unter UV-Licht fluoreszierend),
- Textfarbe dunkelgrün (unter UV-Licht grün fluoreszierend), Integration von Mikroschriftelementen im Formulartext,
- Vordrucknummerierung dunkelblau (unter UV-Licht gelb-grün fluoreszierend).

3. Markierung

a) Die sichtbare Markierung stellt eine fälschungser schwerende Sicherheitsabdeckung des darunterliegenden Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II und des Hinweises „Dokument nicht mehr gültig“ dar. Die Sicherheitsabdeckung wird auf die Zulassungsbescheinigung Teil II in dem freien Feld unter dem Feld „Datum (I)“ angebracht. Rechts daneben wird folgender Hinweis vorgedruckt: „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ Für die Schrift „Dokument nicht mehr gültig“ ist die Schriftart Arial-Bold, mindestens 7 Punkt – schwarz – zu verwenden.

b) Schematische Abbildungen:

Die sichtbare Markierung muss gemäß nachfolgender Abbildung nach vorgegebenen Maßen und farblicher Darstellung gestaltet sein:

aa) Format:

Breite 37 mm, Höhe 28 mm, Eckradien 1 mm.

bb) Farbe:

Umlaufender farbiger Rand (Verkehrsgrün, RAL 6024), 3 mm (links, rechts) bzw. 4 mm (oben, unten).

cc) Zusätzlich muss ein herstellerspezifisches Sicherheitsmerkmal mit sichtbaren und unsichtbaren Elementen angebracht werden. Die fälschungerschwerende Sicherheitsabdeckung muss so beschaffen sein, dass sie beim Freilegen oder bei einer Manipulation unwiderruflich zerstört wird. Bei Entfernung der sichtbaren Markierung wird

aaa) ein irreversibles einfarbiges Farbmuster, 45 Grad Winkelung, Strichstärke 2 mm (Verkehrsgrün, RAL 6024) oder

bbb) ein irreversibles zweifarbiges Farbmuster, 45 Grad Winkelung, Strichstärke 2 mm (Schraffur Verkehrsblau, RAL 5017/Verkehrsweiß, RAL 9016)

freigelegt und die Freilegung oder Manipulation erkennbar.

Abbildung der sichtbaren Markierung: *



2 D-Code der Druckstücknummer der Markierung

Druckstücknummer der Markierung

Abbildung der freigelegten Markierung mit Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II: *



Abbildung der manipulierten Markierung: *




* Die Markierung wird auf der Zulassungsbescheinigung Teil II um 90 Grad gedreht angebracht.


4. Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II:

Der Sicherheitscode muss unmittelbar lesbar sein und ist zusätzlich in maschinenlesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes. Der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II besteht aus zwölf alphanumerischen Zeichen. Verwendung finden als Zeichen Groß- und Kleinbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z, ohne Umlaute und Sonderzeichen, sowie Ziffern von 0 bis 9. Das erste Zeichen ermöglicht die Unterscheidung der jeweiligen Funktion der Nachweisnummer. Die Zeichen zwei bis elf sind unter Ausschöpfung aller Kombinationen zufällig zu verteilen. Das zwölfte Zeichen ist eine Prüfziffer, berechnet aus den Zeichen eins bis elf. Die Berechnung der Prüfziffer erfolgt nach dem Modulus-11-Verfahren. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 5 x 5 mm. Für die Klarschriftnummer ist die Schriftart OCR-B mindestens 8 Punkt – schwarz – zu verwenden. Der Sicherheitscode darf nicht bei vorder- oder rückseitiger Durchleuchtung erkannt werden.

Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil II mit sichtbarer Markierung




Europäische Gemeinschaft Bundesrepublik Deutschland Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief)




Қазақстан Республикасының Ақпарат және Құқық қорғау жүйесінің Қызметі / Permiso de Circulación, Parte II / Veicoli di registrazione – Carta II / Registroveicoli, Carta II /
 Административна Полиция на България / Működés II / Registration certificate, Part II / Certificat d'immatriculation, Partie II / Promemoria de veiculi / Carta di circolazione, Parte II /
 Регистрационна Служба на Република България / Registroveicoli, II rész / Cartă de înmatriculare / Registroveicoli, Carta II / Registroveicoli, Parte II /
 Довод Регистраційної Служби / Certificado de matrícula, Parte II / Certificat de înmatriculare / Veicoli di registrazione – Carta II / Promemoria de veiculi, Carta II /
 Registroveicoli, Parte II / Registroveicoli, Parte II


Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!

A	Amtliches Kennzeichen	
B	Datum der Zulassung des Fahrzeugs	(1) Anzahl der Verkehrsteilnehmer
C.3.1	Name oder Firmensatz	(11) Anzahl der Wohnorte
C.3.2	Motoren(n)	
C.3.3	Art und Ort zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung	
C.4	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.	
I	Insam	Idatum





← Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.



A A 000000 (Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Decicode)

D.1	Marke	1. Teilraum für interne Vermerke des Herstellers
D.2	Typ	
D.3	Farbe	
D.4	Wahl	
D.5	Herstellerkennzeichen	
(2)	Bestandteile	
(2.1)	Getriebe (1)	(2.2) Motor (2 mit Pleuel)
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer	(3) Herstellerkennzeichen
I	Fahrzeugklasse	(4) Anzahl Achsen
(5)	Bestandteile der Fahrzeugkonstruktion des Herstellers	(10) Diese Angaben sind nur für die elektronische Bescheinigung gültig. Sie sind aus dem Dokument durch die elektronische Bescheinigung nicht lesbar.
R	Wahl der Fahrzeugklasse	(11) Gesamtzahl
P.1	Wahl der Motorleistung	(12) Motorleistung
P.2	Wahl der Motorleistung	(13) Motorleistung
K	Wahl der Motorleistung	(14) Motorleistung
(17)	Wahl der Motorleistung	(15) Motorleistung
(25)	Zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde	

(maschinenlesbare Nummer der Zulassungsbescheinigung)






Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil II mit freigelegter Markierung



Europäische Gemeinschaft Bundesrepublik Deutschland


Zulassungsbescheinigung Teil II
(Fahrzeugbrief)





Свидетельство на право владения - Nach II / Permiso de circulación. Parte II / Dovolenie o registrácii - Cast II / Registreringsattesta. Del II / Registrovlistinnormicus. Osa II /
 Aukso liuvakirjitys. Euroopan unionin lainsäätely. Määrä II / Registration certificate. Part II / Certificat d'immatriculation. Partie II / Prometna dozvola I / Carta de circulație. Parte II /
 Registrācijas apliecība. II. daļa / Registrācijas liuvlomas. II. daļa / Fregalmi engedély. II. rész / Certificat de Registrare. II. Part / Kerekesbrosvíj. Díel II /
 Dowód Rejestracyjny. Część II / Certificada de matricula. Parte II / Certificat de înmatriculare. Partea II / Osvedčenie o evidencii. Cast' II / Prometno dovoljenje. Del II /
 Rekvisterintiludistus. Osa II / Registreringsbeviset. Del II

Diese Bescheinigung n i c h t im Fahrzeug aufbewahren!

A	Amtliches Kennzeichen		
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	(1) Anzahl der Vorhaber	(1) Anzahl der Vorhaber
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname		
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)		
C.3.3 C.6.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung		
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.		
I	Datum		Datum



Dokument
nicht mehr
gültig
B11nk7A3n8cG7

← Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.


A A 000000

(Nummer der Zulassungsbescheinigung) (Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Marke			(25) Raum für interne Vermerke des Herstellers (24) Diese Bescheinigung wurde für das nelementare beschriebene Fahrzeug ausgestellt durch Zulassungsbehörden/Genehmigungsinhaber(n).
	Typ			
D.2	Variante			
	Version			
D.3	Handelsbezeichnung(en)			
(2)	Herstellerkennzeichnung			
(Z.1)	Code (s. 2)	(2.2)	Code zu D.2 mit Ausnahme	
E	Fahrzeugkennzeichnung	(3)	Prüfzettel zur Fahrzeugkennzeichnung	
J	Fahrzeugklasse	(4)	Land des Ausstellers	
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus			
R	Farbe des Fahrzeugs	(11)	Code zu R	
P.1	Hubraum in cm ³	P.4	Reinleistung in kW (Nennleistung) bei 1/min	
P.3	Hubzahl bei 1000 U/min	(10)	Code zu P.1	
K	Nummer des EC-Typgenehmigung oder ABE-Beleges für Bestenfalls	(6)	Einmalwert	
(17)				
(25)	Zusatz des Vermerks der Zulassungsbehörde			

Datum:
Unterschrift:

(maschinenlesbare Nummer der Zulassungsbescheinigung)



Anlage 9 (zu § 17)

Verwertungsnachweis

Abschnitt 1

Vorbemerkungen zur Herstellung des Vordrucks „Verwertungsnachweis“

1. Allgemeines

Der Verwertungsnachweis besteht aus einem Satz mit vier Ausfertigungen (Blättern).

Jedes Blatt besteht aus zwei Seiten.

Die erste Ausfertigung (Blatt 1) der Seiten 1 bis 2 des Vordrucks enthält in der Kopfzeile folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt.“

Blatt 2 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (altgold) ist für den Demontagebetrieb bestimmt.“

Blatt 3 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (blau) ist für die Schredderanlage bestimmt.“

Blatt 4 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (weiß) ist für die Annahme-/Rücknahmestelle bestimmt.“

2. Format

Ein Muster des Vordrucks ist in Abschnitt 2 verkleinert wiedergegeben. Zur ordnungsgemäßen Verwendung ist der Vordruck im Verhältnis 84:100 zu vergrößern. Das Format DIN A4 ist durch gestrichelte Linien kenntlich gemacht.

3. Passergenauigkeit

Sämtliche Blätter sind mit einem Passer für computergestützte Ausfüll- und Lesevorgänge zu versehen. Zwischen dem oberen Papierrand und der oberen Begrenzung des Passers ist ein zweifacher 1/6-Zoll-Abstand zu wählen. Zwischen dem linken Papierrand und der seitlichen Begrenzung des Passers beträgt der Abstand 8/10 Zoll.

Der senkrechte Abstand zwischen der Passermarke und den Eintragungsfeldern ist in der Maßeinheit 1/6 Zoll (2/6 Zoll durchgängige Zeilenschaltung) auszuführen. In der Waagerechten ist der Abstand zwischen der Passermarke und dem Beginn der Eintragungsfelder in der Maßeinheit 1/10 Zoll (Bewegungsschrift) auszuführen. Die Kämme sind auf 2/10 Zoll auszurichten, damit auch eine handschriftliche Eintragung gewährleistet ist.

4. Maschinenlesbarkeit

Der Vordruck ist maschinenlesbar zu gestalten. Die folgenden Gestaltungsempfehlungen sind zu beachten, wenn Vordrucke als allgemeines Schriftgut zur optischen Belegerfassung vorgesehen sind. Sie finden mit Ausnahme der Nummer 4.2 Satz 2 und 3 keine Anwendung, wenn der Verwertungsnachweis mit Ausnahme von Unterschrift und Stempel vollständig computergestützt erstellt wird.

4.1 Farben

Bei Vordrucken zur optischen Belegerfassung muss sich der Aufdruck (Text, Linien, Raster) farblich vom Ausfülltext unterscheiden. Ziffern, Zahlen, Nummern und der Passer sollten bei maschinenlesbaren Vordrucken in Blindfarbe gedruckt sein. Bis

auf die Ausfertigung „weiß“ sind deshalb die Blätter in der unten angegebenen Blindfarbe zu drucken (RAL-Werte nach Euro-Skala):

Blatt 1 (Ausfertigung für den Halter)	rosa	100 % Yellow und 85 % Magenta
Blatt 2 (Ausfertigung für den Demontagebetrieb)	altgold	100 % Yellow und 45 % Magenta
Blatt 3 (Ausfertigung für die Schredderanlage)	blau	55 % Magenta und 100 % Cyan
Blatt 4 (Ausfertigung für die Annahme-/Rücknahmestelle)	weiß	

4.2 Schriften

Beim handschriftlichen Ausfüllen sollten neben den Ziffern nur Großbuchstaben verwendet werden. Für Schreibmaschinen- und Druckschrift sind mindestens Schrifthöhen mit einer Versalhöhe von ca. 2,1 mm bis 3,2 mm, für Handblockschrift von ca. 5 mm einzuhalten. Alle Schriften, außer Kursiv- und Serifenschriften, sind geeignet für die optische Zeichenerkennung. Die Begrenzungslinien für Eintragungsfelder, Linien, Schriften und die Rasterflächen sind in den oben genannten Farben als sogenannte Blindfarbe ohne Verunreinigungen auszuführen. Die Rasterflächen dürfen 60 % vom Volltonwert nicht überschreiten. Die maschinell zu lesenden Bereiche müssen weiß sein.

5. Leimung

Wird eine Verleimung der Vordrucksätze vorgenommen, so hat diese am Kopf zu erfolgen. Trennleisten mit Mikroperforation sind zulässig.

6. Papierqualität

Die jeweiligen Oberblätter (Blatt 1) sind auf Papier zu drucken mit einem Gewicht von 80 g/m². Die jeweiligen Mittelblätter (Blätter 2 und 3) sind auf einem Papier mit 53 g/m² zu drucken. Die jeweiligen Unterblätter (Blatt 4) sind auf Papier mit 80 g/m² zu drucken.

Abschnitt 2 Muster

Passer für EDV Seite ① von ② Verwertungsnachweis (VN)

Verwertungsnachweis

Auszufüllen vom Demontagebetrieb

Datum	lfd. Nr.
Betriebsnummer ¹⁾	Kfz-Kennzeichen

Blatt 1:
Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt. Zutreffendes bitte ankreuzen oder ausfüllen!

1 Angaben zum Fahrzeughalter/-eigentümer Auszufüllen v. Annahme-/Rücknahmestelle bzw. Demontagebetrieb

1.1 Name, Vorname, Geburtsdatum / Firma / Körperschaft

1.2 Straße Hausnr.

1.3 PLZ Ort

1.4 Staatsangehörigkeit

1.5 Angaben zum Fahrzeughalter/-eigentümer ganz oder teilweise nicht verfügbar

2 Angaben zum Fahrzeug Auszufüllen v. Annahme-/Rücknahmestelle bzw. Demontagebetrieb

2.1 Fahrzeugklasse Fahrzeugmarke Fahrzeugmodell

2.2 Fahrzeug-Ident.-Nr. letztes amtliches Kennzeichen

2.3 Tag der ersten Zulassung Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 23 Altfahrzeug V Unterscheidungszeichen

2.4 Angaben zum Fahrzeug ganz oder teilweise nicht verfügbar

3 Angaben zur Annahme-/Rücknahmestelle Angaben erteilen, wenn das Fahrzeug unmittelbar bei einem Demontagebetrieb abgegeben wird. Auszufüllen v. Annahme-/Rücknahmestelle

3.1 Name

3.2 Straße Hausnr.

3.3 PLZ Ort

3.4 Telefon Fax

3.5 Anerkannt von: Name

3.6 Straße Hausnr.

3.7 PLZ Ort

3.8 Telefon Fax

3.9 Datum der letzten Bescheinigung Ablaufdatum der Bescheinigung

3.10 Zeigt die Annahme-/Rücknahmestelle der Zulassungsbehörde an, dass das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird?
 ja nein

Erfolgt die Anzeige durch die Annahme-/Rücknahmestelle, verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen und den Verwertungsnachweis danach unverzüglich dem Fahrzeughalter/-eigentümer zu übersenden.

Ort, Datum	Stempel, Unterschrift
------------	-----------------------

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

¹⁾ von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 28 der Nachweisverordnung

Passer für EDV

Seite ② von ②

Verwertungsnachweis (VN)

Verwertungsnachweis

Auszufüllen vom Demontagebetrieb

Datum

lfd. Nr.

Betriebsnummer ¹⁾

Kfz-Kennzeichen

Blatt 1:

Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt.

Zutreffendes bitte ankreuzen oder ausfüllen!

4 Angaben zum Demontagebetrieb

Auszufüllen vom Demontagebetrieb

4.1 Name

4.2 Straße

Hausnr.

4.3 Land ²⁾

PLZ

Ort

4.4 Telefon

Fax

4.5 Anerkannt durch Sachverständigen: Name

4.6 Straße

Hausnr.

4.7 Land ²⁾

PLZ

Ort

4.8 Telefon

Fax

4.9 Datum der letzten Bescheinigung

Ablaufdatum der Bescheinigung

4.10 Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde

4.11 Straße

Hausnr.

4.12 PLZ

Ort

4.13 Zeigt der Demontagebetrieb der Zulassungsbehörde an, dass das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird?

ja nein

Erfolgt die Anzeige durch den Demontagebetrieb, verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen und den Verwertungsnachweis danach unverzüglich dem Fahrzeughalter/-eigentümer zu übersenden.

Ort, Datum

Stempel, Unterschrift

[Empty box for location and date]

[Empty box for stamp and signature]

5 Angaben zum Verbleib des Fahrzeugs

Auszufüllen vom Letzthalter

Ich bestätige, das Kraftfahrzeug dem o. a. Betrieb nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV überlassen zu haben.

Ort, Datum

Stempel, Unterschrift

[Empty box for location and date]

[Empty box for stamp and signature]

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

¹⁾ von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 28 der Nachweisverordnung

²⁾ Unterscheidungszeichen im internationalen Kfz-Verkehr, z.B. NL, F, B, A

Anlage 10 (zu § 22 Absatz 4)

Verifizierung der Prüfziffer

Die Verifizierung der Prüfziffer des Untersuchungsberichts oder Prüfprotokolls für den Nachweis einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in internetbasierten Zulassungsverfahren nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 erfolgt durch das Portal in folgender Art und Weise:

1. Im Portal ist ein Datensatz zu erzeugen, in dem die in § 22 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 bis 4 genannten Daten zusammengefasst und folgende Daten automatisiert hinzugefügt werden:
 - a) Antragsnummer, die aus der statistischen Kennziffer der Zulassungsbehörde einschließlich ihrer Zusatzziffer und dem Antragsdatum generiert wird,
 - b) Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
 - c) Monat und Jahr der Erstzulassung,
 - d) Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung,
 - e) Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, der anerkannten Überwachungsorganisation oder der mit der Datenübermittlung beauftragten Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.
2. Aus dem nach Nummer 1 erzeugten Datensatz wird durch das Kraftfahrt-Bundesamt eine Prüfziffer nach dem Verfahren des § 22 Absatz 3 errechnet.
3. Die nach Nummer 2 errechnete Prüfziffer wird mit der nach § 22 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 übermittelten Prüfziffer abgeglichen. Stimmen beide Prüfziffern vollständig überein, gilt der vorgeschriebene Nachweis als erbracht.

Anlage 11 (zu § 26 Absatz 3)**Verifizierung und Verarbeitung der Daten für internetbasierte Zulassungsverfahren**

1. Für den internetbasierten Antrag auf Erstzulassung und Tageszulassung wird die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde verifiziert und es werden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Nummer sowie der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 mit den Daten des Datenbanksystems des Zentralen Fahrzeugregisters abgeglichen. Die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeuges im Sinne des § 6 Absatz 4 Satz 1 wird anhand der Angaben in der zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen geprüft und das Ergebnis an das Portal übermittelt. Für die maschinelle Ausfüllung der Zulassungsbescheinigungen Teil I und II werden die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung aus der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen an das Portal übermittelt. Zusätzlich prüft die Zulassungsbehörde das Vorliegen von Hindernissen für die Erstzulassung auf Grund technischer Vorschriften mittels der nach § 74 Absatz 5 enthaltenen Daten der zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen.
2. Für den internetbasierten Antrag auf Wiederzulassung oder Änderung der Zulassung bei Wechsel des Wohnsitzes oder des Sitzes des Halters oder bei Wechsel des Halters werden das bisherige Kennzeichen, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 21 Absatz 1 Nummer 3 mit den im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten abgeglichen. Die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde wird verifiziert, und die in den §§ 57 und 59 genannten Daten werden aus dem Zentralen Fahrzeugregister an das Portal übermittelt. Die nach § 20 Absatz 1 und § 26 Absatz 2 in das Portal eingegebenen Daten werden mit den nach Satz 2 übermittelten Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister abgeglichen. Zusätzlich prüft das Portal das Vorliegen von Hindernissen für die Wiederzulassung anhand der Daten des Kraftfahrt-Bundesamts. Ist diese Prüfung durch das Portal technisch nicht möglich, erfolgt die Bearbeitung nach § 19 Absatz 1 Satz 4.
3. Die Nummer der elektronischen Versicherungsbestätigung wird mit der von der Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer betriebenen Datenbank abgeglichen, und von dort werden die Daten nach § 49 Absatz 2 an das Portal übermittelt.
4. Die Daten für die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer werden in einem Verfahren der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde verifiziert.
5. Das Portal erzeugt den für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer erforderlichen Datensatz. Dem Halter wird durch das Portal die Möglichkeit gegeben, eine Bestätigung über die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zu erstellen und diese zu erheben und zu speichern oder auszudrucken.
6. Für den Nachweis des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gilt § 22.
7. Mit den Daten über den Halter nach § 20 Absatz 1 und 4 wird vom Portal eine automatisierte Abfrage bei der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde über Kraftfahrzeugsteuerrückstände im Sinne des § 13 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durchgeführt.

8. Mit den Daten über den Halter nach § 20 Absatz 1 und 4 kann vom Portal eine automatisierte Abfrage bei der Datenbank, die die nach Landesrecht zuständige Behörde über Rückstände aus Gebühren oder Auslagen aus vorangegangenen Zulassungsvorgängen führt, durchgeführt werden, soweit dies landesrechtlich im Einklang mit § 6a Absatz 8 des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehen ist.

Die verifizierten und erstellten Daten werden den Antragsdaten im Portal hinzugefügt.

Anlage 12 (zu § 37 Absatz 4)

Bevollmächtigung eines Großkunden zur Antragstellung bei der Zulassungsbehörde mithilfe der beim Kraftfahrt-Bundesamt vorhandenen Großkundenschnittstelle

Abschnitt A.

Ausgestaltung einer Bevollmächtigung durch eine natürliche Person⁷⁾**1. Vollmacht [Pflichtangaben]**

Hiermit bevollmächtige ich / bevollmächtigen wir,

Vollmachtgeber/in bzw. betroffene Person (Fahrzeughalter)

Name	Vorname
Straße	Hausnummer
PLZ	Ort
Geburtsdatum	Geburtsort
Geburtsname	

[optional] Angaben zum Erziehungsberechtigten/gesetzlichen Vertreter, bei minderjährigem Fahrzeughalter

Name	Vorname
Straße	Hausnummer
PLZ	Ort
Geburtsdatum	Geburtsort
Geburtsname	

- den/die Bevollmächtigte(n) -

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Postfach
Ort		

⁷⁾ Ersetzt nicht die nach DSGVO vorgesehenen Einwilligungserklärungen

2. Einzelzulassung oder Mehrfachzulassung

Option 1 – Einzelzulassung

die Zulassung (inkl. Wiederzulassung, Tageszulassung und Halter- oder Adressänderung) nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für das folgende Fahrzeug durchzuführen:

a) fahrzeugspezifische Angaben

Entweder	Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN)	
oder	Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II)	
oder bei noch nicht produzierten Fahrzeugen	Herstellerschlüsselnummer (HSN) und	Typschlüsselnummer (TSN)

b) Angaben zur Zustellung der Zulassungsunterlagen

Ich wähle die **Abholung** der vollständigen Zulassungsunterlagen nach zuvor elektronisch übermitteltem Zulassungsbescheid **durch den Bevollmächtigten** oder ein durch ihn beauftragtes drittes* Unternehmen oder Person.

Für den Fall der Abholung durch einen Dritten sind folgende Angaben zu machen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

Ich wähle den **postalischen Versand** der Zulassungsunterlagen an folgende Adressaten:

Versand der Zulassungsunterlagen	Zulassungsbescheinigung Teil I und Plaketten	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter (D I)*
	Zulassungsbescheinigung Teil II	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter (D II)*

*Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Plaketten an die Adresse eines Dritten (D I) versandt werden sollen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

- *Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil II an die Adresse eines Dritten (D II, z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

Option 2 – Mehrfachzulassung

die Zulassung (inkl. Wiederzulassung, Tageszulassung und Halter- oder Adressänderung) nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für die folgenden Fahrzeuge durchzuführen (in der untenstehenden Liste können bis zu 100 Fahrzeuge angegeben werden):

a) fahrzeugspezifische Angaben					b) Angaben zur Zustellung der Zulassungsunterlagen		
	Entweder FIN	Oder ZB II	Oder (bei noch nicht produzierten Fahrzeugen)		Gesammelte Abholung durch Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte B oder D I in der Tabelle angeben)	Gesammelte postalische Übersendung an Halter, Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte H, B, D I oder D II in der Tabelle angeben)	
			HSN	TSN		ZB I + ZB II u. Plaketten	ZB I u. Plaketten
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							

*Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Plaketten an die Adresse eines Dritten (D I) versandt werden sollen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

*Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil II an die Adresse eines Dritten (D II, z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

2. Einwilligungserklärungen

Mir ist bekannt, dass der jeweils internetbasiert beantragte Vorgang in der Regel am Tag der Entscheidung der Zulassungsbehörde wirksam wird.

Ich willige zu diesem Zweck ein in die elektronische Bekanntgabe des jeweiligen Verwaltungsakts einschließlich der Übermittlung des Zulassungsbescheids und des vorläufigen Zulassungsnachweises, sowie meiner jeweils hierin enthaltenen personenbezogenen Daten, durch Übermittlung der Zulassungsbehörde an den/die Bevollmächtigte(n).

Ich willige zu diesem Zweck ein, dass die Zulassungsbehörde dem/der Bevollmächtigten auf geeignetem elektronischem Wege

- den Zeitpunkt der Wirksamkeit der Fahrzeugzulassung,
- das Kennzeichen,
- die festgesetzte Gebührenhöhe
- sowie im Falle einer Entscheidung gegen die Zulassung, den Ablehnungsgrund für die Zulassung

jeweils einschließlich meiner jeweils hierin enthaltenen personenbezogenen Daten übermittelt.

Ich willige zu diesem Zweck ein, dass dem/der Bevollmächtigten meine dem Steuergeheimnis unterliegenden kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse im Rahmen der Mitteilung über das Ergebnis der Prüfung etwaiger Kraftfahrzeugsteuerrückstände nach § 13 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetz sowie Art und Höhe etwaiger Gebührenrückstände durch die Zulassungsbehörde, einschließlich meiner jeweils hierin enthaltenen personenbezogenen Daten, bekannt gegeben werden dürfen, soweit dies für die Prüfung des jeweiligen internetbasierten Antrags erforderlich ist.

- [optional] Ich bitte darum, dass die Zulassungsbehörde dem/der Bevollmächtigten die in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II enthaltenen Daten jeweils einschließlich meiner hierin enthaltenen personenbezogenen Daten auf elektronischem Weg nach der wirksamen Zulassung zur Verfügung stellt. Hierfür habe ich hinsichtlich der in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II enthaltenen Daten eine separate Einwilligungserklärung unterzeichnet und wurde diesbezüglich von dem/der Bevollmächtigten nach der DSGVO belehrt.

Abschnitt B.**Ausgestaltung einer Bevollmächtigung durch eine juristische Person, Behörde, Vereinigung oder eines beruflich Selbstständigen⁸⁾****1. Vollmacht [Pflichtangaben]****Hiermit bevollmächtige ich / bevollmächtigen wir,***Vollmachtgeber (Fahrzeughalter)*

Name des Unternehmens		
Bei Einzelunternehmer zusätzlich	Name	Vorname
Wirtschaftszweig nach ErfassRL Kfz		
Großkundennummer der Zollverwaltung, sofern vorhanden (SEPA-Mandat wird bei anerkannten Großkunden der Zollverwaltung hierdurch ersetzt)		
Straße		Hausnummer
PLZ		Postfach
Ort		

 - den/die Bevollmächtigte(n) -

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Postfach
Ort		

⁸⁾ Ersetzt nicht die ggf. nach DSGVO vorgesehenen Einwilligungserklärungen.

2. Einzelzulassung, Mehrfachzulassung oder Dauervollmacht

Option 1 – Einzelzulassung

die Zulassung (inkl. Wiederzulassung, Tageszulassung und Halter- oder Adressänderung) nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für das folgende Fahrzeug durchzuführen:

a) fahrzeugspezifische Angaben

Entweder	Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN)	
oder	Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II)	
oder bei noch nicht produzierten Fahrzeugen	Herstellerschlüsselnummer (HSN) und	Typschlüsselnummer (TSN)

b) Angaben zur Zustellung der Zulassungsunterlagen

Ich wähle die **Abholung** der vollständigen Zulassungsunterlagen nach zuvor elektronisch übermitteltem Zulassungsbescheid **durch den Bevollmächtigten** oder ein durch ihn beauftragtes drittes* Unternehmen oder Person.

Für den Fall der Abholung durch einen Dritten sind folgende Angaben zu machen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

Ich wähle den **postalischen Versand** der Zulassungsunterlagen an folgende Adressaten:

Versand der Zulassungsunterlagen	Zulassungsbescheinigung Teil I und Plaketten	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter (D I)*
	Zulassungsbescheinigung Teil II	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter (D II)*

*Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Plaketten an die Adresse eines Dritten (D I) versandt werden sollen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

- *Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil II an die Adresse eines Dritten (D II, z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

Option 2 – Mehrfachzulassung

die Zulassung (inkl. Wiederzulassung, Tageszulassung und Halter- oder Adressänderung) gemäß Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für die folgenden Fahrzeuge durchzuführen (in der untenstehenden Liste können bis zu 100 Fahrzeuge angegeben werden):

a) fahrzeugspezifische Angaben					b) Angaben zur Zustellung der Zulassungsunterlagen		
	Entweder FIN	Oder ZB II	Oder (bei noch nicht produzierten Fahrzeugen)		Gesammelte Abholung durch Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte B oder D I in der Tabelle angeben)	Gesammelte postalische Übersendung an Halter, Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte H, B, D I oder D II in der Tabelle angeben)	
			HSN	TSN		ZB I + ZB II u. Plaketten	ZB I u. Plaketten
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							

*Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Plaketten an die Adresse eines Dritten (D I) versandt werden sollen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

*Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil II an die Adresse eines Dritten (D II, z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer

PLZ	Ort
-----	-----

- Option 3 – Dauervollmacht zur Regelung folgender Angelegenheiten**
- alle Vorgänge gemäß Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) (einschl. Zulassungen, Tageszulassungen, Wiederzulassungen und Halter- oder Adressänderungen) durchzuführen.

a) Befristung der Dauervollmacht (Gültigkeit max. 1 Jahr)

Die Dauervollmacht muss jedem Einzelantrag beigelegt werden. Sie erlischt spätestens am _____, spätestens jedoch ein Jahr ab Unterzeichnung. Die Dauervollmacht ist jederzeit widerrufbar.

b) Angaben zur Zustellung der Zulassungsunterlagen

- Ich wähle die **Abholung** der vollständigen Zulassungsunterlagen nach zuvor elektronisch übermitteltem Zulassungsbescheid **durch den Bevollmächtigten** oder ein durch ihn beauftragtes drittes* Unternehmen oder Person.
- Für den Fall der Abholung durch einen Dritten sind folgende Angaben zu machen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ	Ort	

- Ich wähle den **postalischen Versand** der Zulassungsunterlagen an folgende Adressaten:

Versand der Zulassungsunterlagen	Zulassungsbescheinigung Teil I und Plaketten	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter (D I)*
	Zulassungsbescheinigung Teil II	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter (D II)*

- *Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Plaketten an die Adresse eines Dritten (D I) versandt werden sollen:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ	Ort	

- *Nur auszufüllen, falls die Zulassungsbescheinigung Teil II an die Adresse eines Dritten (D II, z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname

Straße	Hausnummer
PLZ	Ort

3. Einwilligungserklärungen

Mir ist bekannt, dass der jeweils internetbasiert beantragte Vorgang in der Regel am Tag der Entscheidung der Zulassungsbehörde wirksam wird.

Ich willige zu diesem Zweck ein in die elektronische Bekanntgabe des jeweiligen Verwaltungsakts einschließlich der Übermittlung des Zulassungsbescheids und des vorläufigen Zulassungsnachweises, einschließlich meiner jeweils hierin enthaltenen personenbezogenen Daten, durch Übermittlung der Zulassungsbehörde an den/die Bevollmächtigte(n).

Ich willige zu diesem Zweck ein, dass die Zulassungsbehörde dem/der Bevollmächtigten auf geeignetem elektronischem Wege

- den Zeitpunkt der Wirksamkeit der Fahrzeugzulassung,
- das Kennzeichen,
- die festgesetzte Gebührenhöhe
- sowie im Falle einer Entscheidung gegen die Zulassung, den Ablehnungsgrund für die Zulassung

jeweils einschließlich meiner jeweils hierin enthaltenen personenbezogenen Daten übermittelt.

Ich willige zu diesem Zweck ein, dass dem/der Bevollmächtigten meine dem Steuergeheimnis unterliegenden kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse im Rahmen der Mitteilung über das Ergebnis der Prüfung etwaiger Kraftfahrzeugsteuerrückstände nach § 13 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetz sowie Art und Höhe etwaiger Gebührenrückstände durch die Zulassungsbehörde, einschließlich meiner jeweils hierin enthaltenen personenbezogenen Daten, bekannt gegeben werden dürfen, soweit dies für die Prüfung des jeweiligen internetbasierten Antrags erforderlich ist.

- [optional] Ich bitte darum, dass die Zulassungsbehörde dem/der Bevollmächtigten die in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II enthaltenen Daten jeweils einschließlich meiner hierin enthaltenen personenbezogenen Daten auf elektronischem Weg nach der wirksamen Zulassung zur Verfügung stellt. Hierfür habe ich hinsichtlich der in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II enthaltenen Daten eine separate Einwilligungserklärung unterzeichnet und wurde diesbezüglich von dem/der Bevollmächtigten nach der DSGVO belehrt.

Anlage 13 (zu § 41 Absatz 2 Satz 1)**Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen**

Breite 74 mm, Höhe 105 mm, Farbe hellrot, schwarzer Druck (Typendruck). Mehrseitig, auf Seite 3 und den folgenden Seiten derselbe Vordruck wie auf Seite 2. Mit Ausnahme von Seite 1 darf jede Seite Angaben über nur ein Fahrzeug enthalten. Geringfügige Abweichungen vom vorgeschriebenen Muster sind zulässig, insbesondere können zusätzliche Hinweise zur Verwendung aufgedruckt werden.

Abbildung Seite 1:

Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen nach	
Gültig vom	bis
_____	_____
Das vorstehende Kennzeichen ist	

Vorname, Name, Firma	

Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz, Straße und Hausnummer	

für die nachfolgend beschrieben Fahrzeuge zu Prüfungs-, Probe-, und Überführungsfahrten zugeteilt worden.	
Dieses Heft gilt nur, wenn die nachfolgende Beschreibung für das jeweilige Fahrzeug vom Inhaber in dauerhafter Schrift ausgefüllt und unterschrieben ist.	
Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz	

Ort, Datum	

Name der Zulassungsbehörde	

Unterschrift	

Abbildung Seite 2:

1	Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus
2	Hersteller-Kurzbezeichnung (Marke)
3	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
4	Hubraum in cm ³ Nennleistung in kW Leermasse in kg (nur bei Krafrädern)
5	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs (soweit nicht bekannt Baujahr)
6	Zulässige Gesamtmasse in kg
7	Zulässige max. Achslast in kg Achse 1 Achse 4 Achse 2 Achse 5 Achse 3
8	Höchstgeschwindigkeit in km/h
<p>_____</p> <p><u>Ort, Datum</u> _____</p> <p>_____</p> <p>Unterschrift des Inhabers und Bestätigung der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs</p>	

Abbildung Rückseite:

<p>Staum für weitere einmündig zugelassene E-Fahrzeuge)</p> <p>Kennzeichen: </p>	<p>Zur Beachtung!</p> <p>Die Angaben müssen richtig, richtig, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind dem zuständigen Zulassungsamt des nachfolgenden Bundeslandes der Zulassungsgewährung geltend zu machen. Bei Änderungen sind die Angaben zu ändern.</p> <p>Definition der Felder:</p> <p>B Bezeichnung</p> <p>D Datum der Erstaussendung des Fahrzeugs</p> <p>D.1 Marke</p> <p>D.2 Typenbezeichnung</p> <p>D.3 Herstellerbezeichnung</p> <p>D.4 Fahrzeugidentifizierungsnummer</p> <p>E Technische zulässige Gesamtmasse in kg</p> <p>F im Zulassungsmoment der Zulassung</p> <p>G Masse des im Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)</p> <p>H Gewichtszentrum</p> <p>I Internationale Zulassung</p> <p>J Hersteller</p> <p>K A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UU, UV, UW, UX, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ</p>	<p>110) Code des Typen</p> <p>111) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>112) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>113) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>114) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>115) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>116) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>117) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>118) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>119) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>120) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>121) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>122) Bauart des Typen bei Tankfahrzeugen in m³</p> <p>Hinweis zu Feld (11) bis (14): auch die Angaben der Befragten können im Rahmen der gültigen Vorschriften der Zulassungsgewährung geändert werden. Die Angaben sind die Angaben der Zulassungsgewährung und die Angaben der Zulassungsgewährung sind die Angaben der Zulassungsgewährung.</p>
---	---	---

Letze Seite

Hinweise

Rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung für Oldtimer-Fahrzeuge

Zwecke

Das rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung wurde aufgrund der Vorschriften des § 43 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) zugeteilt für:

a) Probefahrten:

Fahrten zur Feststellung und zum Nachweis der Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs

b) Überführungsfahrten:

Fahrten, die in der Hauptsache der Überführung des Fahrzeugs an einen anderen Ort dienen

c) An- und Abfahrten sowie Teilnahme an Veranstaltungen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen

d) Fahrten zum Zweck der Wartung und der Reparatur des Fahrzeugs

Anlage 16 (zu §§ 45 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und 49 Absatz 3)

Bestätigung über eine dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechende Haftpflichtversicherung

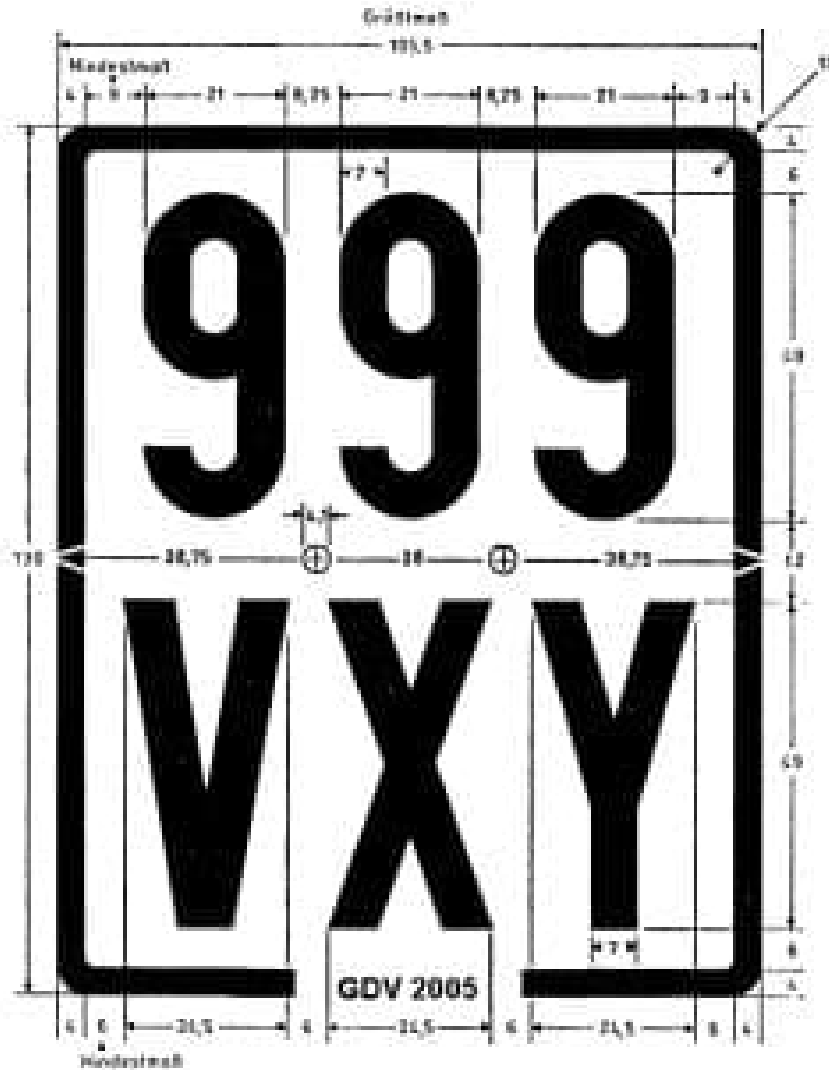
Bestätigung über eine dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechende Haftpflichtversicherung: Format DIN A6, Farbe: Untergrund gelb, Druck schwarz, drei Ausfertigungen

Die Bestätigung enthält die Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, zum Kennzeichen, zur Fahrzeugbeschreibung und zum Versicherungsnehmer sowie zusätzlich das Datum des Endes des Versicherungsschutzes.

Anlage 17(zu 53 Absatz 1 Satz 5)

Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge

1. Versicherungskennzeichen



Enthält eine Zeile nur eine oder zwei Ziffern oder einen oder zwei Buchstaben, so sind Zahlen und Buchstaben in der Mitte der Zeile anzubringen. Der Abstand vom Rand ist entsprechend zu vergrößern; die übrigen Abstände dürfen nur bis zum angegebenen Höchstmaß vergrößert werden.

2. Schrift

Schriftart und -größe nach DIN 1451-2:1986-02 (Anlage 4 Abschnitt 1 Nummer 2.3.1 und 2.3.2).

3. Maße

Art der Beschriftung	Schrifthöhe	Schriftbreite	Waagrechtlicher Abstand der Ziffern und Buchstaben voneinander ¹⁾	Waagrechtlicher Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand ²⁾ mindestens	Senkrechter Abstand der Ziffern und Buchstaben voneinander	Senkrechter Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand	Länge des Trennungsstriches	Breite des schwarzen, blauen oder grünen Randes	Höhe des Kennzeichens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand	Breite des Rahmens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
a) des Kennzeichens	49	7	Ziffern: 8 bis 15 Buchstaben: 5 bis 15	Ziffern: 9 Buchstaben: 6	12	6	-	4	130	105,5
b) des unteren Randes	4	0.57	1 ³⁾	2	-	-	2	-	-	-

¹⁾ Der Abstand der Buchstaben oder Ziffern untereinander muss gleich sein.

²⁾ Der waagerechte Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand muss auf beiden Seiten gleich sein.

³⁾ Zwischen den Buchstaben- und Zahlengruppen (Jahreszahl) ist ein Gruppenabstand in dreifacher Größe des normalen Abstandes freizulassen.

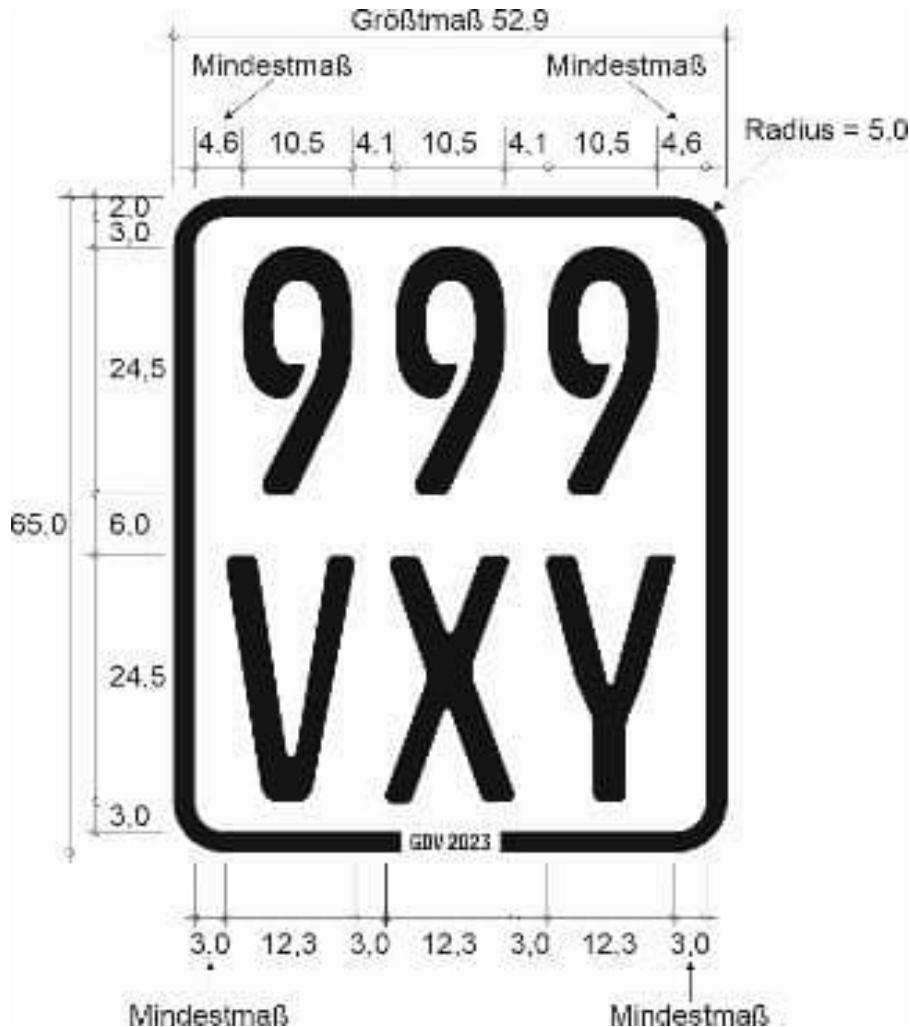
4. Ergänzungsbestimmungen

Die Ecken des Versicherungskennzeichens müssen mit einem Halbmesser von 10 mm abgerundet sein. Die Beschriftung des Kennzeichens darf nicht mehr als 1,5 mm über die Grundfläche hervortreten. Die Beschriftung erfolgt in fetter Mittelschrift, beim Zusammentreffen von mehr als 2 Buchstaben oder mehr als 2 Ziffern in fetter Engschrift. Der Buchstabe Q darf nicht verwendet werden. Die Farbtöne des Randes und der Beschriftung sind dem Farbbregister RAL 840 HR zu entnehmen, und zwar für schwarz RAL 9005, blau RAL 5012 und grün RAL 6010; der Farbton des Untergrundes des Kennzeichens ist weiß (ws) nach DIN 6171, Tabelle 3. Bei Verwendung von Stahlblech muss die Blechstärke mindestens 0,35 mm, bei Aluminiumblech mindestens 0,50 mm betragen. Wird anderes Material verwendet, so muss es eine entsprechende Festigkeit besitzen.

Anlage 18 (zu § 56 Absatz 2 Nummer 3)

Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge

1. Schematische Darstellung



Enthält eine Zeile nur eine oder zwei Ziffern oder einen oder zwei Buchstaben, so sind Zahlen und Buchstaben in der Mitte der Zeile anzubringen. Der Abstand vom Rand ist entsprechend zu vergrößern; die übrigen Abstände dürfen nur bis zum angegebenen Höchstmaß vergrößert werden.

- Die Beschriftung der Kennzeichenfolie erfolgt nach dem Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungerschwerende Schrift – FE-Schrift). Die Beschriftung muss den Schriftmustern „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ entsprechen. Die Schriftmuster können bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Postfach 10 01 50, 51401 Bergisch Gladbach, bezogen werden. Form, Größe und Ausgestaltung der Kennzeichenfolie müssen dem Muster und den Angaben der Anlage entsprechen.

3. Maße der Beschriftung und des Randes

Art der Beschriftung	Schrifthöhe	Schriftbreite	Waagrecht Abstand der Ziffern und Buchstaben voneinander	Waagrecht Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand mindestens	Senkrechter Abstand der Ziffern und Buchstaben voneinander	Senkrechter Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand	Breite des schwarzen, blauen oder grünen Randes	Höhe des Rahmens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand	Breite des Rahmens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand	Außenradius an allen 4 Ecken
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
der Plakette	24,5	Ziffern: 10,5 Buchstaben: 12,3	Ziffern: 4,1 Buchstaben: 3,0	Ziffern: 4,6 Buchstaben: 3,0	6,0	3,0	2,0	65,0	52,9	5,0
des unteren Randes	1,5	0,9	mindestens 0,1	mindestens 0,5	-	-	-	-	-	-
Allgemeintoleranzen nach ISO 2768-1 – Toleranzklasse c (grob)										

4. Farben

Die Farbtöne des Randes und der Beschriftung sind dem Farbbregister RAL 840 HR zu entnehmen, und zwar für schwarz RAL 9005, blau RAL 5012 und grün RAL 6010. Der Farbton des Untergrundes der Plakette ist weiß nach DIN 6171 Teil 1: 03.89, Tabelle 3.

5. Ergänzungsbestimmungen

Das verwendete Material muss eine hinreichende Festigkeit sowie Witterungsbeständigkeit des Aufklebers Kennzeichenfolie gewährleisten. Die Plakette samt ihrer vollflächigen Verklebung muss so beschaffen sein, dass diese beim Abziehen reißt, oder es müssen durch Augenschein deutlich erkennbare Veränderungen des Folienkörpers Kennzeichenfolie nach einem Entfernen aufgetreten sein, so dass dieser nicht wiederverwendbar wird. Das fälschungerschwerende Merkmal ist in Gestalt Form eines transparenten diffraktiven Hologrammotivs, das dauernd fest mit der Folie verbunden ist und die Lesbarkeit der Versicherungsplaketten-Beschriftung nicht beeinträchtigt, vorzusehen. Das verwendete Motiv soll dabei die Anmutung eines Glasbruchs haben. Das Hologramm ist in Form eines durchgehenden

Streifens linksbündig am rechten Rand der Versicherungsplakette transparent auszugestalten. Dieser Streifen ist unterlegt mit dem hellgrauen Schriftzug „ELEKTROKLEINSTFAHRZEUG“, der von rechts oben nach rechts unten, sowohl vertikal als auch horizontal mittig zwischen den Rahmeninnenseiten platziert, verlaufen soll. Der Schriftzug „ELEKTROKLEINSTFAHRZEUG“ ist in der Schriftart Arial Fett in Schrifthöhe 2 mm Millimeter in Großbuchstaben auszuführen. Zusätzlich muss zwischen den beiden Zeilen der Zahlen-Buchstaben-Kombination der Versicherungsplakette rechtsbündig in Form eines transparenten Hologramms der Schriftzug „GDV“ gefolgt von der jeweiligen Jahreszahl des Versicherungsjahres angebracht sein. Der Schriftzug „GDV“ sowie die Jahreszahl sind in der Schriftart „Euro Plate“ bzw. Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungserschwerende Schrift – FE-Schrift) in Schrifthöhe 4 mm Millimeter auszuführen.

Schematische Darstellung des Hologramms



[

Artikel 2

Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung

§ 9 Absatz 2 der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 434), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2432) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „§ 6 Absatz 5 Nummer 5“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 6 Nummer 6“ ersetzt.
2. In Satz 2 werden die Wörter „vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1086) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ gestrichen.

Artikel 3

Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung vom 12. Juli 2017 (BGBl. I S. 2374) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nummer 1 wird die Angabe „§ 46“ durch die Angabe „§ 75“ ersetzt.
2. In § 5 Absatz 2 Nummer 2 wird die Angabe „§ 36 Absatz 1“ durch die Angabe „§ 63 Absatz 1“ ersetzt.
3. In § 7 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „von § 15e“ durch die Wörter „der §§ 27, 29 oder des 30 Absatz 1 Nummer 2“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In § 60 Absatz 2 Satz 3 Nummer 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 16 Absatz 3 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 41 Absatz 4 oder § 43 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt

Artikel 5

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Nummern 174 bis 185c werden wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„174	Die Zulassungsbescheinigung Teil I oder sonstige Bescheinigung nicht mitgeführt	§ 4 Absatz 5 Satz 1 § 13 Absatz 6 Satz 1 § 28 Satz 2 § 31 Satz 3 § 52 Absatz 1 Satz 6 § 77 Nummer 4	10 €
	Zulassung		
175	Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger ohne die erforderliche EU-Typgenehmigung, Einzelgenehmigung oder Zulassung auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt	§ 3 Absatz 1 Satz 1 § 4 Absatz 1 § 77 Nummer 1 und Nummer 2	70 €
175a	Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger außerhalb des auf dem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums oder nach dem auf dem Kurzzeitkennzeichen oder nach dem auf dem Ausfuhrkennzeichen angegebenen Ablaufdatum oder Fahrzeug mit Wechselkennzeichen ohne oder mit einem unvollständigen Wechselkennzeichen auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt	§ 9 Absatz 2 Satz 6 Nummer 1 § 10 Absatz 3 Satz 6 Nummer 1 § 42 Absatz 4 Satz 3 § 45 Absatz 2 Satz 5 § 77 Nummer 1	50 €
176	Das vorgeschriebene Kennzeichen an einem von der Zulassungspflicht ausgenommenen Fahrzeug nicht geführt	§ 4 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1, 2 § 77 Nummer 1	40 €
177	Fahrzeug außerhalb des auf dem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums oder mit Wechselkennzeichen ohne oder mit einem unvollständigem Wechselkennzeichen auf einer öffentlichen Straße abgestellt	§ 9 Absatz 2 Satz 6 Nummer 2 § 10 Absatz 3 Satz 6 § 77 Nummer 10	40 €
	Betriebsverbot und -beschränkungen		
(178)	(aufgehoben)		
178a	Betriebsverbot wegen Verstoßes gegen Mitteilungspflichten oder gegen die Pflichten beim Erwerb des Fahrzeugs nicht beachtet	§ 15 Absatz 1 Satz 5, auch i. V. m. Absatz 4 Satz 2, Absatz 5 Satz 8 § 77 Nummer 6	40 €
179	Ein Fahrzeug in Betrieb gesetzt, dessen Kennzeichen nicht wie vorgeschrieben ausgestaltet oder angebracht ist; ausgenommen ist das Fehlen des vorgeschriebenen Kennzeichens	§ 12 Absatz 13 i. V. m. § 12 Absatz 1, 2 Satz 2 und 3, Absatz 6, 7, 8, 9 Satz 1, Absatz 10 Satz 1 auch i. V. m. § 41 Absatz 6 Satz 3 § 42 Absatz 3 Satz 4 § 43 Absatz 2 Satz 5 § 45 Absatz 2 Satz 5 § 77 Nummer 1	10 €
179a	Fahrzeug in Betrieb gesetzt, obwohl das vorgeschriebene Kennzeichen fehlt	§ 12 Absatz 13 i. V. m. § 12 Absatz 5 Satz 1, Absatz 9 § 77 Nummer 1	60 €

179b	Fahrzeug in Betrieb gesetzt, dessen Kennzeichen mit Glas, Folien oder ähnlichen Abdeckungen versehen ist	§ 12 Absatz 13 i. V. m. § 12 Absatz 2 Satz 1, Absatz 9 § 77 Nummer 1	65 €
179c	Fahrzeug mit CC- oder CD-Zeichen auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt, ohne dass hierzu eine Berechtigung besteht und diese in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen ist	§ 12 Absatz 12 Satz 3 § 77 Nummer 9	10 €
	Mitteilungs-, Anzeige- und Vorlagepflichten, Zurückziehen aus dem Verkehr, Verwertungsnachweis		
180	Gegen die Mitteilungspflicht bei Änderungen der tatsächlichen Verhältnisse, Wohnsitz- oder Sitzänderung des Halters, Standortverlegung des Fahrzeuges, Veräußerung oder Erwerb verstoßen	§ 15 Absatz 1 Satz 1 bis 4, Absatz 4 Satz 1, Absatz 5 Satz 1 erster Halbsatz, Satz 3 § 77 Nummer 13 und Nummer 14	15 €
180a	Als Halter ein Fahrzeug nicht oder nicht ordnungsgemäß außer Betrieb setzen lassen	§ 17 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 § 77 Nummer 7	15 €
	Internetbasierte Zulassung		
180b	Als Halter einen Plakettenträger nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß (ausgenommen auf einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen) angebracht	§ 26 Absatz 5 Satz 1 § 77 Nummer 20	40 €
180c	Plakettenträger auf einem Kennzeichenschild mit einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht	§ 26 Absatz 5 Satz 2 § 77 Nummer 21	65 €
180d	Fahrzeug ohne die dafür übersandten Plakettenträger oder mit einem anderen als den angebrachten Plakettenträgern zugehörigen zugeteilten Kennzeichen in Betrieb gesetzt	§ 26 Absatz 5 Satz 3 § 77 Nummer 1	70 €
180e	Als Halter die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges ohne die dafür übersandten Plakettenträger oder mit einem anderen als den angebrachten Plakettenträgern zugehörigen zugeteilten Kennzeichen zugelassen oder angeordnet	§ 26 Absatz 5 Satz 4 § 77 Nummer 2	70 €
	Rote Kennzeichen, Kurzzeitkennzeichen		
181	Gegen die Pflicht zur Eintragung in Fahrzeugscheinhefte verstoßen oder das rote Kennzeichen oder das Fahrzeugscheinheft nicht zurückgegeben	§ 41 Absatz 3 Satz 1, 6 § 77 Nummer 22, 24	10 €
181a	(aufgehoben)		
181b	(aufgehoben)		
182	Kurzzeitkennzeichen oder Oldtimerkennzeichen für unzulässige Fahrten oder an einem anderen Fahrzeug verwendet	§ 42 Absatz 3 Satz 1 § 43 Absatz 2 Satz 1 Halbsatz 2 § 77 Nummer 25	50 €
183	Gegen die Pflicht zum Fertigen, Aufbewahren oder Aushändigen von Aufzeichnungen über die Fahrten mit roten Kennzeichen verstoßen	§ 41 Absatz 3 Satz 3, 4 und 5 § 77 Nummer 5, 23	25 €
183a	Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen oder Fahrzeugscheinheft für Oldtimerfahrzeuge mit roten Kennzeichen nicht mitgeführt	§ 41 Absatz 3 Satz 2 § 43 Absatz 2 Satz 2 § 77 Nummer 4	10 €
183b	Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen nicht mitgeführt	§ 42 Absatz 5 Satz 3 § 77 Nummer 4	20 €
	Versicherungskennzeichen und -plaketten		

184	Fahrzeug in Betrieb gesetzt, dessen Versicherungskennzeichen oder -plakette nicht wie vorgeschrieben ausgestaltet ist, ausgenommen ist das Fehlen des vorgeschriebenen Versicherungskennzeichens oder der vorgeschriebenen Versicherungsplakette	§ 53 Absatz 7 § 56 Absatz 4 § 77 Nummer 1	10 €
	Ausländische Kraftfahrzeuge		
185	Zulassungsbescheinigung oder die Übersetzung des ausländischen Zulassungsscheins nicht mitgeführt oder nicht ausgehändigt	§ 46 Absatz 6 § 77 Nummer 4	10 €
185a	An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das heimische Kennzeichen oder das Unterscheidungszeichen unter Verstoß gegen eine Vorschrift über deren Anbringung geführt	§ 47 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 2, Absatz 2 Satz 1 Halbsatz 2 § 77 Nummer 26	10 €
185b	An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das vorgeschriebene heimische Kennzeichen nicht geführt	§ 47 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 1 § 77 Nummer 26	40 €
185c	An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das Unterscheidungszeichen nicht geführt	§ 47 Absatz 2 Satz 1 Halbsatz 1 § 77 Nummer 26	15 €.

2. Die laufenden Nummern 252 und 253 werden wie folgt gefasst:

„252	Die Zulassungsbescheinigung Teil I oder sonstige Bescheinigung auf Verlangen nicht ausgehändigt	§ 4 Absatz 5 Satz 1 § 13 Absatz 6 Satz 1 § 28 Satz 2 § 31 Satz 3 § 52 Absatz 1 Satz 6 § 77 Nummer 4	10 €
253	Einem Verbot, ein Fahrzeug in Betrieb zu setzen, zuwidergehandelt oder Beschränkung nicht beachtet	§ 5 Absatz 1 Satz 1 § 77 Nummer 6	70 €.

Artikel 6

Änderung der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften

In § 1 Absatz 1a Satz 4 der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 (BGBl. I S. 481), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. November 2018 (BGBl. I S. 2245) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 15 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung der FZV-Ausnahmeverordnung

§ 1 der FZV-Ausnahmeverordnung vom 20. August 2020 (BGBl. I S. 1968) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 wird die Angabe „§ 26“ durch die Angabe „§ 52“, die Angabe „§ 27“ durch die Angabe „§ 53“ und werden die Wörter „Anlage 12 zu § 27 Absatz 1 Satz 5“ durch die Wörter „Anlage 17 zu § 53 Absatz 1 Satz 5“ ersetzt.
2. In den Absätzen 2 und 7 werden jeweils die Wörter „Anlage 12 zu § 27 Absatz 1 Satz 5“ durch die Angabe „Anlage 17 zu § 53 Absatz 1 Satz 5“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 19 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden die Wörter „§ 11 Absatz 1 Satz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 werden die Wörter „§ 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 15 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
 - b) In Absatz 5 Satz 6 werden die Wörter „§ 16a Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 42 Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
2. In § 21 Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „§ 12 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 14 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
3. In § 29 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „§§ 16 und 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§§ 41 und 43 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
4. In § 29a Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „§ 34“ durch die Angabe „§ 61“ ersetzt.
5. In § 36a Absatz 2 Nummer 7 werden die Wörter „(§ 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe i der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)“ gestrichen.
6. Anlage VIII wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 2.2 wird wie folgt gefasst:

„2.2 Wenn untersuchungspflichtige Fahrzeuge ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet werden, ohne dass sie für den Mieter zugelassen sind, beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung in allen Fällen zwölf Monate. Abweichend von Satz 1 beträgt, sofern die nachfolgenden Fahrzeuge für eine Mindstdauer von einem Jahr von einem Mieter gemietet werden, die Frist für die Hauptuntersuchung an

 1. Personenkraftwagen nach Nummer 2.1.2.1 36 Monate und

2. Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse $\leq 3,5$ t nach Nummer 2.1.4.1 24 Monate.

Wird der Mietvertrag nachträglich auf eine Dauer von weniger als einem Jahr verkürzt, beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung in allen Fällen zwölf Monate.“

- b) In Nummer 2.3 Satz 2 werden die Wörter „(§ 14 Absatz 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung)“ durch die Wörter „(§ 16 Absatz 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung)“ und die Wörter „§ 7 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 8 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
- c) In Nummer 2.4 Satz 4 werden die Wörter „§ 7 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 8 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
- d) In Nummer 3.1.4.5 werden die Wörter „§ 46 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 75 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
- e) In Nummer 3.1.4.8 werden die Wörter „§ § 39 Absatz 5b der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 66 Absatz 8 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt

Artikel 9

Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

In § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 29a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 56 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

Artikel 10

Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) wird wie folgt geändert:

1. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden die Wörter „§ 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt;
 - bb) In Satz 4 werden die Wörter „§ 11 Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

- b) In Absatz 4 werden die Wörter „§ 13 Absatz 4 Satz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 15 Absatz 5 Satz 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ und die Wörter „§ 14 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 16 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
 - c) In Absatz 5 werden die Wörter „Abschnitt 2a Unterabschnitt 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „Abschnitt 3 Unterabschnitt 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
 - d) In Absatz 7 werden die Wörter „§ 14 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 16 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ und die Wörter „§ 15g der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 24 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
- 2. In § 16 Absatz 8 werden die Wörter „Abschnitt 2a Unterabschnitt 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „Abschnitt 3 Unterabschnitt 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
 - 3. In § 18 werden die Wörter „§ 6 Absatz 7 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 6 Absatz 8 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

Artikel 11

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 2 Absatz 3a Satz 2 Nummer 4 wird das Wort „Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung“ durch das Wort „Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
- 2. In § 39 Absatz 10 Satz 3 wird die Angabe „§ 9a“ durch die Angabe „§ 11“ ersetzt.

Artikel 12

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1809) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. Dem § 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:
 - “(3) Unterliegt die Amtshandlung der Umsatzsteuer, kann diese der Gebühr hinzugerechnet werden.“
- 2. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

“1. Portokosten; Entgelte für Zustellungen durch die Post mit Postzustellungsurkunde und für Nachnahmen sowie im Einschreibeverfahren; Entgelte für Eil- und Expresszustellungen, soweit sie auf besonderen Antrag des Gebührenschuldners erfolgen,“.

- b) In Nummer 11 werden die Wörter „§ 24 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ und die Wörter „§ 25 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 51 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

3. Die Anlage wird wie folgt geändert:

- a) Der 1. Abschnitt Unterabschnitt A wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 123.1 werden in der Spalte „Gegenstand“ die Wörter „§ 12 Absatz 4 Nummer 1 FZV“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 4 Nummer 1 FZV“ ersetzt.

bb) In Nummer 123.2 werden in der Spalte „Gegenstand“ die Wörter „§ 12 Absatz 4 Nummer 2 FZV“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 4 Nummer 2 FZV“ ersetzt.

cc) In Nummer 127 werden in der Spalte „Gegenstand“ nach dem Wort „Versicherungskennzeichens“ die Wörter „oder einer Versicherungsplakette“ eingefügt.

dd) Nach Unterabschnitt 2 wird der folgende Unterabschnitt 2a eingefügt:

„2a Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt		
128	Registrierung einer juristischen Person des Privatrechts als Großkunde bei der Großkundenschnittstelle des Kraftfahrt-Bundesamtes	3.220,00
129	Entgegennahme eines Antrages eines Großkunden durch die Großkundenschnittstelle [und Weiterleitung des Antrags an die zuständige Zulassungsbehörde]	0,30“.

- b) Der 2. Abschnitt Unterabschnitt A wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 221 bis 221.2.1 werden wie folgt gefasst:

„221	<p>Zulassung eines Kraftfahrzeugs/Anhängers</p> <p>Die Gebühren nach Nummern 221.1, 221.2, 221.3, 221.6 und 221.8 erhöhen sich bei gleichzeitiger Änderung technischer Daten um die Gebühr nach Nummer 225.</p> <p>Die Gebühren nach Nummern 221.1, 221.2 und 221.3 erhöhen sich, wenn der Abruf von Daten gemäß § 14 Absatz 3 Satz 4 FZV beim Kraftfahrt-Bundesamt nicht möglich ist und die Daten im örtlichen Fahrzeugregister nicht verfügbar sind, um 15,30 Euro.</p> <p>Die Gebühren nach den Nummern 221.1, 221.1.1, 221.2, 221.2.1, 221.10 und 221.10.1 erhöhen sich im Falle der Zuteilung einer vom regelmäßigen Zuteilungsverfahren der Zulassungsbehörde abweichenden Erkennungsnummer (Wunschkennzeichen) um 10,20 Euro.</p> <p>Die Gebühren nach Nummern 221.1, 221.2, 221.6 und 221.8 erhöhen sich im Falle des Umtauschs des Fahrzeugbriefs in eine Zulassungsbescheinigung Teil II um 5,10 Euro. Die Gebühren nach Nummern 221.1 und 221.2 erhöhen sich im Falle der Zuteilung eines Wechselkennzeichens um 6,00 Euro.</p>	
221.1	Zulassung oder Wiederezulassung – jeweils außer in den Fällen der Nummern 221.1.1, 221.6 und 221.7 –, Änderung des	30,00

	Kennzeichens, Änderung des Betriebszeitraums beim Saisonkennzeichen, Wechsel der Kennzeichenart, wobei in diesen Fällen eine erneute Zulassungsgebühr oder eine Gebühr nach Nummer 221.2, 221.6 oder 221.8 nicht zusätzlich anfällt	
221.1.1	Internetbasierte Zulassung, internetbasierte Wiederzulassung außer im Fall der Nummer 221.7 Diese Gebühr erhöht sich für einen Plakettenträger für Prüfplaketten um 0,30 Euro.	12,80
221.1.2	Tageszulassung eines Fahrzeugs	45,90
221.1.3	Internetbasierte Tageszulassung	14,90
221.2	Adressänderung nach Wohnsitzwechsel aus einem anderen Zulassungsbezirk und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.2.1	27,10
221.2.1	Internetbasierte Adressänderung nach Wohnsitzwechsel aus einem anderen Zulassungsbezirk und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel	12,10“.

bb) Die Nummern 221.6 bis 221.10.1 werden durch die folgenden Nummern 221.6 bis 221.11.2 ersetzt:

„221.6	Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung innerhalb desselben Zulassungsbezirks – ohne Halterwechsel mit nach § 16 Absatz 1 Satz 4 FZV reserviertem Kennzeichen –, außer im Fall der Nummer 221.7	23,00
221.7	Internetbasierte Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung innerhalb desselben Zulassungsbezirks – ohne Halterwechsel und mit nach § 16 Absatz 1 Satz 4 reserviertem Kennzeichen – Diese Gebühr erhöht sich für einen Plakettenträger für Prüfplaketten um 0,30 Euro	10,60
221.8	Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.8.1.	24,20
221.8.1	Internetbasierte Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – Halterwechsel	10,40
221.9	Adressänderung nach Wohnsitzwechsel aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.9.1	23,60
221.9.1	Internetbasierte Adressänderung nach Wohnsitzwechsel aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel.	9,90
221.10	Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.10.1	26,20
221.10.1	Internetbasierte Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – Halterwechsel – Diese Gebühr erhöht sich für einen Plakettenträger für Prüfplaketten um 0,30 Euro.	12,40
221.11.1	Elektronischer Antrag einer juristischen Person auf Zulassung, Wiederzulassung oder Außerbetriebsetzung, der über die Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt abgewickelt wird.	entsprechend der Nummern 221.1.1, 221.7 oder 224

221.11.2	Soweit der Bearbeitungsaufwand aufgrund besonderer Umstände des Einzelfalls nicht durch die Gebühr nach Nummer 221.11.1 i.V.m. den Gebühren nach den Nummern 221.1.1, 221.7 oder 224 abgegolten ist, wird zusätzlich der Zeitaufwand berechnet. Die Gebühr hierfür beträgt je angefangene Viertelstunde Bearbeitungszeit 12,80 Euro.“	
----------	---	--

cc) In den Nummern 222 und 223 werden in der Spalte „Gegenstand“ jeweils die Wörter „§ 12 Absatz 3 Nummer 4 FZV“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 3 Satz 4 FZV“ ersetzt.

dd) Die Nummern 224.1 und 224.2 werden wie folgt gefasst:

„224.1	innerhalb oder außerhalb des Zulassungsbezirks	15,90
224.2	internetbasiert	2,10“.

ee) Die Nummern 224.3 und 224.4 werden aufgehoben.

ff) Die Nummer 225.1 wird wie folgt gefasst:

„225.1	Internetbasierte Änderung der Anschrift des Halters innerhalb desselben Zulassungsbezirks	4,30“.
--------	---	--------

gg) In Nummer 227 werden in der Spalte „Gegenstand“ die Wörter „§ 12 Absatz 3 Nummer 4 FZV“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 3 Satz 4 FZV“ ersetzt.

hh) In Nummer 259 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „§ 9a Absatz 4 FZV“ durch die Angabe „§ 14 Absatz 4 FZV“ ersetzt.

Artikel 13

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. September 2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) in der Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist, wurde seit ihrer Verkündung erheblich verändert und ergänzt. Die Verordnung stimmt aufgrund der vielen Änderungen nicht mehr mit den Grundsätzen der Rechtsförmlichkeit überein

Mit der vorliegenden Verordnung wird das Ziel verfolgt, die FZV nun in Rahmen eines Neuerlasses rechtsförmlich anzupassen, verschiedene Beschlüsse auf Bund-Länder-Ebene hinsichtlich der Vorschriften über die Fahrzeugzulassung umzusetzen sowie mit dem weiteren Ausbau der internetbasierte Fahrzeugzulassung das Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung effizienter und weniger zeitaufwendig zu gestalten. Mit der Verordnung wird die Digitalisierung der Verwaltung vorangetrieben, indem die Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode, proaktives Verwaltungshandeln durch antragslose und automatisierte Verfahren gesetzlich zu verankern (vgl. S. 8 Zeile 176-178 des Koalitionsvertrages), für den Bereich der Fahrzeugzulassung umgesetzt wird. Die weitere Digitalisierung der i-Kfz-Prozesse dient damit der Erfüllung folgender Punkte aus dem Koalitionsvertrag:

Die Erweiterung der Identifizierungsmöglichkeiten für natürliche und juristische Personen im Rahmen des Antragsverfahrens bei der internetbasierten Fahrzeugzulassung, auch für den Fall, dass Wirtschaftsakteure als Vermittler auftreten, dient der Umsetzung der Absicht, „ein vertrauenswürdigen, allgemein anwendbares Identitätsmanagement“ in der Verwaltung anzubieten (vgl. Seite 15, Zeile 408– 409 des Koalitionsvertrages).

Der Ausbau der Digitalisierung der Fahrzeugzulassung, durch Schaffung neuer Identifizierungsmöglichkeiten für natürliche und juristische Personen sowie die vollautomatisierte Antragsbearbeitung als Regelfall ebnet einen weiteren Beitrag, die „Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten voran(zu)treiben“ (vgl. Seite 53, Zeile 1699 des Koalitionsvertrages).

Außerdem ist es notwendig bestehende Widersprüche der bisherigen Fassung der FZV zum Europäischen Recht rechtförmlicher als auch inhaltlicher Art auszuräumen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Auf Bund Länder-Ebene sind verschiedene Beschlüsse ergangen, die im Bereich der Fahrzeugzulassung mit der vorliegenden Verordnung umgesetzt werden sollten. Diese Änderungen tragen dazu bei, die FZV widerspruchloser zu fassen, das Zulassungsverfahren für Bürger zu vereinfachen, die Zulassungsbehörden zu entlasten und bestimmte Unzulänglichkeiten der bisherigen Verordnung zu beseitigen. Dies betrifft insbesondere

- die Überarbeitung der Vorschriften über die freiwillige Zulassung von zulassungsfreien Fahrzeugen,
- die Vereinfachung der Fahrzeugzulassung bei importierten EU-Fahrzeugen, bei denen aus den vorgelegten Unterlagen nicht alle geforderten technischen Daten zu entnehmen sind, indem in der FZV klargestellt wird, dass fehlende Daten aus einem

von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder einen Unterschriftsberechtigten eines Technischen Dienstes erstellten Gutachten ergänzt werden können;

- die Überarbeitung der bisherigen sehr eng formulierten Regelung für die Zuteilung weiterer Unterscheidungskennzeichen;
- die Erleichterung und Flexibilisierung der Erhältlichkeit blauer Plaketten zur Förderung der Elektromobilität und der Entlastung der Zulassungsbehörden zwecks Konzentration auf deren Kernkompetenz;
- die Überarbeitung der Vorschriften zu Mietfahrzeugen für Selbstfahrer, um Anbieter aktueller Vermietungsmodelle gegenüber gängigen Leasingverträgen nicht hinsichtlich der Fristen zur Durchführung der Hauptuntersuchungen zu benachteiligen;
- die Entbindung von bestimmten der Vorlagepflichten der Zulassungsbescheinigung Teil II bei der Wiederezulassung;
- die Überarbeitung verschiedener Kennzeichenvorschriften und die Anpassung der Abbildungen an die Textvorgaben der FZV.

Außerdem werden die Grundsätze europäischer Freizügigkeit noch konsequenter umgesetzt, indem die Vorschriften zum Empfangsbevollmächtigten für die Fälle der Fahrzeugzulassung, wenn der Antragsteller keinen Wohnsitz, Sitz oder Aufenthaltsort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland hat, angepasst werden.

Die FZV wird rechtsförmlich an europäische Vorschriften, die seit dem Inkrafttreten der FZV geändert oder zum Teil durch andere Vorschriften ersetzt wurden (wie zum Beispiel die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 S. 1)⁹⁾ ersetzt wurde) angepasst. Dies betrifft auch die Wahl der europarechtskonformen Begrifflichkeiten.

Letztendlich wurde die FZV seit Ihrem Inkrafttreten durch die Einführung der Vorschriften zur internetbasierten Fahrzeugzulassung in einem eigenen Abschnitt 2a und der stetigen Weiterentwicklung dieser erheblich erweitert. Die internetbasierte Fahrzeugzulassung wurde bereits stufenweise für einzelne Zulassungsvorgänge realisiert:

Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 19.10.2012 (BGBl. I S. 2749) wurde die internetbasierte Außerbetriebsetzung (Stufe 1 i-Kfz), mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017 (BGBl. I S. 522) wurde die internetbasierte Wiederezulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (Stufe 2 i-Kfz) und mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.03.2019 (BGBl. I S. 382) wurden die internetbasierte Neuzulassung und Umschreibung (Stufe 3 i-Kfz) eingeführt.

⁹⁾ im Folgenden als Verordnung (EU) 2018/858 bezeichnet.

Im Rahmen der vorliegenden Verordnung werden die Vorschriften über die internetbasierte Fahrzeugzulassung (Stufe 4 i-Kfz) erheblich erweitert:

1. Um die Identifizierung der Antragsteller barriereärmer und bürgerfreundlicher zu gestalten wird das Vertrauensniveau bei der Identifizierung im Rahmen des internetbasierten Verfahrens vom Niveau „hoch“ auf das Niveau „substanziell“ erweitert. Die Vertrauensniveaus sind in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (eIDAS-Verordnung) definiert. Dabei wird zwischen den Vertrauensniveaus „niedrig“, „substanziell“ und/oder „hoch“ unterschieden. Eine Überprüfung ergab, dass ein Vertrauensniveau „substanziell“ genügt, um die bei der Antragsstellung zu verarbeitenden Daten gegen einen Missbrauch ausreichend zu schützen. Für den Prozess der Außerbetriebsetzung wird auf eine Identifizierung verzichtet.

Die zuständige Zulassungsbehörde kann auch erlauben, dass mit einer qualifizierten elektronischen Signatur signierte Anträge eingereicht werden, sofern die Angaben zum Vor- und Nachnamen der antragstellenden Person mit den entsprechenden Daten des Halters übereinstimmen und für die Anbringung der qualifizierten elektronischen Signatur eine sonstige Identifizierungsmethode verwendet wurde, die in § 11 Absatz 1 des Vertrauensdienstegesetzes (VDG) festgelegt ist. Dies ist nur in den dezentralen Portalen zulässig nach Maßgabe des Artikels 24 Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe d Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014.

2. Mit Stufe 4 erhalten juristische Personen erstmalig die Möglichkeit, die Zulassungsvorgänge Erstzulassung, Tageszulassung, Umschreibung, Wiederzulassung und Außerbetriebsetzung internetbasiert unter Einhaltung des in Nummer 1 genannten Vertrauensniveaus über die bestehenden dezentralen Portale der Zulassungsbehörden zu nutzen. Der Zugang wird durch die Erweiterung des Vertrauensniveaus auf substanziell unterstützt.

3. Es wird die Möglichkeit geschaffen, nun auch Oldtimer-, Saison- sowie E-Kennzeichen im Rahmen des internetbasierten Zulassungsverfahrens zu beantragen.

4. Die vollautomatisierte Antragsbearbeitung wird Regelfall bei der Bearbeitung von Anträgen in den Portalen der Zulassungsbehörden, nur wenn diese scheitert, findet die teilautomatisierte Antragsbearbeitung statt.

5. Es wird dem Bedarf der Wirtschaft Rechnung getragen, eine auf einen Tag befristete Zulassung zu ermöglichen (Tageszulassung). Mit dem Fahrzeug soll hierfür die Fahrt befristet auf den einen Tag der Zulassung ermöglicht werden.

6. Die Möglichkeit der sofortigen Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nach Abschluss des internetbasierten Zulassungsverfahrens wird geschaffen, d.h. die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem neu- oder wiederzugelassenen Fahrzeug wird unmittelbar nach der rechtswirksamen Bekanntgabe des Zulassungsbescheides möglich.

7. Es wird die GKS beim KBA geschaffen, die es juristischen Personen des Privatrechts, die über 500 Zulassungsvorgänge pro Jahr durchführen, ermöglicht, nach entsprechender Registrierung als Großkunde, diese Massenzulassungsvorgänge in einem automatisierten und einheitlichen Verfahren über diese Schnittstelle abzuwickeln. Während sich die Anforderungen der juristischen Personen an internetbasierte Verfahren, sofern sie wenige Zulassungen durchführen, kaum von den Anforderungen natürlicher Personen unterscheiden, grenzen sich die Anforderungen der Großkunden davon wesentlich ab. Großkunden agieren oftmals bundesweit und lassen in unterschiedlichen Zulassungsbehörden eine hohe Anzahl an Fahrzeugen zu. Um diese Vorgänge schnell und effizient abwickeln zu können und die Zulassungsbehörden zu entlasten, haben sie einen Bedarf an möglichst automatisierten und bundesweit einheitlichen Zulassungsprozessen. Dieser besondere Bedarf wird über die GKS beim KBA nunmehr gedeckt.

In diesem Zusammenhang erfolgen auch die Anpassung der Vorschriften der GebOSt). Die Gebührennummern für die Zulassung/Wiederzulassung, Umschreibung und Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr wurden überprüft und neu kalkuliert und werden nunmehr angepasst. Im Ergebnis wird das internetbasierte Zulassungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft kostengünstiger. Ergänzend werden erstmals Gebührentatbestände für die sog. Tageszulassung von Fahrzeugen, d.h. die Erstzulassung eines Fahrzeuges für die Dauer ausschließlich eines Tages, eingeführt. Neue Gebührentatbestände werden ferner eingeführt für die Registrierung und Antragentgegennahme von Großkunden bei der GKS beim KBA sowie für die Abwicklung von Verwaltungsvorgängen über die GKS

Die Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung, BKatV) wird ebenfalls an die Neufassung der FZV angepasst. Es werden neue Gebührentatbestände geschaffen, mit deren Hilfe die mit dieser Verordnung verfolgten Ziele besser durchgesetzt werden können.

Aufgrund der Neufassung der FZV ergeben sich weitere Folgeänderungen anderer Vorschriften (vgl. Artikel 2 bis 12 des Regelungsteils), die jedoch im weitesten Sinne Anpassungen der Verweise auf die Vorschriften der FZV sind.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Der Bund verfügt gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 6 Absatz 1 Nummern 6 und 11 bis 14, Absatz 2 Nummer 3, Absatz 3 Nummern 2, 3, und 6, § 6a Absatz 1 Satz 1, § 6g Absatz 4 sowie § 26a des Straßenverkehrsgesetzes über die Regelungskompetenz hinsichtlich des Erlasses der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr und der Bußgeldkatalog-Verordnung. Die Zustimmung des Bundesrats ist erforderlich. Der Bund verfügt gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes über die Regelungskompetenz hinsichtlich der weiteren von den Folgeänderungen betroffenen Vorschriften.

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

Die Verordnung geht nicht über europarechtliche Vorgaben hinaus.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels leisten internetbasierte Verfahren generell einen Beitrag zum besseren Nachfragemanagement von Verwaltungsdienstleistungen. Unter Berücksichtigung der zukünftigen regionalen Verteilung der Bevölkerung ist die Möglichkeit der internetbasierten Fahrzeugzulassung sowohl für Ballungsräume mit knappen Terminofferten bei hohen Fallzahlen als auch für ländliche Gebiete mit weiten Fahrstrecken zu Zulassungsbehörden ein attraktives und bürgerfreundliches Angebot. In ländlichen Kreisen hat das Auto im Alltag zudem für die Mobilität eine höhere Bedeutung als

etwa in Großstädten. Gleichzeitig sind dies aber auch häufig die Regionen mit abnehmender Bevölkerungszahl. Über E-Government-Angebote wie die internetbasierte Fahrzeugzulassung kann die staatliche Daseinsvorsorge im ländlichen Raum aufrechterhalten werden.

Vorteile auf Grund der entfallenden Bearbeitungs- sowie Wege- und Wartezeiten und sich erübrigenden Fahrtkosten gelten dabei sowohl für den städtischen als auch den ländlichen Raum. Die Gewährleistung des leicht erreichbaren Zugangs zu Verwaltungsdienstleistungen nun auch für juristische Personen führt darüber hinaus zur Steigerung der Attraktivität der ländlichen Räume als Wohnorte. Den Menschen mit eingeschränkter Mobilität, wie älteren Menschen oder Menschen mit einer Schwerbehinderung, bietet die internetbasierte Fahrzeugzulassung überdies die Möglichkeit eines erleichterten Zugangs zu dieser Dienstleistung an. Die Automatisierung der Antragsstellung und der Bearbeitung entlastet außerdem die bereits heute stark belasteten Zulassungsbehörden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Erweiterung der internetbasierten Fahrzeugzulassung und die Einführung einer vollautomatisierten Antragbearbeitung als Regelfall mit elektronischer Bekanntgabe (online abrufbar) ermöglicht eine Ressourcenschonung durch die potentielle Einsparung von Papier. Fahrten mit Kraftfahrzeugen zu weiter gelegenen Zulassungsbehörden entfallen bei Inanspruchnahme.

Im Übrigen berührt die Verordnung keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim KBA entstehen für den Betrieb der GKS zusätzliche Kosten von jährlich rund 2,110 Millionen Euro. Die entstehenden laufenden Ausgaben können mit Gebühreneinnahmen ausgeglichen werden. Hierfür werden mit dieser Verordnung entsprechende Tatbestände (Registrierung, Antragstellung) in der GebOSt geschaffen.

Im Einzelnen:

Mit dem Betrieb der GKS entsteht im KBA ein begleitender Verwaltungsaufwand im Bereich der Registrierung der Großkunden sowie der Antragsbearbeitung.

Zur Bestimmung des Personalbedarfs wurde von 5000 Großkunden ausgegangen, die nach Registrierung für durchschnittlich 20 Jahre das Verfahren nutzen. Weiterhin wurde davon ausgegangen, dass ca. 50 % aller heutigen Fahrzeug-Zulassungsvorgänge (in 2019 insgesamt ca. 26 Millionen. Vorgänge) über die GKS gestellt werden.

Auf dieser Basis stellt sich die Personal- und Finanzplanung wie folgt dar:

- Zur Personalplanung

Für den Betrieb der GKS entsteht im KBA dauerhafter personeller Mehraufwand im Bereich der Zentralen Register, in dem die fachliche Federführung der GKS liegt, sowie im Bereich der IT. Bei der Ermittlung des Personalbedarfs wurden die langjährigen Erfahrungen des KBA im Rahmen der Registerführung und den damit verbundenen fachlichen und technischen Aufgaben und Aufwänden herangezogen und auf die neuen Aufgaben übertragen.

Für die Registrierung und Zulassung der Großkunden zum Verfahren, deren Überwachung und Betreuung ergibt sich ein personeller Mehraufwand von 5 zusätzlichen Planstellen (zwei Planstellen für die Verfahrensbetreuung in der Wertigkeit A 10 und drei Planstellen für die Anwenderbetreuung in der Wertigkeit A 9m).

Für die Antragsbearbeitung und Unterstützung der Großkunden im Fehlerfall (Support), ergibt sich ein personeller Mehraufwand von 12 zusätzlichen Planstellen (eine Planstelle in der Verfahrensbetreuung in der Wertigkeit A 11, zwei Planstellen für die Verfahrensbetreuung in der Wertigkeit E 9b, eine Planstelle für die Fachberatung in der Wertigkeit A 9m, acht Planstellen für die Fachberatung in der Wertigkeit A 8).

Für die IT-seitige Unterstützung der fachlichen Aufwände und die Sicherstellung des Betriebs der technischen Systeme, ergibt sich ein personeller Mehraufwand von 2 zusätzlichen Planstellen (eine Planstelle für die Softwareentwicklung in der Wertigkeit E 11, eine Planstelle für die Netzwerkadministration in der Wertigkeit E 11).

Die Bestimmung der Personalkostensätze des KBA basiert auf dem Kalkulationsschema des BMF (vgl. z.B. II A 3 - H 1012-10/07/0001 :016 vom 18.06.2020), wobei die Personaleinzelkosten auf den Rundschreiben des BMF und die Sachkosten- und Gemeinkosten auf KLR-Ist-Ergebnissen des KBA beruhen.

Die Personalkostensätze aus 2020 wurden im KBA bisher nicht fortgeschrieben, da im KBA getätigte einmalige Investitionen, die gemäß BMF Berechnungsschema zu berücksichtigen sind, zu einem starken Anstieg der PKS geführt hätten, auch wenn die Personaleinzelkosten gemäß Besoldungs-/Entgeltentwicklung nur in geringerem Umfang gestiegen sein können.

- Zur Finanzplanung

Der Betrieb der GKS führt gemäß obiger Darstellung zu zusätzlichen laufenden Kosten von jährlich rund 2,110 Millionen Euro. Es ergibt sich ein dauerhafter Stellenbedarf von sieben Planstellen im gehobenen Dienst und 12 Planstellen im mittleren Dienst.

Die entstehenden laufenden Ausgaben können mit Gebühreneinnahmen ausgeglichen werden. Hierfür werden entsprechende Tatbestände (Registrierung, Antragstellung) in der GebOSt geschaffen.

Nach bisherigem Sachstand und vorbehaltlich künftiger Entwicklungen bei der Ausrichtung und Umsetzung der GKS können die o.g. Personalaufwände in den Bereichen Registrierung und Antragstellung durch folgende Gebühren gedeckt werden:

- Gebühr je Registrierung eines Großkunden in Höhe von 3.219,39 Euro,
- Gebühr je gestellten Antrag in Höhe von 0,30 Euro, davon entfallen 0,15 Euro unmittelbar auf ein Verwaltungshandeln des KBAs und 0,13 Euro zzgl. 0,2 Euro Mehrwertsteuer auf Verwaltungshandeln im Rahmen der Durchführung bestimmter Prüfungshandlungen im Rahmen der nach dem OZG beauftragten Institutionen des Landes Baden-Württemberg, das insoweit auch für die nachnutzenden Bundesländer und das KBA tätig wird.

Im Einzelplan 12 im Kapitel 1215 wird demnach mit Gebührenmehreinnahmen in Höhe von 4,098 Millionen Euro pro Jahr gerechnet, von denen die Hälfte im Rahmen der Durchführung bestimmter Prüfungshandlungen der nach dem OZG beauftragten Institutionen des Landes Baden-Württemberg, das insoweit auch für die nachnutzenden Bundesländer und das KBA tätig wird, abzuführen ist. Zusätzlich dazu werden voraussichtlich 16,097 Millionen Euro durch die Großkunden-Registrierung eingenommen, wenn davon ausgegangen wird, dass sich circa 5000 Großkunden im Laufe der Zeit registrieren werden. Die Mehreinnahmen der GKS erfolgen im Kapitel 1215. Basis für die Schätzung ist die Annahme der Registrierung von 5.000 Großkunden in einem Zeitraum von 5 Jahren. Bei Betriebsaufnahme der GKS im Mai 2023 beläuft sich der Zeitraum von Mai 2023 bis Mai 2028. Es wird ein Aufwand

von 16.032.519 Millionen Euro geschätzt, der mit den Mehreinnahmen durch die Registrierungsgebühr ausgeglichen wird.

Der entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalkosten ist innerhalb des Einzelplans 12 gegenzufinanzieren. In den Haushalten der in den Ländern für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörden entsteht ebenfalls ein Haushaltsaufwand ohne Erfüllungsaufwand aufgrund der mit dieser Verordnung vorgenommenen Änderungen, insbesondere im Bereich der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Die Kosten wurden bei der Bemessung der Gebühren für die jeweiligen Amtshandlungen berücksichtigt und werden durch diese ausgeglichen.

4. Erfüllungsaufwand

Das BMDV bat Destatis um die vollständige Schätzung des Erfüllungsaufwandes, der durch die Umsetzung der Vorgaben aus der hiesigen Verordnung entsteht. Dabei wird zwischen dem durch die Umsetzung der i-Kfz-Stufe 4 entstehenden Erfüllungsaufwand und dem durch die sonstigen Änderungen entstehenden Erfüllungsaufwand differenziert.

Nach dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ wird untersucht, welche finanziellen und zeitlichen Be- oder Entlastungen durch die geplante Regelung für die Normadressaten zu erwarten sind. Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser Aufwand seit 01.01.2020 kategorisiert.

Zur Ermittlung von Fallzahlen und Zeiten wurden u.a. Auskünfte des KBA, von Zulassungsbehörden und beteiligten Großkunden, vom Land Baden-Württemberg zum OZG-Kontext sowie einem Portalanbieter eingeholt. Zeitaufwände für die Antragstellung über ein Online-Portal wurden anhand einer von einem beteiligten IT-Dienstleister zur Verfügung gestellten Testumgebung simuliert.

i) Erfüllungsaufwand für Änderungen im Rahmen der Einführung der Stufe 4 i-Kfz

Der vorliegende Abschnitt befasst sich mit dem durch die Einführung der i-Kfz-Stufe 4 entstehenden Erfüllungsaufwand.

Dabei gelten die folgenden Ausführungen zu aktueller und künftig möglicher Nutzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung gelten für alle Normadressaten und Zulassungsvorgänge.

- Die Statistik des KBA verzeichnet für das Jahr 2021 insgesamt rund 25,3 Millionen Zulassungsvorgänge, Außerbetriebsetzungen und Adressänderungen (mit und ohne Bezirkswechsel). Schätzungsweise rund 20,1 Millionen Vorgänge (80 %) fanden durch bzw. für natürliche Personen statt. Diese Gruppe ist bislang berechtigt, das internetbasierte Verfahren zu nutzen. Von den rund 20,1 Millionen Vorgängen wurden nach Angaben des KBA jedoch lediglich rund 120 Tsd. Vorgänge internetbasiert beantragt. Das sind rund 0,6 %.
- Die Bürokratiekosten nach dem Standardkosten-Modell und der darauf aufbauende Erfüllungsaufwand berücksichtigen die typischen Verhaltensweisen und Prozesse bei der Erfüllung rechtlicher Pflichten. Die internetbasierte Antragstellung in 0,6 % der Vorgänge wird daher als Ausnahmefall angesehen. Die Beantragung vor Ort in der Zulassungsbehörde stellt damit bei allen Vorgängen den Ausgangspunkt (Ist-Stand) bei der Schätzung der Veränderung des Erfüllungsaufwands dar.
- Die verhaltene Nutzung der internetbasierten Antragstellung lässt sich vermutlich insbesondere durch den Identifikationsprozess erklären: Grundsätzlich muss sich

die antragstellende Person mittels eID-Funktion des Personalausweises (nPA) oder des elektronischen Aufenthaltstitels (eAT) anmelden. Dazu ist zudem ein Kartenlesegerät und/oder die AusweisApp2 erforderlich. In der Bundesrepublik Deutschland nutzten im letzten Jahr jedoch lediglich 9 % der Inhaberinnen und Inhaber eines nPA die digitale Identifikation.

- Mit der Umsetzung der i-Kfz-Stufe 4 mit der hiesigen Verordnung weitere Identifikationsmöglichkeiten in die internetbasierte Antragstellung integriert, in erster Linie das im Rahmen des OZG eingeführte Nutzerkonto Bund. Für die Nutzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung wird künftig auch eine Identifizierung auf dem Vertrauensniveau „substanziell“ ausreichend sein. Hierbei können sich Bürgerinnen und Bürger im Nutzerkonto Bund auch mit den Softwarezertifikaten der Steuerverwaltung (ELSTER) identifizieren, die durch die Abgabe der Einkommensteuererklärung relativ weit verbreitet sind.
- Die internetbasierte Antragstellung wird außerdem künftig auch juristischen Personen offenstehen. Bei ihnen wird die Identifizierung ebenfalls über ein Nutzerkonto im Sinne des OZG erfolgen können, nämlich über das Unternehmenskonto auf Basis der ELSTER-Technologie. Eine Anmeldung ist mit bereits vorhandenen ELSTER-Zertifikaten möglich. Da inzwischen viele steuerliche Erklärungspflichten von Unternehmen nur noch über ELSTER erfüllt werden können, dürften die Voraussetzungen für die Einrichtung eines solchen Unternehmenskontos und damit auch für die Nutzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung im Regelfall gegeben sein.
- Nicht zuletzt soll ein neues Großkundenverfahren für juristische Personen mit mindestens 500 Zulassungsvorgängen im Jahr einen zusätzlichen elektronischen Antragsweg für große Dienstleister und Flottenbetreiber eröffnen.
- Die Nutzung der internetbasierten Verfahren dürfte durch Stufe 4 i-Kfz damit zunehmen. Das Ausmaß dieser Zunahme können die befragten Zulassungsbehörden und Großkunden jedoch nicht beziffern. Mit Hilfe der Ergebnisse des e-Government Monitors 2021 wird daher ein Nutzungspotenzial abgeschätzt: Nach den Studienergebnissen nutzten 52 % der Deutschen E-Government-Angebote. Am häufigsten werden Online-Informationsangebote zu Zuständigkeiten, Öffnungszeiten etc. in Anspruch genommen (76 %). Deutlich seltener wurden staatliche Unterstützungsleistungen online beantragt (17 %). 54 % der Befragten könnten sich allerdings nach eigener Angabe vorstellen, staatliche Unterstützungsleistungen zukünftig online zu beantragen.
- Normadressat der FZV-Regelungen sind die privaten und gewerblichen Halter von Fahrzeugen. Sie entscheiden jeweils, ob sie Zulassungen und Außerbetriebsetzungen selbst beantragen und abwickeln oder dies von einem Dritten (z. B. einem Dienstleister, einem Autohaus) erledigen lassen. Die Information, durch wen eine Antragstellung ausgelöst wird, wird beim KBA statistisch nicht erfasst. Die vorliegende Schätzung greift daher auf einzelne Expertenangaben zurück.
- Grundsätzlich wird angenommen, dass durch die Novellierung der FZV einerseits der Anteil derer, die einen Dritten beauftragen, konstant bleibt. Andererseits wird – angelehnt an die oben genannte E-Government-Studie – geschätzt, dass die Halter, die Anträge auf Zulassung oder Außerbetriebsetzungen selbst stellen, dies infolge der hiesigen Änderungen in der FZV mittelfristig (auch mit zunehmender Bekanntheit des Angebots) in bis zu 50 % der Fälle internetbasiert tun werden.
- Sofern ein Halter nicht ein bereits vorhandenes Kennzeichen übernehmen kann und will, ist ein Antrag auf Zulassung oder Umschreibung mit Sachkosten für die amtlichen Kennzeichen verbunden. Die Zulassung wird laut § 3 Absatz 1 FZV „auf Antrag erteilt“ und „erfolgt durch Zu-teilung eines Kennzeichens, Abstempelung der

Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.“ Die Vorlage von Kennzeichenschildern ist damit Bestandteil des Antragsverfahrens. Da es sich um eine Kennzeichnungspflicht im Zusammenhang mit einer Antragspflicht handelt, sind die Sachkosten beim Normadressaten Wirtschaft als Bürokratiekosten aus Informationspflichten einzuordnen. Eine aktuelle Internetrecherche führt zur Annahme eines durchschnittlichen Preises von 15 Euro je Kennzeichen. Bei Kraftfahrzeugen müssen grundsätzlich Kennzeichen an Vorder- und Rückseite angebracht sein; es werden also zwei Stück benötigt. Kraffräder benötigen nur eines an der Rückseite. Letztere machen dabei circa 8 % am Fahrzeugbestand aus. Gewichtet man die Kosten je Kennzeichen entsprechend dieser Verteilung, liegen die durchschnittlichen Sachkosten bei 28,80 Euro je Zulassungsantrag, bei dem neue Kennzeichen benötigt werden. An diesem Verhältnis und den durchschnittlichen Kosten ändert auch die Neuregelung zu den Kraffrädern der Klasse L5e nichts (siehe hierzu Erfüllungsaufwandsschätzung vom 17.05.2022, Vorgabe 2). Wie hoch der Anteil der Anträge mit neuen Kennzeichen an allen entsprechenden Zulassungsvorgängen jeweils geschätzt wird und welche abweichenden Annahmen für Flottenbetreiber getroffen werden, wird in den entsprechenden Vorgaben erläutert.

(1) Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

(a) Beantragung einer Tageszulassung, §§ 7 und 28 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Die Tageszulassung ist vor allem für Automobilhersteller und den Fahrzeughandel von Bedeutung. Anträge von Privatpersonen dürften Ausnahmefälle sein. Daher wird angenommen, dass die Neuerungen keine Auswirkung auf dem Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürgern haben. Das gilt sowohl für den Antrag auf Tageszulassungen im Vor-Ort-Verfahren nach § 7 FZV als auch für die internetbasierte Beantragung nach § 28 FZV.

(b) Antrag auf Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges, §§ 16, 17 und 24 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
6.677.500	890.333	-14.156

Durch die Änderungen bei der Beantragung einer Außerbetriebsetzung, insbesondere der Änderungen im internetbasierten Verfahren, werden Bürgerinnen und Bürger jährlich um schätzungsweise rund 890 Tsd. Stunden und rund 14,2 Millionen Euro entlastet.

Die geschätzte jährliche Veränderung im Erfüllungsaufwand leitet sich wie folgt her:

Im Jahr 2021 wurden laut Statistik des KBA 6.677.500 Außerbetriebsetzungen für private Halter durchgeführt.¹⁰

¹⁰ Die Schätzung arbeitet durchgängig mit Fallzahlen des Jahres 2021. Die Zahlen der Jahre 2020 und 2021 sind geringer als die der Vorjahre (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/fahrzeuge_node.html, zuletzt abgerufen am 17.05.2022). Dies resultiert hauptsächlich aus der pandemischen Lage. So wurden etwa aufgrund von Kurzarbeit und Lieferengpässen z. B. weniger Neufahrzeuge produziert und zugelassen. Allerdings verursacht inzwischen auch der Ukraine-Krieg Störungen der Lieferkette (vgl. z. B. <https://www.dw.com/de/ukraine-krieg-trifft-deutsche-autoindustrie/a-61001241> und <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/neuwagenkauf/halbleiter-engpass/>, zuletzt aufgerufen am 11.05.2022). Daher sind auch für 2022 und die kommenden Jahre Schwankungen und Unwägbarkeiten zu erwarten. Es ist unklar, wann und ob überhaupt eine Angleichung der

Basierend auf einer Experteneinschätzung wird für die Ex-ante-Schätzung angenommen, dass 80 % (5.342.000) aller Außerbetriebsetzungen durch Halter selbst und rund 20 % (1.335.500) durch Dritte beantragt werden.

Für die Ex-ante-Schätzung der Erfüllungsaufwandsveränderung werden alle Arbeitsschritte betrachtet, die unmittelbar bei einem Antrag auf Außerbetriebsetzung anfallen und durch die Regelungen in der FZV vorgegeben sind.

Außerbetriebsetzung Bürgerinnen und Bürger - Ist-Stand

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Zeit- und Sachaufwände im aktuellen Vor-Ort-Verfahren.

Tabelle 1: Außerbetriebsetzung Bürgerinnen und Bürger - Ist-Stand

		Antrag durch Halterinnen/ Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	28	0	
	Sachaufwand in Euro	3,10	23,00	
Fallzahl		5.342.000	1.335.500	6.677.500
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	2.492.933	0	2.492.933
	Sachaufwand in Euro	16.560.200	30.716.500	47.276.700

Für einen Antrag auf Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbehörde benötigt ein privater Halter, der bzw. die die Antragstellung selbst übernimmt, typischerweise 6 Minuten¹¹. Dies entspricht dem Zeitaufwand der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter für die Durchführung der Außerbetriebsetzung (Vorgabe 4.3.13)¹². Während dieser Zeit ist der oder die Antragstellende vor Ort, macht Angaben, legt Unterlagen vor, zahlt die Gebühr und wartet, während die Eingaben ins System gemacht und Kennzeichen und Zulassungsbescheinigung Teil I entwertet werden. Hinzu kommen 22 Minuten Wegezeit¹³. Insgesamt liegt der Zeitaufwand bei 28 Minuten je Fall.

Außerdem entstehen der Bürgerin bzw. dem Bürger für den Weg zur Zulassungsbehörde Sachkosten in Form von Wegesachkosten in Höhe von 3,10 Euro pro Fall. Die Neuregelung nach § 17 FZV zum Einbehalt der Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II durch die Zulassungsbehörde bei zur Verwertung freigegebenen Fahrzeugen hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

Fallzahlen an das Niveau von Jahren wie 2018 oder 2019 erfolgt. In der Validierungsmessung des Erfüllungsaufwands nach Inkrafttreten der betrachteten Regelungen ist daher zu prüfen, welchen Zeitraum die Fallzahlen berücksichtigen sollen. Für die Zwecke der vorliegenden Schätzung sind aber die neuesten verfügbaren Fallzahlen des Jahres 2021 geeignet.

¹¹ Zeitangaben werden auf halbe Minuten gerundet.

¹² Herleitung und Erläuterung dort

¹³ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 58: „Wegezeiten umfassen den Zeitaufwand des Normadressaten, um von seinem Wohnort bzw. Sitz zur zuständigen Behörde zu gelangen. Die Wegesachkosten beschreiben den Sachaufwand, um diesen Weg zurückzulegen und beinhalten beispielsweise Fahrkarten für den ÖPNV oder Kraftstoff für das eigene Fahrzeug.“ Die örtlich zuständige Zulassungsbehörde kann auf Kreis- oder kommunaler Ebene angesiedelt sein; dabei regelt das jeweilige Landesrecht, welche Behörde örtlich zuständig ist (§ 68 Abs. 1 StVZO). Die Entscheidung, den Weg auf Kreisebene einzubeziehen, ist konsistent zu den Gesetzesfolgenabschätzungen der i-Kfz-Stufen 1 bis 3.

Übernimmt ein Dritter die Außerbetriebsetzung, ist davon auszugehen, dass dieser seine Kosten der Halterin bzw. dem Halter in Rechnung stellt. Für die Ex-ante-Schätzung wurden mittlere Dienstleistungskosten i. H. v. rund 23 Euro je Außerbetriebsetzung (exkl. Gebühren¹⁴) recherchiert. In diesen Fällen haben die Halter keinen Zeitaufwand, jedoch einen Sachaufwand von 23 Euro je Antrag.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger bei der Außerbetriebsetzung nach dem derzeit gängigen Vorgehen beträgt demnach in der Summe rund 2,5 Millionen Stunden zzgl. rund 47 Millionen Euro Sachkosten.

Außerbetriebsetzung Bürgerinnen und Bürger – nach neuer FZV

Zukünftig werden sich durch die Änderungen in der FZV sowohl bei der Antragstellung durch die Halterin bzw. den Halter selbst als auch durch Dritte Änderungen im Erfüllungsaufwand ergeben.

Tabelle 2: Außerbetriebsetzung Bürgerinnen und Bürger - nach FZV-Novellierung

		Antrag durch Halter		Antrag durch Dritte	Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert		
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	28	8	0	
	Sachaufwand in Euro	3,10	0,10	18,40	
Fallzahl		2.671.000	2.671.000	1.335.500	6.677.500
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	1.246.467	356.133	0	1.602.600
	Sachaufwand in Euro	8.280.100	267.100	24.573.200	33.120.400

Wie zu Beginn erläutert, bleibt der Anteil der Außerbetriebsetzungen, die durch die Halterin oder den Halter selbst beantragt werden, bei 80 % und in der Hälfte dieser Fälle (2.671.000) kommt das internetbasierte Verfahren zum Einsatz.

Im Vor-Ort-Verfahren ändert sich der Prozess der Antragstellung und der Aufwand der Bürgerin bzw. des Bürgers nicht.

Der Zeitaufwand für die internetbasierte Antragstellung durch den Halter selbst nach Maßgabe von i-Kfz-Stufe 4 wird auf Basis mehrere Simulationen durchgänge in einer Testumgebung zu Stufe 3 i-Kfz, eingeschätzt.¹⁵ Die Simulationen führten verschiedene Mitarbeitenden des StBA durch.

Der simulierte Prozess entsprechend Stufe 3 beinhaltet:

- das Lesen von Eingangserläuterungen zum Online-Verfahren, den Datenschutzbestimmungen und Erteilen der Zustimmung
- das Freilegen der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I sowie der Kennzeichen

¹⁴ Gebühren fallen nicht unter den Erfüllungsaufwand, s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 6

¹⁵ Die Testumgebung wurde dem StBA von einem öffentlich-rechtlichen IT-Dienstleister zum Zweck der Simulation bereitgestellt.

- die Identifikation der antragstellenden Person¹⁶
- die Auswahl des Vorgangs
- die Eingabe von identifizierenden Fahrzeugdaten (FIN, Kennzeichen) und der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I sowie der Kennzeichen
- Angaben zu Kennzeichenreservierung, Verwertung, Dokumentzustellung
- Lesen der Zusammenfassungen der Angaben
- Lesen von Hinweisen zu Gebühren und zur Zuständigkeitsprüfung
- Zahlung der Gebühr via E-Payment-Verfahren

Die Simulation des Stufe-3-Verfahrens ergab im Median einen Zeitaufwand von rund 9:30 Minuten für die bzw. den Antragstellenden.

Durch Stufe 4 wird zukünftig auf die Identifizierung der antragstellenden Person verzichtet; die Halterdaten des betreffenden Fahrzeuges werden gemäß § 24 Absatz 4 FZV aus dem ZFZR übernommen. Knapp 2 Minuten des simulierten Zeitaufwands entfallen auf die Identifizierung und können damit gegenüber Stufe 3 eingespart werden. Bei Außerbetriebsetzungen mit Verwertungsnachweis ist im internetbasierten Verfahren außerdem zusätzlich der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II einzutragen und die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sind an die Zulassungsbehörde zu übermitteln (vgl. § 24 Absatz 3 FZV). Die zusätzliche Angabe des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II führt zu einer unwesentlichen Aufwandsänderung; für die Übermittlung der Dokumente an die Zulassungsbehörde wird ein Standardwert von 2 Minuten¹⁷ angesetzt. Nach Angaben des BMDV auf der Basis von Zahlen des KBA und des Umweltbundesamts werden lediglich rund 5 % der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge verwertet.

Durch die Berücksichtigung von Fällen mit Verwertungsnachweis ergibt sich ein durchschnittlicher gewichteter Zeitaufwand von rund 8 Minuten je Antrag. Es fallen weder Wegezeit noch Wegesachkosten an. Gleichzeitig ist jedoch in den Fällen mit Verwertungsnachweis eine Kostenpauschale von 2,00 Euro für den Versand Zulassungsbescheinigungen an die Zulassungsbehörde anzusetzen; dies bedeutet gewichtete Sachkosten von 0,10 Euro je Antrag¹⁸.

Für Fälle, in denen die Außerbetriebsetzung durch Dritte erfolgt (weiterhin 20 % der Fälle), wird davon ausgegangen, dass die durch i-Kfz erreichte Aufwandsreduktion über einen verringerten Dienstleistungspreis an die Kundin oder den Kunden weitergegeben wird. In der Schätzung wird mit einer Aufwandsreduktion von rund 20 % gerechnet. Diese Annahme lehnt sich an die Einschätzungen befragter Unternehmen zur Aufwandsreduktion der Wirtschaft bei Nutzung der neuen GKS in Höhe von 20 bis 40 % an. Wie hoch jedoch der Anteil der Anträge ist, die zukünftig von Dritten über die GKS gestellt werden, kann nicht beziffert werden. Aufgrund fehlender Einschätzungen wird daher auf eine weitere Differenzierung nach Anträgen Dritter

¹⁶ Gesetzlich vorgesehen ist bislang die Identifizierung einer natürlichen Person mittels nPA. Da dies, wie eingangs beschrieben, in der Bundesrepublik Deutschland noch nicht weit verbreitet ist, aber in der Pandemie die Nutzung der internetbasierten Antragstellung gefördert werden sollte, ist bei manchen Zulassungsbehörden dank einer Ausnahmeregelung derzeit auch eine Identifizierung mittels personenbezogener Daten bei Anmeldung im Portal des Landes bzw. der Kommune möglich oder aber das Hochladen des eingescannten Personalausweises.

¹⁷ Zeitwertabelle für Vorgaben der Bürgerinnen und Bürger, Standardaktivität „Informationen oder Daten an die zuständigen Stellen übermitteln“, einfach. Siehe Leitfaden, Anhang III

¹⁸ 2 Euro x 5 % der Fälle = 0,10 Euro je Fall

über dezentrale Portale, GKS und Vor-Ort-Verfahren verzichtet und pauschal mit 20 % Entlastungspotenzial je Fall gerechnet.

Der Dienstleistungspreis verringert sich demnach auf geschätzt 18,40 Euro je Fall und wird als Sachaufwand der Halterinnen und Halter abgebildet.

Der zukünftige jährliche Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürgern für Außerbetriebsetzungen wird unter obigen Annahmen auf rund 1,6 Millionen Stunden zzgl. rund 33 Millionen Euro Sachkosten geschätzt.

Dies bedeutet eine jährliche Entlastung um schätzungsweise rund 890 Tsd. Stunden und 14,2 Millionen Euro.

(c) Antrag auf Erstzulassung eines Fahrzeuges, §§ 6, 26, 27 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1.362.792	- 57.919	- 7.584

Durch die mit Stufe 4 i-Kfz initiierten Änderungen im internetbasierten Verfahren für Erst- und Neuzulassungen werden Bürgerinnen und Bürger im Vergleich zum aktuell gängigen Vor-Ort-Verfahren jährlich um schätzungsweise rund 58 Tsd. Stunden und rund 7,6 Millionen Euro entlastet.

Die geschätzte jährliche Veränderung im Erfüllungsaufwand leitet sich wie folgt her:

Im Jahr 2021 wurden 1.362.792 Neu- und Erstzulassungen¹⁹ laut Statistik des KBA für private Halter beantragt.

Für die Ex-ante-Schätzung wird aufgrund fehlender Statistiken oder Experteneinschätzungen angenommen, dass Neu- und Erstzulassungen für private Halter im Zuge des Erwerbs eines Neuwagens deutlich öfter durch Dritte (z. B. das Autohaus) erfolgen, und zwar in rund 80 % (1.090.234) der Fälle, und in den übrigen rund 20 % (272.558) durch den Halter selbst.

Für die Ex-ante-Schätzung der Erfüllungsaufwandsveränderung werden alle Arbeitsschritte betrachtet, die unmittelbar bei einem Antrag auf Neu- und Erstzulassung anfallen und durch die Regelungen in der FZV vorgegeben sind.

Neu- und Erstzulassung Bürgerinnen und Bürger - Ist-Stand

In Tabelle 3 sind die geschätzten Zeit- und Sachaufwände für das aktuelle Vor-Ort-Verfahren dargestellt.

Tabelle 3: Erst- und Neuzulassung Bürgerinnen und Bürger - Ist-Stand

		Antrag durch Halterinnen/ Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	35	0	

¹⁹ Laut KBA wird bei einer Neuzulassung ein fabrikneues Fahrzeug erstmals zugelassen. Bei einer (deutlich selteneren) Erstzulassung wird ein gebrauchtes oder importiertes Fahrzeug erstmalig in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen. Die FZV unterscheidet hier nicht, sondern spricht durchgehend von Erstzulassung.

	Sachaufwand in Euro	29,02	67,92	
Fallzahl		272.558	1.090.234	1.362.792
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	158.992	0	158.992
	Sachaufwand in Euro	7.909.645	74.048.666	81.958.311

Ein privater Halter, der die eine Neuzulassung oder Ersterzulassung selbst beantragt, benötigt im Mittel rund 13 Minuten. Dies ist die Zeit, welche die antragstellende Person in der Zulassungsbehörde verbringt, um der Sachbearbeiterin bzw. dem Sachbearbeiter alle notwendigen Daten vorzulegen und zu warten, bis diese bzw. dieser die Unterlagen gesichtet, geprüft und erfasst sowie die Kennzeichen gesiegelt hat, und um letztlich die Zulassungsgebühren zu zahlen.²⁰ Außerdem kommen, wie bei der Außerbetriebsetzung erläutert, 22 Minuten Wegezeit zur Behörde dazu, wodurch der typische Zeitaufwand für eine Neu- oder Ersterzulassung bei rund 35 Minuten liegt.

Hinzu kommen bei zum einen die Wegesachkosten in Höhe von 3,10 Euro pro Fall. Zum anderen Kosten für neue Kfz-Kennzeichen: Für die Ex-ante-Schätzung nimmt das Statistische Bundesamt an, dass in 90 % der Neu- und Ersterzulassungen – unabhängig davon, der Halter oder Dritte die Zulassung beantragen – neue Kfz-Kennzeichen benötigt werden und lediglich in 10 % alte Kennzeichen²¹ wiederverwendet werden. Der entsprechende gewichtete Durchschnittspreis je Neu- oder Ersterzulassungsantrag beträgt daher 25,92 Euro. Der gesamte Sachaufwand für den Halter liegt bei selbstständiger Durchführung somit bei 29,02 Euro je Antrag.

Übernimmt ein Dritter die Neu- oder Ersterzulassung, ist davon auszugehen, dass dieser seine Kosten der Halterin bzw. dem Halter in Rechnung stellt. Die für die Ex-ante-Schätzung ermittelten mittleren Dienstleistungskosten betragen rund 42 Euro je Zulassung (ohne Gebühren, ohne Kennzeichen²²). Wie eben erläutert, werden auch hier in 90 % der Fälle neue Kfz-Kennzeichen zu einem durchschnittlichen Preis von 25,92 Euro je Antrag fällig. Der Sachaufwand des Halters beträgt bei Inanspruchnahme eines Dienstleisters somit insgesamt 67,92 Euro je Antrag.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger bei der Beantragung einer Neu- oder Ersterzulassung nach dem derzeit gängigen Vorgehen beträgt demnach in der Summe rund 159 Tsd. Stunden zzgl. rund 74 Millionen Euro Sachkosten.

Neu- oder Ersterzulassung Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz-Stufe 4

In Tabelle 4 sind die Berechnungsparameter und Ergebnisse für den zukünftigen Erfüllungsaufwand zusammengefasst.

Tabelle 4: Erst- und Neuzulassung Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz-Stufe 4

	Antrag durch Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
--	---------------------	---------------------	--------

²⁰ Der Aufwand wird von der Verwaltungsvorgabe 4.3.14 gespiegelt.
²¹ von einem vorherigen Fahrzeug des Halters bzw. der Halterin, bei der Außerbetriebsetzung reserviert
²² Zum Teil handelt es sich bei den aktuell recherchierten Dienstleisterpreisen um Komplettpreise, die auch neue Kennzeichen abdecken. Vor der Berechnung des mittleren Preises für die Dienstleistung „Anmeldung“ musste daher eine einheitliche Basis geschaffen werden, wofür aus den betreffenden Preisangaben zunächst die durchschnittlichen Kosten für Kennzeichen abgezogen wurden.

		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert		
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	35	9,5	0	
	Sachaufwand in Euro	29,02	29,37	60,92	
Fallzahl		136.279	136.279	1.090.234	1.362.792
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	79.496	21.578	0	101.074
	Sachaufwand in Euro	3.954.822	4.002.520	66.417.031	74.374.373

Für die Ex-ante-Schätzung wird angenommen, dass weiterhin der Großteil der Zulassungen über die Inanspruchnahme von Dienstleistungen Dritter (80 %, 1.335.500) erfolgt.

Für den 20 %-Anteil der Zulassungsvorgänge, die durch die Halter voraussichtlich weiterhin selbst beantragt werden, wird wie bei der Außerbetriebsetzung geschätzt, dass dies in Zukunft in jedem zweiten Fall über das dezentrale Portal einer Zulassungsbehörde erfolgt.

Bei einer Beantragung der Neu- oder Ersterlaubnis im Vor-Ort-Verfahren ändert sich für den Halter mit der Novellierung der FZV nichts.

Hingegen reduziert sich der Aufwand je Fall im internetbasierten Verfahren. Bei der Ermittlung dieses Zeitaufwands wurde das gleiche Verfahren angewendet wie bei der internetbasierten Außerbetriebsetzung.

Durch die Simulationen im Testzugang des Stufe 3-Verfahrens ergibt sich ein mittlerer Zeitaufwand für die Beantragung von rund 10 Minuten. Der simulierte Prozess beinhaltet dabei:

- das Lesen von Eingangserläuterungen zum Online-Verfahren, den Datenschutzbestimmungen und Erteilen der Zustimmung
- das Freilegen der Sicherheitscodes
- die Identifikation der antragstellenden Person
- die Auswahl des Vorgangs
- die Ein- bzw. Angabe von FIN, eVB, Kennzeichenverwendung, Nummer der ZB Teil II, Sicherheitscode der ZB Teil II, Fahrzeugverwendung, E-Mail-Adresse für Unterlagenversand
- das Erteilen des SEPA-Mandats für die Kfz-Steuer
- Lesen der Zusammenfassungen der Angaben
- Lesen von Hinweisen zu Gebühren und zur Zuständigkeitsprüfung
- Zahlung der Gebühr via E-Payment-Verfahren
- Siegeln der Kennzeichen bei Erhalt der Unterlagen (Aufbringen des Plakettenträgers)

Durch die erweiterten Identifizierungsmöglichkeiten für private Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere über das Nutzerkonto Bund, reduziert sich der Aufwand der Antragstellung im Vergleich zu Stufe 3 leicht um rund -1,5 Minuten je Fall. Außerdem ist bei Neuzulassungen ohne Kennzeichenmitnahme mit Stufe 4 laut Fachkonzept des BMDV²³ das sofortige Losfahren mittels sogenanntem vorläufigen Zulassungsnachweis möglich. Dieser wird im Portal bereitgestellt und steht 30 Minuten lang zum Download bereit. Der

²³ Version 0.9, S 16 f.

Erfüllungsaufwand für den Download, das Abspeichern des Nachweises und ggf. einen Ausdruck wird mit einem Standardwert von 1 Minute je Fall quantifiziert.²⁴ Für die sofortige Inbetriebsetzung des Fahrzeuges muss die antragstellende Person den Nachweis im Kfz auszulegen (vgl. §§ 31 und 32 FZV). Letztlich reduziert sich der Zeitaufwand für die selbstständige Beantragung im Portal auf rund 9,5 Minuten je Fall.

Sachaufwand wird dem Halter, neben den weiterhin ggf. anfallenden Kosten für neue Kennzeichenschilder, durch die Übermittlung der Zulassungsdokumente (Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II), der Stempelplaketten-träger, der HU-Plakette sowie des HU-Plaketten-trägers entstehen.

Der neue FZV-Entwurf sieht keine Regelungen zur Zustellung der Unterlagen vor und im besonderen Teil des Regelungsvorhabens wird auf die Verwaltungszustellungsgesetze der Bundesländer verwiesen.²⁵ Die befragten Zulassungsbehörden werden – aufbauend auf ihrer bisherigen Praxis mit internetbasierten Anträgen – hinsichtlich des Versands der Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II uneinheitlich vorgehen; einige werden die Dokumente zusammen, andere separat versenden. Die Zulassungsbescheinigung Teil II sei jedoch immer förmlich zuzustellen, als Postzustellungsurkunde (PZU) oder mittels Einschreiben, und würde im Sinne einer Auslage nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 GebOSt²⁶ dem Halter in Rechnung gestellt. Die weitere Berechnung basiert daher auf der günstigsten Annahme, dass nur ein Schreiben mit allen Unterlagen mit Postzustellungsurkunde versendet wird. Die Kosten betragen aktuell 3,45 Euro.²⁷

Die durchschnittlichen (gewichteten) Kosten für die Kennzeichenschilder, die nach wie vor in 90% der Fälle notwendig werden, liegen bei 25,92 Euro je Antrag.

Bei einer internetbasierten Antragstellung durch den Halter selbst beläuft sich der Erfüllungsaufwand je Fall somit auf einen Zeitaufwand von 9,5 Minuten und Sachkosten von 29,37 Euro.

Beauftragt der Halter einen Dritten mit der Zulassung, wird auch hier –analog zur Außerbetriebsetzung – davon ausgegangen, dass es beim durchführenden Dritten durch i-Kfz zu einer Reduktion des Zeitaufwands kommt und diese an die Kundin bzw. den Kunden durch reduzierte Dienstleistungskosten weitergegeben wird. Entsprechend dem obigen Vorgehen wird angenommen, dass sich die Basiskosten i. H. v. rund 42 Euro grundsätzlich um 20 % auf 33,60 Euro reduzieren.²⁸

Hinsichtlich der Übermittlung der Zulassungsdokumente, der Plaketten- und Plaketten-träger an den Halter sind verschiedene Szenarien möglich: Die Zulassungsbehörde kann diese direkt an den Halter übersenden; oder die Zulassungsbehörde übersendet die Unterlagen an den bevollmächtigten

²⁴ Zeitwerttabelle für Vorgaben der Bürgerinnen und Bürger, Standardaktivität „Unterlagen kopieren, abheften, abspeichern“, einfach. Siehe Leitfaden, Anhang III

²⁵ FZV-Entwurf vom 07.04.2022, Seite 223. Die Verwaltungszustellungsgesetze von Bund und Ländern legen die zulässigen Formen fest, in der Behörden Dokumente im Rahmen von Verwaltungsangelegenheiten zustellen, d. h. rechtsgültig bekanntgeben können. Dabei hat die jeweilige Behörde im Regelfall die Wahl zwischen den dort genannten Zustellungsarten. In der Regel sind für die Zusendung schriftlicher Dokumente die Möglichkeiten der Postzustellungsurkunde und des Einschreibens vorgesehen.

²⁶ Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist (GebOSt)

²⁷ https://www.deutschepost.de/de/p/pza_postzustellungsauftrag/faq_postzustellungsauftrag.html (Zuletzt aufgerufen am 12.05.2022).

²⁸ Zur Herleitung und Begründung des Vorgehens siehe Vorgabe 4.1.2.

Dritten bzw. dieser holt sie dort ab, und sie werden danach vom Dritten an den Halter versendet, persönlich überbracht oder müssen abgeholt werden. In allen Fällen entsteht entweder Sach- oder Zeitaufwand. Für die weitere Berechnung wird als Standardfall bei Neu- oder Erstzulassungen angenommen, dass die Unterlagen von der Zulassungsbehörde direkt an den Halter mittels PZU (3,45 Euro/ Fall) übersendet werden. Die Kosten für die PZU werden gegenüber der Zulassungsbehörde zunächst vom Dienstleister beglichen, letztlich gibt der Dienstleister diese Kosten aber über die Servicepauschale an die Kundin oder den Kunden weiter. Da die recherchierten Dienstleister-Preise zum Teil bereits heute Kosten für den Rückversand oder einen Hol- und Bringservice in unbekannter Höhe enthalten, wird angenommen, dass die Kosten für die PZU nur in 50 % der Fälle hinzukommen, gewichtet also je Fall 1,73 Euro für den Versand berechnet werden. Die Schätzung geht daher von einem mittleren Sachaufwand für die Inanspruchnahme eines Dienstleisters i. H. v. rund 35 Euro je Antrag aus.

Die durchschnittlichen (gewichteten) Kosten für die Kennzeichenschilder, die nach wie vor in 90 % der Fälle notwendig werden, liegen bei 25,92 Euro je Antrag.

Beauftragt ein Halter die Antragstellung bei einem Dienstleister und nutzt dieser Dienstleister dafür i-Kfz, so ergibt sich ein Erfüllungsaufwand für die Halterin oder den Halter von rund 60,65 Euro je Antrag.

Der zukünftige jährliche Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürgern für Neu- bzw. Erstzulassungen wird unter obigen Annahmen auf rund 101 Tsd. Stunden und rund 74 Millionen Euro Sachkosten geschätzt.

Der Erfüllungsaufwand des Normadressaten reduziert sich mit Stufe 4 i-Kfz damit um schätzungsweise rund 58 Tsd. Stunden und rund 7,6 Millionen Euro pro Jahr.

(d) Antrag auf Wiederezulassung eines Fahrzeuges ohne Halterwechsel, §§ 16, 29 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
336.798	65.956	+ 59

Durch die Möglichkeit, die Wiederezulassung ohne Halterwechsel internetbasiert zu beantragen, werden Bürgerinnen und Bürger zeitlich um schätzungsweise rund 66 Tsd. Stunden im Jahr entlastet. Dem gegenüber entstehen dem Normadressaten zusätzlich rund 59 Tsd. Euro pro Jahr in Form von Sachkosten für den Versand der Zulassungsunterlagen im internetbasierten Verfahren.

Die geschätzte jährliche Veränderung im Erfüllungsaufwand leitet sich wie folgt her:

In § 16 FZV wird die Wiederezulassung eines zuvor außer Betrieb gesetzten Fahrzeuges ohne Halterwechsel im Vor-Ort-Verfahren geregelt; in § 29 FZV wird die internetbasierte Variante geregelt. In beiden Paragraphen kommt es zu Änderungen.

Mit der Ergänzung in § 16 Absatz 2 Satz 2 FZV wird festgeschrieben, dass die Zulassungsbescheinigung Teil II in der Zulassungsbehörde nur vorgelegt

werden muss, wenn ein Kennzeichenwechsel erfolgt. Wird das bisherige Kennzeichen beibehalten, ist die antragstellende Person von der Vorlagepflicht entbunden. Mit der Änderung in § 29 Abs. 4 FZV wird dieses Prinzip auf das internetbasierte Verfahren übertragen.

Für die Ex-ante-Schätzung wird angenommen, dass private Halterinnen und Halter aus Zeit- und Kostengründen typischerweise ihr Kennzeichen bei der Außerbetriebsetzung reservieren, wenn sie beabsichtigen, dieses Fahrzeug in absehbarer Zeit wieder in Betrieb zu setzen. Außerdem wären Unterschiede im Zeitaufwand, die daraus resultieren, ob die antragstellende Person die ZB II in der Behörde vorlegt bzw. den Sicherheitscode der ZB II im Online-Verfahren eingibt, verschwindend gering und nicht sinnvoll abbildbar.

Die Wiederzulassung eines außer Betrieb gesetzten Fahrzeuges kann in der „einfachsten“ Form, d. h. auf dieselbe Halterin bzw. denselben Halter im selben Zulassungsbezirk mit demselben, bei der Außerbetriebsetzung reservierten Kennzeichen, seit dem 01.10.2017 internetbasiert über ein Portal der zuständigen Zulassungsbehörde beantragt werden. Seit dem 01.10.2018 ist außerdem der Wechsel des Zulassungsbezirks möglich.

Im Jahr 2021 wurden laut Statistik des KBA 336.798 Wiederzulassungen auf dieselbe private Halterin bzw. denselben privaten Halter beantragt. Die Nutzungsquote von i-Kfz liegt – bezogen auf die bisherige Nutzergruppe (Privatpersonen und gewerbliche Halter, die natürliche Person sind) – bei 0,3 %.

Das Statistische Bundesamt geht davon aus, dass Halterinnen und Halter eine Wiederzulassung regelmäßig selbst beantragen. Personen, die sich mit dieser Zulassungsoption befasst und sich mit den Vor- und Nachteilen (z. B. Abwägung von Gebühren für die Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung gegenüber Unterhaltungskosten bei längerer Nicht-Nutzung eines Kfz) auseinandergesetzt haben, werden vermutlich den letzten Schritt der Antragstellung auch selbst übernehmen.

Entsprechend der obigen Argumentation wird der Erfüllungsaufwand anhand eines Standardfalls berechnet, die folgenden Merkmale besitzt:

- Für den Ist-Stand stellt das Vor-Ort-Verfahren den Ausgangspunkt dar.
- Mit i-Kfz werden künftig schätzungsweise 50 % der Anträge internetbasiert und 50 % weiterhin im Vor-Ort-Verfahren gestellt werden (vgl. Einleitung zu Kapitel 4).
- Das bisherige Kennzeichen wird beibehalten und die Antragstellung erfolgt durch die Halterin bzw. den Halter selbst.

Wiederzulassung (ohne Halterwechsel) – Ist-Stand

Tabelle 5 stellt den aktuellen typischen Aufwand privater Halterinnen und Halter dar, wenn diese ein außer Betrieb gesetztes Kfz erneut auf sich zulassen möchten.

Tabelle 5: Wiederzulassung ohne Halterwechsel Bürgerinnen und Bürger - Ist-Stand

		Antrag durch Halterinnen/ Halter
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	31

	Sachaufwand in Euro	3,10
Fallzahl		336.798
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	174.012
	Sachaufwand in Euro	1.044.074

Im Einzelfall nimmt die Beantragung der Wiedenzulassung im Vor-Ort-Verfahren, sofern kein Halterwechsel erfolgt und das bisherige Kennzeichen beibehalten wird, rund 31 Minuten (9 Minuten Bearbeitungszeit, auch hier gespiegelt vom Aufwand der Sachbearbeitung, sowie 22 Minuten Wegezeit) in Anspruch. Hinzu kommen die Wegesachkosten in Höhe von 3,10 Euro pro Fall.

In Summe beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand des Normadressaten für diese Zulassungsvorgänge rund 174 Tsd. Stunden und rund 1 Millionen Euro.

Wiedenzulassung (ohne Halterwechsel) – i-Kfz-Stufe 4

Tabelle 6 gibt einen Überblick über den geschätzten Erfüllungsaufwand nach Umsetzung der Neuregelungen der FZV.

Tabelle 6: Wiedenzulassung ohne Halterwechsel Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz-Stufe 4

		Antrag durch Halter		Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert	
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	31	7,5	
	Sachaufwand in Euro	3,10	3,45	
Fallzahl		168.399	168.399	336.798
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	87.006	21.050	108.056
	Sachaufwand in Euro	522.037	580.977	1.103.014

Analog der bisherigen Annahmen wird für den Stand nach Umsetzung der neuen FZV angenommen, dass Wiedenzulassungen auf dieselbe Halterin bzw. denselben Halter weiterhin nur durch die Halterin bzw. durch den Halter selbst beantragt werden, sowohl im Vor-Ort-Verfahren als auch internetbasiert. Es wird auch hier geschätzt, dass mittelfristig jeder zweite Antrag über ein Portal gestellt wird.

Im einzelnen Antragsfall im Vor-Ort-Verfahren ändert sich hinsichtlich des Zeit- und Sachaufwands der Halterinnen und Halter nichts.

Bei der internetbasierten Antragstellung kann die Halterin oder der Halter je Antrag 23,5 Minuten einsparen, was vor allem aus dem Wegfall der Wegezeit (-22 Minuten) resultiert.

Das Ausfüllen des Online-Antrags für diesen Vorgang konnte vom Statistischen Bundesamt anhand des Testzugangs nicht simuliert werden. Alternativ wurde der Ablauf einer internetbasierten Wiedenzulassung aus Sicht der antragstellenden Person, die das BMDV auf seiner Homepage

veröffentlicht²⁹, der simulierten Neuzulassung und Umschreibung gegenübergestellt. So dürfte der Zeitaufwand für die Dateneingabe und -prüfung, das Abschließen des Online-Antrags inkl. Zahlvorgang und das Siegeln von Kennzeichen bei einer Wiederzulassung eine vergleichbare Zeit in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund wurde die mittlere prozentuale Zeitersparnis der internetbasierten Anträge auf Neuzulassung und Umschreibung auch auf den internetbasierten Antrag auf Wiederzulassung bezogen. Damit wird der Zeitaufwand hierfür auf 7,5 Minuten geschätzt.

Zwar entfallen die Wegesachkosten für die Bürgerin bzw. den Bürger, aber es entstehen Kosten für den Versand der Unterlagen (Zulassungsbescheinigung Teil I, Plakettenträger, HU-Plakette) in Höhe von 3,45 Euro je Fall, wie bei der vorherigen Vorgabe erläutert.

Der geschätzte Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger läge nach diesen Berechnungen künftig bei rund 108 Tsd. Stunden und rund 1,1 Millionen Euro pro Jahr.

Zusammenfassend erfahren Bürgerinnen und Bürgerinnen bei der Wiederzulassung ohne Halterwechsel im jährlichen Erfüllungsaufwand zwar eine zeitliche Entlastung (ca. 66 Tsd. Stunden weniger), gleichzeitig aber auch eine monetäre Mehrbelastung (rund 59 Tsd. Euro mehr).

(e) Antrag auf Umschreibung eines Fahrzeuges mit Halterwechsel (Besitz-umschreibung) für private Halter; §§ 15, 30 Absatz 1 Nummer 2 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
7.523.640	-884.028	-11.248

Durch die mit Stufe 4 i-Kfz initiierten Änderungen im internetbasierten Verfahren für Umschreibungen mit Halterwechsel (mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel) werden Bürgerinnen und Bürger im Vergleich zum aktuell gängigen Vor-Ort-Verfahren jährlich um schätzungsweise rund 884 Tsd. Stunden und rund 11,2 Millionen Euro entlastet.

Die geschätzte jährliche Veränderung im Erfüllungsaufwand leitet sich wie folgt her:

Im Jahr 2021 wurden laut Statistik des KBA 7.523.640 Besitzumschreibungen (mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel) für private Halter beantragt. Besitzumschreibungen können bereits seit Stufe 3 i-Kfz internetbasiert beantragt werden. Bislang wurde diese Möglichkeit jedoch kaum genutzt. Der Anteil internetbasierter Besitzumschreibungen beträgt rund 0,1 % an allen derzeit potenziell möglichen Vorgängen. Auch bei den Umschreibungen mit Halterwechsel gilt daher die Beantragung in der Zulassungsbehörde als derzeitiger Standardfall.

Die Verteilung der Antragstellungen durch den Halter selbst und durch die Inanspruchnahme eines Dritten (Autohaus, Autohändler, Zulassungsdienst) leitet das Statistische Bundesamt aus den Angaben von Statista zum DAT-

²⁹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/internetbasierte-fahrzeugzulassung.html> (Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022).

Report 2021³⁰ her. Veröffentlicht wurde eine Zeitreihe über die Anteile privater, freier und Markenhändler im Gebrauchtwagengeschäft. Demnach betrug der Anteil von Privatpersonen in den Jahren 2019 und 2020 durchschnittlich 32 %, bei freien Kfz-Händlern lag er bei durchschnittlich 21 % und der Markenhandel verzeichnete durchschnittlich 47 %.

Für die Schätzung wird angenommen, dass Personen, die ihr Kfz über einen Privatkauf beziehen, die Umschreibung typischerweise selbst beantragen. Bei Personen, die ihr Kfz bei einem freien Händler erwerben, erledigen circa 80 % die Umschreibung selbst und bei Markenhändler-Käufen wird analog der Neu- bzw. Erstzulassung angenommen, dass hier in 80 % die Umschreibung über Dritte erfolgt. Hieraus ergibt sich für den Ist-Stand und den Stand nach Novellierung der FZV, dass 60 % der Besitzumschreibungen durch den Halter erfolgen und 40 % durch die Inanspruchnahme eines Dienstleisters.

Des Weiteren wird angenommen, dass im Regelfall ein Kennzeichenwechsel erfolgt und analog der Erst- und Neuzulassung in 90 % aller Fälle neue Kennzeichenschilder erforderlich sind. Beide Annahmen gelten ebenfalls für den Ist-Stand und den Stand nach Novellierung der FZV.

Für die Ex-ante-Schätzung der Erfüllungsaufwandsveränderung werden alle Arbeitsschritte betrachtet, die unmittelbar bei einem Antrag auf Umschreibung mit Halterwechsel (mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel) anfallen und durch die Regelungen in der FZV vorgegeben sind.

Besitzumschreibung Bürgerinnen und Bürger – Ist-Stand

In Tabelle 7 sind die geschätzten Zeit- und Sachaufwände für das aktuelle Vor-Ort-Verfahren dargestellt.

Tabelle 7: Besitzumschreibung Bürgerinnen und Bürger – Ist-Stand

		Antrag durch Halterinnen/ Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	33	0	
	Sachaufwand in Euro	29,02	55,92	
Fallzahl		4.514.184	3.009.456	7.523.640
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	2.482.801	0	2.482.801
	Sachaufwand in Euro	131.001.620	168.288.780	299.290.400

Wenn ein privater Halter eine Besitzumschreibung selbst beantragt, verbringt dieser im Mittel rund 11 Minuten in der Zulassungsbehörde, um die Antragstellung inkl. Gebührenzahlung abzuwickeln.³¹ Außerdem kommen 22 Minuten Wegezeit zur Behörde dazu, wodurch der typische Zeitaufwand für eine Besitzumschreibung bei rund 33 Minuten liegt.

³⁰ Der DAT-Report 2021 der Deutschen Automobil Treuhand GmbH stand im Original nicht zur Verfügung. Die Zahlen wurden von Statista als Zeitreihe „Verteilung im Gebrauchtwagengeschäft in der Bundesrepublik Deutschland nach Kaufort von 2010 bis 2020“ veröffentlicht, unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36714/umfrage/marktanteile-im-gebrauchtwagengeschaeft-in-deutschland/> (Zuletzt aufgerufen am 19.05.2022).

³¹ Der Aufwand wird von der Verwaltungsvorgabe 4.3.16 gespiegelt.

Als Sachaufwand kommen in allen Fällen die Wegesachkosten in Höhe von 3,10 Euro pro Fall dazu sowie in 90 % der Fälle Kosten für neue Kfz-Kennzeichen. Der entsprechend gewichtete Durchschnittspreis liegt bei 25,92 Euro je Antrag.³² Der gesamte Sachaufwand für die Halterin bzw. den Halter liegt bei selbstständiger Durchführung somit bei 29,02 Euro je Antrag.

Übernimmt ein Dritter die Umschreibung, fallen entsprechend der bisherigen Vorgehensweise auf der Halterseite Sachkosten durch die Inanspruchnahme der Dienstleistung an. Die für die Ex-ante-Schätzung ermittelten mittleren Dienstleistungskosten betragen rund 30 Euro je Besitzumschreibung (ohne Gebühren, ohne Kennzeichen³³). Auch hier entstehen in 90 % der Fälle Kosten für neue Kfz-Kennzeichen zu einem gewichteten durchschnittlichen Preis von 25,92 Euro je Antrag. Der Sachaufwand der Halterin bzw. des Halters beträgt bei Inanspruchnahme eines Dienstleisters somit insgesamt 55,92 Euro je Antrag.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger bei der Beantragung einer Besitzumschreibung nach dem derzeit gängigen Vorgehen beträgt demnach in der Summe rund 2,5 Millionen Stunden zzgl. rund 300 Millionen Euro Sachkosten.

Besitzumschreibung Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz Stufe 4

In Tabelle 8 sind die Berechnungsparameter und Ergebnisse für den zukünftigen Erfüllungsaufwand zusammengefasst.

Tabelle 8: Besitzumschreibung Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz-Stufe 4

		Antrag durch Halter		Antrag durch Dritte	Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert		
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	33	9,5	0	
	Sachaufwand in Euro	29,02	29,37	51,92	
Fallzahl		2.257.092	2.257.092	3.009.456	7.523.640
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	1.241.401	357.373	0	1.598.774
	Sachaufwand in Euro	65.500.810	66.290.792	156.250.956	288.042.558

Wie oben beschrieben wird angenommen, dass weiterhin 60 % aller Besitzumschreibungen (mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel) von den Halterinnen und Haltern selbst beantragt werden.

Wie bei den anderen Zulassungsvorgängen und der Außerbetriebsetzung liegt in diesem Segment die geschätzte zukünftige i-Kfz-Nutzung bei 50 %. Für die Personen, die weiterhin das Vor-Ort-Verfahren nutzen, ändert sich im Einzelfall nichts. Hingegen reduziert sich der Aufwand je Fall im internetbasierten Verfahren. Bei der Ermittlung dieses Zeitaufwands wurde das gleiche Verfahren angewendet wie bei der internetbasierten

³² Herleitung in Vorgabe 4.1.3

³³Vgl. Erläuterung bei Vorgabe 4.1.3

Außerbetriebsetzung (Vorgabe 4.1.2) und der internetbasierten Neu- bzw. Erstzulassung (Vorgabe 4.1.3). Simuliert wurde eine Umschreibung mit Halter- und Kennzeichenwechsel innerhalb des Zulassungsbezirks.

Die Simulationen im Testzugang des Stufe 3-Verfahrens ergeben einen mittleren Zeitaufwand für die Beantragung von rund 10 Minuten. Der simulierte Prozess beinhaltet dabei:

- das Lesen von Eingangserläuterungen zum Online-Verfahren, den Datenschutzbestimmungen und Erteilen der Zustimmung
- das Freilegen der Sicherheitscodes
- die Identifikation der antragstellenden Person
- die Auswahl des Vorgangs
- die Ein- bzw. Angabe von FIN, eVB, Kennzeichenverwendung, Nummer der ZB Teil II, Sicherheitscode der ZB Teil II, Fahrzeugverwendung, E-Mail-Adresse für Unterlagenversand
- das Erteilen des SEPA-Mandats für die Kfz-Steuer
- Lesen der Zusammenfassungen der Angaben
- Lesen von Hinweisen zu Gebühren und zur Zuständigkeitsprüfung
- Zahlung der Gebühr via E-Payment-Verfahren
- Siegeln der Kennzeichen bei Erhalt der Unterlagen (Aufbringen des Plakettenträgers)

Auch hier reduziert sich der Aufwand bei der Antragstellung im Vergleich zu Stufe 3 durch die erweiterten Identifizierungsmöglichkeiten für private Nutzerinnen und Nutzer. Wenn die Umschreibung ohne Kennzeichenmitnahme, jedoch mit einem Wunschkennzeichen bzw. einem vorab reservierten Kennzeichen erfolgt, ist das sofortige Losfahren auch bei Besitzumschreibungen möglich.³⁴ Der im Portal bereitgestellte vorläufige Zulassungsnachweis würde abgerufen, gespeichert und zum Zweck des sofortigen Losfahrens ausgedruckt, wofür analog dem Vorgang der Erst- und Neuzulassung standardmäßig 1 Minute angesetzt wird.

Letztlich reduziert sich der Zeitaufwand für die selbstständige Beantragung im Portal auf rund 9,5 Minuten je Fall.

Sachaufwand wird dem Halter weiterhin entstehen für ggf. neue Kennzeichenschilder sowie im Zuge der Übermittlung der Zulassungsunterlagen (Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, Plakettenträger, HU-Plakette) via PZU durch die Behörden³⁵. Die Sachkosten belaufen sich damit schätzungsweise auf 29,37 Euro.

Beauftragt der Halter einen Dritten mit der Zulassung, wird auch hier –analog der anderen Zulassungsvorgänge und der Außerbetriebsetzung – davon ausgegangen, dass es beim durchführenden Dritten durch i-Kfz zu einer Reduktion des Zeitaufwands kommt und diese an die Kundin bzw. den Kunden durch reduzierte Dienstleistungskosten weitergegeben wird. Entsprechend dem obigen Vorgehen wird angenommen, dass sich die Basiskosten i. H. v.

³⁴ BMDV, Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz), Fachkonzept Stufe 4 - Zugang über i-Kfz-Portale, Version 0.9, S. 49

³⁵ Hierfür werden, wie bei den vorherigen Vorgaben, 3,45 Euro pro Fall angesetzt.

rund 30 Euro grundsätzlich um 20 % auf 24 Euro reduzieren und anteilig Kosten für den Versand von Zulassungsunterlagen (3,45 Euro in 50% der Fälle) hinzukommen.³⁶ Die Schätzung geht daher von einem mittleren Sachaufwand für die Inanspruchnahme eines Dienstleisters i. H. v. rund 26 Euro je Antrag aus.

Die durchschnittlichen (gewichteten) Kosten für die Kennzeichenschilder, die nach wie vor in 90% der Fälle notwendig werden, liegen bei 25,92 Euro je Antrag.

Beauftragt eine Halterin bzw. ein Halter die Antragstellung bei einem Dienstleister, so ergibt sich also ein Erfüllungsaufwand für die Halterin oder den Halter von rund 51,92 Euro je Antrag.

Der zukünftige jährliche Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürgern für Umschreibungen mit Halterwechsel (mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel) wird unter obigen Annahmen auf rund 1,6 Millionen Stunden und rund 288 Millionen Euro Sachkosten geschätzt.

Der Erfüllungsaufwand des Normadressaten reduziert sich mit Stufe 4 i-Kfz damit um schätzungsweise rund 884 Tsd. Stunden und rund 11,2 Millionen Euro pro Jahr.

(f) Antrag auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks für private Halter; §§ 15, 30 Absatz 1 Nummer 1 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
3.490.860	- 610.901	+ 1.484

Durch die Möglichkeit, bei einem Umzug mit oder ohne Wechsel des Zulassungsbezirks den Zulassungsbehörden die neue Adresse internetbasiert mitzuteilen, werden Bürgerinnen und Bürger zeitlich um schätzungsweise rund 611 Tsd. Stunden im Jahr entlastet. Dem gegenüber entstehen dem Normadressaten jedoch zusätzlich rund 1,4 Millionen Euro pro Jahr in Form von Sachkosten für den Versand der geänderten Zulassungsbescheinigung Teil I.

Die Veränderung leitet sich wie folgt her:

Vorgänge, bei denen es lediglich um die Änderung der Wohnanschrift einer Halterin bzw. ein Halter geht, gibt es grundsätzlich in zwei Varianten:

- a) Adressänderungen mit Wechsel des Zulassungsbezirks (Umschreibungen ohne Halterwechsel mit Wechsel des Zulassungsbezirks): Für das Jahr 2021 verzeichnet das ZFZR insgesamt 690.860 Vorgänge für private Halterinnen und Halter; das sind rund 95,5 % aller Adressänderungen mit Wechsel des Zulassungsbezirks. Bei einem Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk ist der Wechsel des Kfz-Kennzeichens seit dem Jahr 2015 nicht mehr zwingend

³⁶ Zur Herleitung und Begründung des Vorgehens siehe Vorgabe 4.1.3.

(§ 13 Abs. 3 FZV in der Fassung vom 8.10.2013). Zusatzaufwand, der durch einen freiwilligen Kennzeichenwechsel entsteht, wird daher im Rahmen der Ex-ante-Schätzung nicht als Erfüllungsaufwand gewertet³⁷.

- b) Adressänderungen ohne Wechsel des Zulassungsbezirks: Diese Vorgänge werden vom KBA zwar im ZFZR nicht erfasst, jedoch in den Bewirtschaftungsdaten ausgewiesen. Laut dieser Datengrundlage lag die Anzahl der Vorgänge im Jahr 2021 im privaten und gewerblichen Bereich bei 2.952.282. Um den Teil der privaten Halterinnen und Halter zu extrahieren, wird auf den gleichen Anteil der Vorgänge für private Personen abgestellt, der bei Adressänderungen mit Wechsel des Zulassungsbezirks vorliegt, nämlich 95,5 %. Da die ZFZR-Daten bereinigt und grundsätzlich niedriger sind als die Bewirtschaftungsdaten, wird das Ergebnis abgerundet auf 2.800.000 Vorgänge für private Halterinnen und Halter.

In Summe wurden für Bürgerinnen und Bürgern somit im Jahr 2021 rund 3.490.860 Adressänderungen beantragt.

Auch hier ist die internetbasierte Antragstellung seit i-Kfz-Stufe 3 möglich, wurde aber bislang lediglich in rund 0,4 % der Fälle genutzt. Daher dient die Antragstellung vor Ort als Standardfall.

Adressänderung Bürgerinnen und Bürger – Ist-Stand

In Tabelle 9 sind die geschätzten Zeit- und Sachaufwände für das aktuelle Vor-Ort-Verfahren dargestellt.

Tabelle 9: Adressänderung Bürgerinnen und Bürger – Ist-Stand

		Antrag durch Halter
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	23
	Sachaufwand in Euro	2,60
Fallzahl		3.490.860
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	1.338.163
	Sachaufwand in Euro	9.076.236

Für die Ex-ante-Schätzung zu Stufe 3 i-Kfz wurde der Zeitaufwand, der Bürgerinnen und Bürgern für eine Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks entsteht, durch Spiegelung des Verwaltungsaufwands in den Zulassungsbehörden ermittelt. Dieser umfasst für die reine Beantragung im Mittel je Fall rund 5 Minuten. Da es zwischenzeitlich keine rechtlichen Änderungen gab, die zu Änderungen im Bearbeitungsaufwand geführt hätten, wird dieser Wert weiterhin verwendet.

³⁷ Bei sogenannten Kann-Regelungen treffen der Grundsatz der Rechtsverbindlichkeit und der Anspruch an eine realitätsnahe Abbildung von Erfüllungsaufwand aufeinander. Beides ist im Gesamtkontext zu bewerten. Im vorliegenden Fall ist der Kfz-Kennzeichenwechsel nicht verpflichtend und es ist davon auszugehen, dass dies in der Praxis nicht der Regelfall sein wird.

Hinsichtlich des Beantragungsortes gibt es hier die Besonderheit, dass Einwohnermeldeämter teilweise anbieten, bei einem Umzug innerhalb des Zulassungsbezirks die neue Adresse an das Fahrzeugregister zu melden und in die ZB Teil I einzutragen, wenn die Bürgerin oder der Bürger dort ihre bzw. seine neue Adresse meldet. In wie vielen Kommunen es dieses Angebot gibt, ist nicht bekannt. Eine interne Sonderauswertung zur Lebenslagenbefragung 2021³⁸ des Statistischen Bundesamtes zeigt jedoch, dass rund 20 % der Bürgerinnen und Bürger, die (in den Jahren 2019 und 2020) in der Lebenslage „Umzug“ ihren neuen Wohnsitz beim Einwohnermeldeamt meldeten, gleichzeitig auch ihre Fahrzeugpapiere umschreiben ließen.³⁹ In diesen Fällen entfällt der zusätzliche Weg zur Zulassungsbehörde. Übertragen auf die Daten des KBA betrifft das rund 16 % aller Adressänderungen (560 Tsd. von rund 3,5 Millionen). Die entsprechend gewichtete Wegezeit beträgt daher gerundet 18 Minuten je Fall.

Hinzu kommen die ebenfalls gewichteten Sachkosten für den Weg zur Zulassungsbehörde i. H. v. 2,60 Euro/ Fall.

Die Mitteilungspflicht richtet sich gezielt an die Halter von Fahrzeugen, so dass eine Abwicklung durch diese selbst angenommen wird.

Der mittlere Erfüllungsaufwand privater Halter beträgt für die Adressänderung im Vor-Ort-Verfahren mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel demnach 23 Minuten und 2,60 Euro je Vorgang. Hochgerechnet auf den Normadressaten beläuft er sich auf rund 1,3 Millionen Stunden und 9 Millionen Euro.

Adressänderung Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz-Stufe 4

Tabelle 10 gibt einen Überblick über den geschätzten Erfüllungsaufwand nach Umsetzung der Neuregelungen der FZV.

Tabelle 10: Adressänderung Bürgerinnen und Bürger – i-Kfz-Stufe 4

		Antrag durch Halter		Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert	
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	23	2	
	Sachaufwand in Euro	2,60	3,45	
Fallzahl		1.745.430	1.745.430	3.490.860
pro Jahr	Zeitaufwand in Stunden	669.082	58.181	727.263
	Sachaufwand in Euro	4.538.118	6.021.734	10.559.852

Analog der bisherigen Annahmen wird für den Stand nach Umsetzung der neuen FZV angenommen, dass Adressänderungen mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks grundsätzlich durch den Halter selbst beantragt werden, sowohl im Vor-Ort-Verfahren als auch internetbasiert. Entsprechend

³⁸ Weitere Informationen zur Lebenslagenbefragung des Statistischen Bundesamtes unter: https://www.amtllich-einfach.de/DE/Hintergrund/Zufriedenheitsbefragung/Zufriedenheitsbefragung_node.html. (Zuletzt aufgerufen am 23.05.2021)

³⁹ Keiner ließ in der Lebenslage nur die Fahrzeugpapiere beim Einwohnermeldeamt umschreiben. Dagegen meldeten 80 % nur ihren Wohnsitz an oder um und ließen keine Fahrzeugpapiere umschreiben.

dem bisherigen Vorgehen liegt die geschätzte mittelfristige i-Kfz-Nutzungsquote bei 50 %.

Im einzelnen Antragsfall im Vor-Ort-Verfahren ändert sich hinsichtlich des Zeit- und Sachaufwands der Halterinnen und Halter nichts.

Die internetbasierte Antragstellung nach dem Stufe 4-Verfahren würde schätzungsweise circa 2 Minuten in Anspruch nehmen. Dieser Wert basiert auf der Ex-ante-Schätzung zu Stufe 3 i-Kfz, wo 3 Minuten je Fall angesetzt waren. Aus Sicht der antragstellenden Person hat sich lediglich die Art und Weise der Identifizierung verändert. Durch Stufe 4 ist diese auch hier vereinfacht möglich, wodurch sich der Aufwand um gut 1 Minute⁴⁰ reduziert.

Zudem gibt es im internetbasierten Verfahren keinen Aufwand aufgrund des Weges zur Zulassungsbehörde (Wegezeit und Wegesachkosten). Es kommt jedoch zu Kosten für den Versand der geänderten Zulassungsbescheinigung Teil I durch die Zulassungsbehörde an den Halter. Da es sich um ein amtliches Dokument handelt, werden 3,45 Euro je Fall für den Versand mittels PZU angenommen.

Der geschätzte Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger läge nach diesen Berechnungen künftig bei rund 727 Tsd. Stunden und rund 10,6 Millionen Euro pro Jahr.

Zusammenfassend erfahren Bürgerinnen und Bürgerinnen bei der Adressänderung im jährlichen Erfüllungsaufwand zwar eine zeitliche Entlastung (knapp 611 Tsd. Stunden weniger), gleichzeitig aber auch eine monetäre Mehrbelastung (rund 1,4 Millionen Euro mehr).

(2) Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Mit der Novellierung der FZV und der Einführung von i-Kfz-Stufe 4 erweitert sich der Kreis potenzieller i-Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer auf juristische Personen. Für juristische Personen mit wenigen Zulassungsvorgängen ist die Antragstellung über Portale der Zulassungsbehörden vorgesehen, analog zum Verfahren für natürlichen Personen. Für juristische Personen mit sehr vielen Fahrzeugzulassungsvorgängen pro Jahr steht zusätzlich das Verfahren über die GKS zur Verfügung. Großkunden werden dabei definiert als juristische Personen des Privatrechts mit mindestens 500 Vorgängen pro Jahr.

Der Aufwand von Großkunden wird ex ante als Teil des Aufwands privater und gewerblicher Halter, aber nicht separat betrachtet, was an fehlenden Fallzahlen und quantitativen Aufwandsangaben liegt:

- Eine Aufgliederung der Vorgänge in der Statistik ist laut KBA in der notwendigen Tiefe nicht möglich. Es kann nicht differenziert werden nach Vorgängen für juristische Personen, die im Auftrag Dritter als Dienstleister handeln, und Vorgängen für Flottenbetreiber, die Zulassungen und Außerbetriebsetzungen für sich selbst beantragen. Somit lässt sich nicht beurteilen, welcher Anteil der Anträge auf Großkunden entfällt.
- Einige der in das Projekt eingebundenen zukünftigen Großkunden wurden für die Ex-ante-Schätzung befragt. Da es sich meist um koordinierend tätige Abteilungen und Personen handelte, konnten sie jedoch keine Angaben zum Aufwand nach dem aktuellen Verfahren machen, die als Basis für die Beurteilung einer Aufwandsänderung nötig sind.

⁴⁰ Die Entlastung bei der Identifizierung entspricht schätzungsweise dem Wert für dieselbe Tätigkeit beispielsweise bei der Besitzumschreibung.

Den künftigen jährlichen Erfüllungsaufwand für Anträge über die GKS und den Umstellungsaufwand⁴¹ konnten sie nicht beziffern, insbesondere, weil ihnen die genaue Umsetzung des Verfahrens noch nicht bekannt ist.

Es ist anzunehmen, dass der Aufwand je Antrag bei Nutzung der GKS tatsächlich geringer ausfällt als bei einer Antragstellung in der Zulassungsbehörde oder über ein Portal. Allerdings können bereits heute mehrere bzw. sehr viele Anträge großer Kunden im Zuge individuell abgesprochener Verfahren einem geringeren Aufwand je Fall abgewickelt werden. Ein standardisiertes Verfahren mit einem durchschnittlichen Zeitaufwand je Antrag können weder Zulassungsbehörden noch Großkunden beschreiben.

Die Befragten betonten jedoch den hohen Nutzen der geplanten GKS durch die digitale Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung und der damit möglichen Abwicklung höherer Antragsvolumen. Zudem verbessere sich das Serviceangebot für die Kundinnen und Kunden. Aus ihrer Sicht kann der anfallende einmalige Aufwand (z. B. für die Registrierung beim KBA) und laufende Aufwand (z. B. für die Systempflege) nicht als zwingender Erfüllungsaufwand aus gesetzlichen Vorgaben gewertet werden, da die Registrierung bei der GKS und ihre Nutzung für die Wirtschaft freiwillig seien.

Festzuhalten ist: Für diejenigen Großkunden, die sich für die Option der GKS-Nutzung entscheiden, werden die entsprechenden Vorgaben rechtlich bindend. Damit einhergehender einmaliger und laufender Zeit- und Sachaufwand ist damit methodisch eindeutig als Erfüllungsaufwand einzuordnen.

Aus den genannten Gründen wird der laufende Erfüllungsaufwand der Flottenbetreiber für eigene Anträge ohne weitere Differenzierung beim Aufwand der gewerblichen Halterinnen und Halter mit abgebildet. Soweit es sich um Anträge im Auftrag Dritter handelt, die als Dienstleistung angeboten werden, sind diese ohnehin als Aufwand der jeweiligen (privaten oder gewerblichen) Halter eingeordnet, wie oben erläutert.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

(a) Antrag auf Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges für gewerbliche Halter; §§ 16, 24 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-8.798
Sachkosten	-3.507
Erfüllungsaufwand	-12.306
darunter: Bürokratiekosten	-708

Durch die Änderungen bei der Beantragung einer Außerbetriebsetzung, insbesondere der Änderungen im internetbasierten Verfahren, werden die gewerblichen Halterinnen und Halter von Fahrzeugen jährlich um schätzungsweise rund 12,3 Millionen Euro Erfüllungsaufwand entlastet. Davon beträgt

⁴¹ Lediglich ein Befragter schätzte eine Spanne des voraussichtlichen Umstellungsaufwands ein. Da diese Einschätzung stark von der Konzernstruktur abhängt, sind die Angaben nicht auf andere Kunden übertragbar.

die Einsparung bei den Bürokratiekosten der Wirtschaft rund 708 Tsd. Euro pro Jahr.

2.316.023 Außerbetriebsetzungen wurden laut Statistik des KBA im Jahr 2021 für gewerbliche Halter durchgeführt.

Für juristische Personen, auf die im Jahr 2021 insgesamt 2.026.024 Außerbetriebsetzungen (und damit rund 87 % der Außerbetriebsetzungen bei der Wirtschaft) entfielen, war eine internetbasierte Antragstellung bislang nicht möglich. Die natürlichen Personen konnten dagegen, wie erläutert, bereits seit 2015 internetbasiert die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges beantragen. Auch hier bilden gegenwärtig internetbasierte Anträge die Ausnahme, weshalb die Antragstellung in der Zulassungsbehörde als derzeitiger Standardfall einzuordnen ist.

Mangels entsprechender Daten wird geschätzt, dass rund ein Drittel der Vorgänge auf Flottenbetreiber entfallen, die Anträge im Regelfall selbst abwickeln dürften. Für die restlichen zwei Drittel der Vorgänge wird analog zu den Bürgerinnen und Bürgern angenommen, dass 80 % aller Außerbetriebsetzungen durch die Halterin bzw. den Halter selbst und rund 20 % durch Dritte beantragt werden. Basierend darauf werden knapp 87 % der Vorgänge als Anträge des Halters selbst und gut 13 % als Vorgänge über Dritte angenommen.

Auch die übrigen Annahmen und Berechnungen folgen der bei den privaten Halterinnen und Haltern dargestellten Logik.

Außerbetriebsetzung gewerbliche Halter - Ist-Stand

Tabelle 11 zeigt den aktuellen Aufwand der gewerblichen Halterinnen und Halter beim Antrag auf Außerbetriebsetzung im Überblick.

Tabelle 11: Außerbetriebsetzung gewerbliche Halter – Ist-Stand

		Antrag durch Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	6	0	
	Wegezeit in Minuten	14,5	0	
	Personalkosten in Euro	12,40	0	
	Sachkosten in Euro	2,03	23,00	
	Erfüllungsaufwand in Euro	14,43	23,00	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	3,63	23,00	
Fallzahl		2.007.220	308.803	2.316.023
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	24.890	0	24.890
	Sachkosten in Tsd. Euro	4.075	7.102	11.177
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	28.964	7.102	36.067
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	7.286	7.102	14.389

Analog zu den Bürgerinnen und Bürgern wird bei den gewerblichen Haltern, die den Antrag auf Außerbetriebsetzung selbst stellen, ein Zeitaufwand von 6 Minuten für die Beantragung in der Zulassungsbehörde angesetzt.

Hinzu kommen die Wegezeit von 22 Minuten und die Wegesachkosten von 3,10 Euro. Diese werden jedoch anteilig eingerechnet, denn Flottenbetreiber, denen rund ein Drittel der Anträge zugeschrieben wird, geben diese oft gesammelt in der Zulassungsbehörde ab. Ein separater Zeitaufwand konnte, wie zu Beginn von Kapitel 4.2 erläutert, jedoch nicht angesetzt werden. Auch eine durchschnittliche Anzahl von Anträgen je Behördengang eines Flottenbetreibers konnte nicht ermittelt werden. Einer Experteneinschätzung zufolge können wenige, im Einzelfall⁴² aber auch hunderte Anträge auf einmal gestellt werden. Ein Standardfall lässt sich nicht definieren. Um den geringeren Aufwänden von Flottenbetreibern dennoch Rechnung zu tragen, wird in den genannten Fällen lediglich ein Zehntel der Wegezeit und der Wegesachkosten veranschlagt.

Bezogen auf alle gewerblichen Halter, die Außerbetriebsetzungen selbst beantragen, werden damit gewichtete Wegesachkosten von 2,03 Euro und eine gewichtete Wegezeit von 14,5 Minuten angesetzt.

Wegezeit und Wegesachkosten sind beim Erfüllungsaufwand zu berücksichtigen, zählen aber nicht unter die enger gefassten Bürokratiekosten aus Informationspflichten.⁴³ Erfüllungsaufwand und die darunterfallenden Bürokratiekosten sind daher bei allen Vorgängen für gewerbliche Halter separat auszuweisen.

Bei der Wirtschaft wird der Zeitaufwand anhand des branchenübergreifenden durchschnittlichen Lohnsatzes der Wirtschaft von 36,30 Euro je Stunde⁴⁴ monetarisiert. Personal- und Sachkosten ergeben in der Summe den Erfüllungsaufwand. Dieser beläuft sich auf 14,43 Euro je Antrag auf Außerbetriebsetzung.

Wie bei den Bürgerinnen und Bürgern erläutert, werden bei einer Antragstellung über einen beauftragten Dritten die Kosten dieser Dienstleistung (ohne Gebühren) als Sachkosten des Halters für die Inanspruchnahme Dritter angesetzt. Auch hier werden, entsprechend dem Vorgehen bei Bürgerinnen und Bürgern, 23 Euro je Fall eingerechnet.

In der Summe beträgt der Erfüllungsaufwand der gewerblichen Halter für den Antrag auf Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen damit rund 36,1 Millionen Euro pro Jahr; davon sind knapp 14,4 Millionen Euro als Bürokratiekosten einzuordnen.

Außerbetriebsetzung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

Der Aufwand der gewerblichen Halterinnen und Halter wird sich infolge der FZV-Neufassung ändern. Die Einschätzung des mittelfristig möglichen neuen Aufwands zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 12: Außerbetriebsetzung gewerbliche Halter – nach FZV-Novellierung

		Antrag durch Halter		Antrag durch Dritte	Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert		
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	6	8	0	

⁴² zum Beispiel gegen Ende eines Quartals oder Jahres

⁴³ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 58

⁴⁴ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 59

	Wegezeit in Minuten	14,5	0	0	
	Personalkosten in Euro	12,40	4,84	0	
	Sachkosten in Euro	2,03	0,10	18,40	
	Erfüllungsauf- wand in Euro	14,43	4,94	18,40	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	3,63	4,94	18,40	
Fallzahl		933.357	933.357	308.803	2.175.517
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	11.574	4.517	0	16.091
	Sachkosten in Tsd. Euro	1.895	93	5.682	7.670
	Erfüllungsauf- wand in Tsd. Euro	13.468	4.611	5.682	23.761
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	3.388	4.611	5.682	13.681

Für den Aufwand pro Fall verwendet die Schätzung dieselben Annahmen wie beim Antrag auf Außerbetriebsetzung durch private Halterinnen und Halter: Die Verteilung auf die Antragstellung durch die Halterinnen oder den Halter selbst und über Dritte bleibt konstant. Die Antragstellungen durch die Halterinnen oder Halter selbst erfolgen in 50 % der Fälle internetbasiert. Der Erfüllungsaufwand im Vor-Ort-Verfahren ändert sich im Einzelfall nicht (nähere Erläuterungen im Kapitel 4.1).

Bei der Wirtschaft wird jedoch zusätzlich die Fallzahl der Antragstellungen durch den Halter selbst um 7 % (140.506 Fälle) reduziert. Hintergrund ist der geplante neue Vorgang der Tageszulassung. Diese ist nur für die Gruppe der Fahrzeughersteller und Fahrzeughändler relevant und wird diesen künftig sowohl vor Ort in der Zulassungsbehörde als auch in der GKS als Vorgang angeboten (s. auch Vorgabe 4.2.6). Zur Zahl der betroffenen Vorgänge kann das KBA keine Aussagen treffen, und auch die meisten Zulassungsbehörden können die Zahl nicht aus der Zahl der Neuzulassungen und der Zahl der Außerbetriebsetzungen herausrechnen, da es sich derzeit eben nicht um einen definierten Vorgang handelt. Der genannte Anteil von rund 7 % der Außerbetriebsetzungen basiert auf einer Expertenaussage einer Zulassungsbehörde, die die Zahl der entsprechenden Anträge in ihrem Zuständigkeitsbereich dennoch erfasst. Da es sich um die einzige vorliegende Einschätzung handelt, wird sie als Annahme auf die Zahl der Außerbetriebsetzungen für gewerbliche Halter übertragen.

Damit wird der Erfüllungsaufwand der gewerblichen Halter für den Antrag auf Außerbetriebsetzung mittelfristig auf rund 23,8 Millionen Euro pro Jahr geschätzt, wovon rund 13,7 Millionen Euro auf Bürokratiekosten entfallen.

Dies bedeutet gegenüber dem aktuellen Stand, wie eingangs erläutert, eine Entlastung um rund 12,3 Millionen Euro Erfüllungsaufwand pro Jahr, darunter rund 708 Tsd. Euro Bürokratiekosten.

**(b) Antrag auf Zulassung eines Fahrzeuges für gewerbliche Halter;
§§ 6, 26, 27 FZV**

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-4.771
Sachkosten	-9.151
Erfüllungsaufwand	-13.922
darunter: Bürokratiekosten	-10.827

Beim Antrag auf Zulassung eines Fahrzeuges können durch die Änderung der FZV die gewerblichen Halterinnen und Halter mittelfristig unter den getroffenen Annahmen um rund 13,9 Millionen Euro Erfüllungsaufwand pro Jahr entlastet werden; davon entfallen rund 10,8 Millionen Euro auf Bürokratiekosten.

Im Jahr 2021 wurden laut Statistik des KBA 2.210.854 Erst- und Neuzulassungen für gewerbliche Halter durchgeführt. Rund 90 % davon entfielen auf juristische Personen, denen das internetbasierte Verfahren bislang nicht offenstand. Für gewerblich tätige natürliche Personen ist die internetbasierte Antragstellung, wie erläutert, bereits möglich, wurde aber bisher nur geringfügig genutzt. Damit werden Zulassungen für gewerbliche Halter derzeit standardmäßig vor Ort in der Zulassungsbehörde beantragt.

Bei Neuzulassungen, die einen deutlich größeren Teil der Fallzahl ausmachen als Erstzulassungen, entfallen rund 45% der Vorgänge für gewerbliche Halter auf Flottenbetreiber⁴⁵, die Anträge im Regelfall selbst abwickeln dürften. Für die restlichen 55 % der Vorgänge wird analog zu den Bürgerinnen und Bürgern angenommen, dass Neu- und Erstzulassungen überwiegend (in 80 % der Fälle) über Dritte beantragt werden, etwa über den Autohandel. Für 20 % der Fälle wird eine Antragstellung durch den Halter oder die Halterin selbst angenommen. Insgesamt wird damit geschätzt, dass 56 % der Neu- und Erstzulassungen selbst und 44 % über Dritte beantragt werden.

Auch die übrigen Annahmen und Berechnungen folgen der bei den privaten Halterinnen und Haltern dargestellten Logik.

Neu- und Erstzulassung gewerbliche Halter – Ist-Stand

Tabelle 13 zeigt den aktuellen Aufwand der gewerblichen Halterinnen und Halter beim Antrag auf Neu- oder Erstzulassung im Überblick.

Tabelle 13: Antrag auf Neu- oder Erstzulassung gewerbliche Halter – Ist-Stand

		Antrag durch Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	13	0	
	Wegezeit in Minuten	6	0	
	Personalkosten in Euro	11,50	0	
	Sachkosten in Euro	26,78	67,92	
	Erfüllungsaufwand in Euro	38,28	67,92	

⁴⁵ Deutsche Automobil Treuhand GmbH, DAT-Barometer, Gesamtübersicht 2021, verfügbar unter <https://barometer.dat.de/PDF/GESAMT2021.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.05.2022), S. 26

	darunter Bürokratiekosten in Euro	33,79	67,92	
Fallzahl		1.238.078	972.776	2.211
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	14.238	0	14.238
	Sachkosten in Tsd. Euro	33.156	66.071	99.227
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	47.394	66.071	113.465
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	41.835	66.071	107.906

Wie bei den Bürgerinnen und Bürgern wird auch hier ein Zeitaufwand von 13 Minuten für die Abwicklung einer Zulassung vor Ort in der Zulassungsbehörde angenommen. Hinzu kommen die Wegezeit und Wegesachkosten, die als Erfüllungsaufwand, aber nicht als Bürokratiekosten einzubeziehen sind. Sie werden auch hier für Flottenbetreiber nur für ein Zehntel der Anträge angesetzt (s. Erläuterung bei der vorherigen Vorgabe). Bei der Neu- oder Erstzulassung machen die Flottenbetreiber einen größeren Anteil der selbst gestellten Anträge aus. Daher liegt die gewichtete Wegezeit hier nur bei rund 6 Minuten je Antrag, die gewichteten Wegekosten betragen jeweils 0,86 Euro.

Wie bei der Zulassung für private Halterinnen und Halter werden zudem gewichtete Sachkosten für die Kennzeichen von 25,92 Euro je Fall angesetzt. Damit belaufen sich die Sachkosten in der Summe auf 26,78 Euro.

Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz je Stunde von 36,60 Euro bezogen auf den gesamten gewichteten Zeitaufwand von 21 Minuten je Fall liegen die aktuellen Personalkosten bei jeweils 11,50 Euro. Zusammen mit den Sachkosten beläuft sich der aktuelle Erfüllungsaufwand bei einer eigenen Antragstellung auf 38,28 Euro je Fall.

Wird der Antrag über einen bevollmächtigten Dritten gestellt, werden – wie auf S. **Fehler! Textmarke nicht definiert.** ff. erläutert – Kosten für die Dienstleistung in Höhe von 42 Euro und gewichtete Kosten für Kennzeichen von 25,92 Euro je Fall angesetzt, in der Summe somit jeweils 67,92 Euro Sachkosten.

Hochgerechnet auf die Zahl der Neu- und Erstzulassungen gewerblicher Halter bedeutet dies einen jährlichen Erfüllungsaufwand der Wirtschaft von rund 113,5 Millionen Euro, darunter Bürokratiekosten von rund 107,9 Millionen Euro.

Neu- und Erstzulassung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

Die geplanten Änderungen der FZV führen zu einem geänderten Erfüllungsaufwand der gewerblichen Halter, wie Tabelle 14 zeigt.

Tabelle 14: Antrag auf Neu- oder Erstzulassung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

		Antrag durch Halter		Antrag durch Dritte	Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert		
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	13	9,5	0	
	Wegezeit in Minuten	6	0	0	

	Personalkosten in Euro	11,50	5,75	0	
	Sachkosten in Euro	26,78	29,37	60,92	
	Erfüllungsaufwand in Euro	38,28	35,12	60,92	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	33,79	35,12	60,92	
Fallzahl		548.786	548.786	972.776	2.070.348
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	6.311	3.156	0	9.467
	Sachkosten in Tsd. Euro	14.696	16.118	59.262	90.076
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	21.008	19.273	59.262	99.542
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	18.543	19.273	59.262	97.078

Die Schätzung arbeitet auch hier mit denselben Annahmen wie beim Antrag auf Neu- oder Erstzulassung durch private Halterinnen und Halter: Die Verteilung auf die Antragstellung durch die Halterin oder den Halter selbst und über Dritte bleibt konstant. Die Antragstellungen durch die Halterinnen oder Halter selbst erfolgen geschätzt in rund 50 % der Fälle internetbasiert.

Bei der Wirtschaft wird zusätzlich die Fallzahl der Antragstellungen durch den Halter selbst um 140.506 Fälle reduziert, die künftig als Fälle bei dem neuen Vorgang Tageszulassung angesetzt werden, wie bei der Außerbetriebsetzung für gewerbliche Halter erläutert.

Der Aufwand für die Antragstellung vor Ort bleibt pro Fall unverändert. Für die eigene Antragstellung über ein Portal werden 9,5 Minuten Zeitaufwand und Sachkosten in Höhe von 29,37 Euro (gewichtete Kosten für Kennzeichen zzgl. Versandkosten, die die Zulassungsbehörde dem Antragstellenden berechnet) angesetzt. Bei der Abwicklung über einen Dritten wird angenommen, dass sich die Kosten der Dienstleistung um 20 % verringern und in der Hälfte dieser Fälle Versandkosten hinzukommen.⁴⁶

Der jährliche Erfüllungsaufwand wird damit nach der FZV-Neufassung auf rund 99,5 Millionen Euro pro Jahr geschätzt, darunter rund 97,1 Millionen Euro Bürokratiekosten.

Dies bedeutet, wie eingangs aufgeführt, eine mittelfristige jährliche Entlastung der Wirtschaft um knapp 13,9 Millionen Euro Erfüllungsaufwand, darunter rund 10,8 Millionen Euro Bürokratiekosten.

(c) Antrag auf Wiederzulassung eines Fahrzeuges für gewerbliche Halter ohne Halterwechsel; §§ 16, 29 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro
--

⁴⁶ Erläuterungen jeweils bei der Neu- oder Erstzulassung für private Halterinnen und Halter

Personalkosten	-494
Sachkosten	61
Erfüllungsaufwand	-432
darunter: Bürokratiekosten	122

Die Neuregelung der FZV kann die gewerblichen Halterinnen und Halter geschätzt um rund 432 Tsd. Euro pro Jahr entlasten. Bezogen auf die Bürokratiekosten steigt der Aufwand um 122 Tsd. Euro, da hier der entfallende Wegeaufwand nicht berücksichtigt werden kann.

Im Jahr 2021 wurden laut Statistik des KBA 96.015 Wiederzulassungen für gewerbliche Halterinnen und Halter durchgeführt. Für natürliche Personen war die internetbasierte Antragstellung, wie erläutert, bereits bislang möglich, wurde aber nur geringfügig genutzt. Rund 73 % (70.125) der Vorgänge für gewerbliche Halter entfielen auf juristische Personen, denen das internetbasierte Verfahren bislang nicht offenstand. Damit wurden Wiederzulassungen für gewerbliche Halterinnen und Halter bislang standardmäßig vor Ort in der Zulassungsbehörde beantragt.

Wie für die privaten Halterinnen und Halter erläutert, geht die Schätzung außerdem davon aus, dass Wiederzulassungen auf denselben Halter in der Regel selbst beantragt werden und ein bei der Außerbetriebsetzung reserviertes Kennzeichen erneut verwendet wird.

Wiederzulassung gewerbliche Halter – Ist-Stand

Tabelle 15: Antrag auf Wiederzulassung gewerbliche Halter – Ist-Stand

		Antrag durch Halter
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	9
	Wegezeit in Minuten	15,5
	Personalkosten in Euro	14,82
	Sachkosten in Euro	2,17
	Erfüllungsaufwand in Euro	16,99
	darunter Bürokratiekosten in Euro	5,45
Fallzahl		96.015
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	1.423
	Sachkosten in Tsd. Euro	208
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	1.631
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	523

Wie für die privaten wird auch für die gewerblichen Halterinnen und Halter ein Zeitaufwand von 9 Minuten je Fall für die Antragstellung in der Zulassungsbehörde angenommen.

Wegezeit und Wegesachkosten werden, wie schon zuvor, gewichtet, um die gesammelte Abgabe mehrerer Anträge zu berücksichtigen. Wie bei der Außerbetriebsetzung wird dabei angenommen, dass dies v. a. bei Flottenbetreibern geschieht, denen ein Drittel der Fallzahl zugeschrieben wird. Damit

geht die Schätzung von 15,5 Minuten Wegezeit und 2,17 Euro Wegesachkosten für einen durchschnittlichen Fall aus.

In der Summe beläuft sich der aktuelle Erfüllungsaufwand damit auf 1,6 Millionen Euro, darunter 523 Tsd. Euro Bürokratiekosten.

Wiederzulassung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

Tabelle 16: Antrag auf Wiederzulassung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

		Antrag durch Halter		Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert	
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	9	7,5	
	Wegezeit in Minuten	15,5	0	
	Personalkosten in Euro	14,82	4,54	
	Sachkosten in Euro	2,17	3,45	
	Erfüllungsaufwand in Euro	16,99	7,99	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	5,45	7,99	
Fallzahl		48.008	48.008	
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	711	218	929
	Sachkosten in Tsd. Euro	104	166	270
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	816	384	1.199
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	262	384	645

Die Schätzung geht auch hier davon aus, dass künftig bis zu 50 % der Anträge internetbasiert gestellt werden. Bei einer Wiederzulassung werden hierfür (s. Erläuterung bei den privaten Halterinnen und Haltern) pro Fall 7,5 Minuten Zeit- und 3,45 Euro Sachaufwand angesetzt.

Dadurch wird ein künftiger jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 1,2 Millionen Euro geschätzt, wovon rund 645 Tsd. Euro auf Bürokratiekosten entfallen.

Dies bedeutet gegenüber dem aktuellen Stand, wie eingangs aufgeführt, eine Erhöhung der Bürokratiekosten um 122 Tsd. Euro, aber eine Entlastung beim Erfüllungsaufwand um 432 Tsd. Euro pro Jahr.

(d) Antrag auf Umschreibung eines Fahrzeuges mit Halterwechsel (Besitzumschreibung) für gewerbliche Halter; §§ 15, 30 Absatz 1 Nummer 2 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

5. Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-2.996
Sachkosten	-1.050
Erfüllungsaufwand	-4.046
darunter: Bürokratiekosten	-590

Beim Antrag auf Umschreibung von Fahrzeugen mit Halterwechsel können die gewerblichen Halterinnen und Halter aufgrund der neuen FZV um bis zu rund 4 Millionen Euro Erfüllungsaufwand pro Jahr entlastet werden, wovon rund 590 Tsd. Euro auf Bürokratiekosten entfallen.

Laut Statistik des KBA wurden im Jahr 2021 für gewerbliche Halterinnen und Halter 734.729 Umschreibungen beantragt. Davon entfallen die meisten, nämlich 702.382, auf Fälle, in denen der Halter bzw. die Halterin wechselt (mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks), also auf Besitzumschreibungen. Für natürliche Personen war die internetbasierte Antragstellung, wie erläutert, bereits bislang möglich, wurde aber nur geringfügig genutzt. Gut 500.000 Vorgänge (rund 71 % der Vorgänge für gewerbliche Halter) entfielen auf juristische Personen, denen das internetbasierte Verfahren bislang nicht offenstand. Damit wurden Umschreibungen mit Halterwechsel für gewerbliche Halterinnen und Halter bislang standardmäßig vor Ort in der Zulassungsbehörde beantragt.

Auffällig ist, dass Besitzumschreibungen bei der Wirtschaft deutlich seltener vorkommen als bei den Bürgerinnen und Bürgern, wo sie 2021 über zehn Mal häufiger beantragt wurden. Die Schätzung nimmt daher für gewerbliche Halterinnen und Halter an, dass Flottenbetreiber bei diesem Vorgang keine wesentliche Rolle spielen. Die spezifischen Annahmen zum Wegeaufwand in diesem Segment werden daher nicht berücksichtigt. Basierend auf Daten zum Gebrauchtwagenmarkt werden zudem die in Vorgabe 4.1.5 hergeleiteten Anteile von 60 % eigenen Antragstellungen und 40 % Anträgen über Dritte auch für die Wirtschaft angesetzt.

Umschreibungen mit Halterwechsel für gewerbliche Halter – Ist-Stand

Auch der Aufwand pro Fall wird von den privaten Halterinnen und Haltern übernommen:

So werden für eine Antragstellung durch die Halterin bzw. den Halter selbst jeweils 11 Minuten Zeitaufwand, 22 Minuten Wegezeit, 3,10 Euro Wegekosten und gewichtete Sachkosten für Kennzeichen in Höhe von 25,92 Euro angesetzt.

Bezieht man wieder den Lohnsatz von 36,30 Euro je Stunde auf den Zeitaufwand, so beläuft sich der Erfüllungsaufwand je Fall auf 48,99 Euro. Ohne Wegezeit und Wegesachkosten betragen die Bürokratiekosten je Fall 32,58 Euro.

Bei einer Antragstellung durch Dritte werden die bei den Bürgerinnen und Bürgern hergeleiteten 55,92 Euro für die Inanspruchnahme der Dienstleistung sowie die anteilig berücksichtigten Kosten für Kennzeichenschilder angesetzt.

Die folgende Tabelle zeigt den aktuellen Aufwand im Überblick:

Tabelle 17: Antrag auf Umschreibung mit Halterwechsel für gewerbliche Halter – Ist-Stand

		Antrag durch Halter	Antrag durch Dritte	Gesamt
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	11	0	
	Wegezeit in Minuten	22	0	
	Personalkosten in Euro	19,97	0	
	Sachkosten in Euro	29,02	55,92	

	Erfüllungsaufwand in Euro	48,99	55,92	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	32,58	55,92	
Fallzahl		421.429	280.953	702.382
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	8.416	0	8.416
	Sachkosten in Tsd. Euro	12.230	15.711	27.941
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	20.646	15.711	36.357
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	13.730	15.711	29.441

In der Summe beläuft sich der aktuelle Erfüllungsaufwand auf rund 36,4 Millionen Euro, darunter rund 29,4 Millionen Euro Bürokratiekosten.

Umschreibungen mit Halterwechsel für gewerbliche Halter – nach neuer FZV

Auch bei der Umschreibung wird angenommen, dass die Anteile der Antragstellungen durch die Halterinnen und Halter selbst sowie durch Dritte konstant bleiben und rund 50 % der Anträge künftig internetbasiert gestellt werden.

Den geschätzten zukünftigen Aufwand zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 18: Antrag auf Umschreibung mit Halterwechsel für gewerbliche Halter - nach neuer FZV

		Antrag durch Halter		Antrag durch Dritte	Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert		
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	11	9,5	0	
	Wegezeit in Minuten	22	0	0	
	Personalkosten in Euro	19,97	5,75	0	
	Sachkosten in Euro	29,02	29,37	51,92	
	Erfüllungsaufwand in Euro	48,99	35,12	51,92	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	32,58	35,12	51,92	
Fallzahl		210.715	210.715	280.953	702.383
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	4.208	1.212	0	5.420
	Sachkosten in Tsd. Euro	6.115	6.189	14.587	26.891
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	10.323	7.400	14.587	32.310
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	6.864	7.400	14.587	28.851

Bei eigener Antragstellung ändert sich der Aufwand im Vor-Ort-Verfahren nicht.

Bei einem internetbasierten Antrag werden – analog der Umschreibung bei privaten Halterinnen und Halter – 9,5 Minuten Zeitaufwand je Fall angesetzt. Wegezeit und -sachkosten entfallen. Bei den Sachkosten kommen zu den gewichteten Kosten für Kennzeichen von 25,92 Euro je Fall die als Auslage zu tragenden Kosten einer PZU von 3,45 Euro hinzu.

Damit beträgt der Erfüllungsaufwand je internetbasiertem Antrag 35,12 Euro.

Auch für die Antragstellung durch Dritte gelten die in Vorgabe 4.1.5 erläuterten Annahmen: Die Kosten der Dienstleistung können sich um rund 20 % verringern; hinzu kommen jedoch in geschätzt 50 % der Fälle Kosten für eine Zustellung per PZU. Unverändert werden die gewichteten Sachkosten für Kennzeichen eingerechnet. Dies bedeutet einen geschätzten Aufwand von 51,92 Euro je Fall.

Die Hochrechnung ergibt einen geschätzten Erfüllungsaufwand von rund 32,3 Millionen Euro pro Jahr, darunter rund 28,9 Millionen Euro Bürokratiekosten.

Gegenüber dem aktuellen Stand bedeutet dies die eingangs erwähnte Entlastung um rund 4 Millionen Euro jährlich, darunter rund 590 Tsd. Euro Bürokratiekosten.

(e) Antrag auf Antrag auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks für gewerbliche Halter; §§ 15, 30 Absatz 1 Nummer 1 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-1.228
Sachkosten	+28
Erfüllungsaufwand	-1.200
darunter: Bürokratiekosten	+132

Durch die Möglichkeit, bei einem Umzug mit oder ohne Wechsel des Zulassungsbezirks den Zulassungsbehörden die neue Adresse internetbasiert mitzuteilen, werden gewerbliche Halterinnen und Halter um schätzungsweise rund 1,2 Millionen Euro im Jahr entlastet. Die Bürokratiekosten nehmen dabei um 132 Tsd. Euro zu, da hier der entfallende Wegeaufwand keine Rolle spielt.

Im Jahr 2021 stellten gewerbliche Halter schätzungsweise 162.347 Anträge auf Adressänderung. Davon entfallen 32.347 auf Umschreibungen aufgrund eines Wechsels des Zulassungsbezirks (mit und ohne Kennzeichenmitnahme).

Die Zahl der Adressänderungen durch einen Umzug des Halters innerhalb des Zulassungsbezirks wird vom KBA zwar nicht statistisch erfasst, aber die Zahl der eingegangenen Vorgänge in den internen Bewirtschaftungsdaten lag 2021 bei insgesamt 2.952.282. Wendet man hier den gleichen Anteil für gewerbliche Halterinnen und Halter an, wie er beim Vorgang

Umschreibungen mit Bezirkswechsel statistisch erfasst ist, und rundet die Zahl ab, da die Statistik-Daten gegenüber den Bewirtschaftungsdaten fachlich bereinigt werden, so wurden 2021 schätzungsweise rund 130.000 Adressänderungen gewerblicher Halterinnen und Halter innerhalb des Zulassungsbezirks gemeldet.

Auch hier stand die internetbasierte Antragstellung bislang den natürlichen Personen offen, wurde aber nur in einem Bruchteil der Fälle genutzt. Damit wird auch hier die Antragstellung vor Ort als aktueller Standardfall angesetzt.

Ebenso wird – analog der Adressänderung bei Bürgerinnen und Bürgern – eine Antragstellung durch die Halterinnen und Halter selbst angenommen.

Adressänderung gewerbliche Halter – Ist-Stand

Wie bei den privaten wird auch bei den gewerblichen Halterinnen und Haltern ein Zeitaufwand von 5 Minuten je Adressänderung angesetzt.

Bei den Bürgerinnen und Bürgern wurde erläutert, dass die Adressänderung in einem Teil der Kommunen auch zusammen mit der Meldung des Umzugs im Einwohnermeldeamt erledigt werden kann. Da bei den gewerblichen Haltern die Vorgänge für juristische Personen überwiegen, wird diese Variante hier nicht als Teil des Standardfalls berücksichtigt.

Während der Wegeaufwand bei den Vorgängen Zulassung, Außerbetriebsetzung und Tageszulassung gewichtet wird, um gesammelte Antragstellungen durch Flottenbetreiber abzubilden, wird dies bei der Adressänderung – ebenso wie bei der Wiederzulassung und Umschreibung – nicht als Standardfall angesehen. Die Wegezeit von 22 Euro sowie die Wegesachkosten von 3,10 Euro werden also in jedem Fall eingerechnet.

Mit dem genannten durchschnittlichen Lohnsatz von 36,30 Euro je Stunde belaufen sich die Personalkosten damit auf 16,34 Euro je Fall und die Sachkosten auf 3,10 Euro.

Da bei Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk das bestehende Kennzeichen mitgenommen werden kann, werden Sachkosten für neue Kennzeichen nicht als Erfüllungsaufwand gewertet.

In der Hochrechnung auf alle Fälle beträgt der Erfüllungsaufwand der gewerblichen Halterinnen und Halter damit knapp 3,2 Millionen Euro pro Jahr; darunter sind 492 Tsd. Euro Bürokratiekosten, bei denen Wegezeit und Wegesachkosten unberücksichtigt bleiben.

Tabelle 19: Antrag auf Adressänderung für gewerbliche Halter – Ist-Stand

		Antrag durch Halter
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	5
	Wegezeit in Minuten	22
	Personalkosten in Euro	16,34
	Sachkosten in Euro	3,10
	Erfüllungsaufwand in Euro	19,44
	darunter Bürokratiekosten in Euro	3,03
Fallzahl		162.347

Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	2.652.750
	Sachkosten in Tsd. Euro	503
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	3.156
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	492

Adressänderung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

Die Änderung der FZV hat keine Auswirkungen auf den Zeit- und Sachaufwand je Antrag für die Halterinnen und Halter im Vor-Ort-Verfahren.

Die internetbasierte Antragstellung wird wiederum für 50 % der Anträge angenommen. Der Zeitaufwand wird auf rund 2 Minuten je Fall geschätzt.⁴⁷ Dies entspricht Personalkosten von jeweils 1,21 Euro.

Wegezeit und Wegesachkosten entfallen. Allerdings wird die ZB I bei einer Adressänderung neu ausgestellt und im Fall eines Online-Antrags postalisch übermittelt. Daher werden – wie schon bei anderen Vorgängen – Kosten für die förmliche Zustellung per PZU in Höhe von 3,45 Euro angesetzt, die die Halterinnen und Halter zu tragen haben.

Den künftig geschätzten Erfüllungsaufwand zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 20: Antrag auf Adressänderung für gewerbliche Halter – nach neuer FZV

		Antrag durch Halter		Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert	
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	5	2	
	Wegezeit in Minuten	22	0	
	Personalkosten in Euro	16,34	1,21	
	Sachkosten in Euro	3,10	3,45	
	Erfüllungsaufwand in Euro	19,44	4,66	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	3,03	4,66	
Fallzahl		81.174	81.174	162.348
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	1.326	98	1.425
	Sachkosten in Tsd. Euro	252	280	532
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	1.578	378	1.956
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	246	378	624

Der zukünftige Erfüllungsaufwand für beide Antragswege wird damit auf knapp 2 Millionen Euro pro Jahr geschätzt; darunter 624 Tsd. Euro Bürokratiekosten für die Bearbeitungszeit und die Zustellung.

Gegenüber dem aktuellen Aufwand wäre dies eine jährliche Entlastung der gewerblichen Halterinnen und Halter um rund 1,2 Millionen Euro pro Jahr. Die Bürokratiekosten nehmen um 132 Tsd. Euro zu, da hier der entfallende Wegeaufwand nicht eingerechnet werden darf.

⁴⁷ s. Vorgabe 4.1.6

(f) Antrag auf Tageszulassung für gewerbliche Halter; §§ 7, 28 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	+914
Sachkosten	+249
Erfüllungsaufwand	+1.163
darunter: Bürokratiekosten	+1.056

Mit der Novellierung der FZV wird die Tageszulassung als neuer Vorgang rechtlich eingeführt, und zwar analog und digital. Der Erfüllungsaufwand der Tageszulassung wird auf rund 1,2 Millionen Euro pro Jahr geschätzt, wovon rund 1,1 Millionen Euro auf Bürokratiekosten entfallen.

Für die Wirtschaft wird erwartet, dass die Einführung der Tageszulassung zu einer Entlastung führt, weil im Gegenzug keine kombinierten Zulassungen und Außerbetriebsetzungen am Folgetag beantragt werden. Die geschätzte Entlastung ist in den Vorgaben zur Zulassung (Vorgabe 4.2.2) und Außerbetriebsetzung (Vorgabe 4.2.1) bereits enthalten.

Laut BMDV⁴⁸ besteht auf Seiten der Wirtschaft der Bedarf, auf einen Tag befristete Zulassungen von Fahrzeugen zu ermöglichen, und zwar insbesondere bei Fahrzeugherstellern und Fahrzeughändlern.

Während hierfür bislang eine Zulassung beantragt werden musste und im zweiten Schritt eine Außerbetriebsetzung am Folgetag, erlaubt der geplante neue § 7 Abs. 1 FZV-E vom 07.04.2022 auf Antrag „die Erstzulassung eines Fahrzeuges, ohne dass es einer Abstempelung der Kennzeichenschilder bedarf, auch für die Dauer ausschließlich des Tages [...], an dem die Erstzulassung wirksam wird (Tageszulassung). Mit dem Ablauf des Tages der Erstzulassung gilt das Fahrzeug, ohne dass es eines gesonderten Antrages [...] bedarf, als außer Betrieb gesetzt“.

In diesen Fällen wird also statt zweier Anträge und evtl. auch Behördengänge künftig nur einer erforderlich.

Die künftig unter den neu geschaffenen Vorgang der Tageszulassung fallenden Anträge sind derzeit in den Fallzahlen des KBA für Zulassungen und Außerbetriebsetzungen enthalten. Für die Schätzung werden jährlich 140.506 Tageszulassungen angenommen. Die Entlastung der Wirtschaft wird bei den Anträgen auf Zulassung und auf Außerbetriebsetzung abgebildet: Hier wurde die Fallzahl für den Stand nach neuer FZV um jeweils 140.506 Fälle reduziert.⁴⁹

Tageszulassungen werden nach Angaben der Befragten in praktisch allen Fällen durch Fahrzeughersteller und -händler auf sich selbst als Halter beantragt werden.⁵⁰

⁴⁸ Fachkonzept i-Kfz Stufe 4, Version 0.9, S. 55 ff. sowie GKS-Fachkonzept Version 0.7, S. 35 ff.

⁴⁹ Zur Herleitung der geschätzten Fallzahl vgl. Vorgabe 4.2.1.

⁵⁰ Eine Antragstellung im internetbasierten Verfahren wird im Online-Portal auch nur Fahrzeughandel und -herstellern angeboten sowie den Großkunden im GKS-Verfahren, GKS-Fachkonzept, Version 0.7, S. 36.

Wie bei allen Vorgaben wird auch hier angenommen, dass künftig bis zu 50 % der Anträge internetbasiert gestellt werden.

Darauf aufbauend ergeben sich folgende geschätzte Aufwände für die neue Tageszulassung:

Tabelle 21: Antrag auf Tageszulassung gewerbliche Halter – nach neuer FZV

		Antrag durch Halter		Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert	
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	11	8,5	
	Wegezeit in Minuten	2	0	
	Personalkosten in Euro	7,87	5,14	
	Sachkosten in Euro	1,75	1,79	
	Erfüllungsaufwand in Euro	9,62	6,93	
	darunter Bürokratiekosten in Euro	8,10	6,93	
Fallzahl		70.253	70.253	140.506
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	553	361	914
	Sachkosten in Tsd. Euro	123	126	249
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	676	487	1.163
	darunter Bürokratiekosten in Tsd. Euro	596	487	1.056

Für die Antragstellung vor Ort wird – wie bei den übrigen Vorgaben – ein mit dem Zeitaufwand der Zulassungsbehörden vergleichbarer Aufwand angesetzt, in diesem Fall 11 Minuten je Antrag (s. Tageszulassung bei der Verwaltung). Daraus ergeben sich anhand des üblichen Lohnsatzes von 36,30 Euro je Stunde Personalkosten von 7,87 Euro pro Fall.

Für Wegezeit und Wegesachkosten werden die Standardwerte (22 Minuten bzw. 3,10 Euro) gewichtet. Da sich die Tageszulassung gezielt an Fahrzeughersteller und -händler richtet, wird hier angenommen, dass die gesammelte Abgabe mehrerer Anträge in der Zulassungsbehörde den Regelfall darstellt. Für diese Fälle wird wie zuvor nur für jeden zehnten Antrag Wegeaufwand angenommen, der damit auf jeweils 2 Minuten und 0,31 Euro geschätzt wird.

Ein Fahrzeug mit wirksamer Tageszulassung „darf mit einem Kennzeichenschild ohne Stempelplaketten oder Plakettenträger auf öffentlichen Straßen für die Dauer der Zulassung in Betrieb gesetzt werden“ (§ 7 Abs. 2 Satz 1 FZV-E). Das BMDV geht jedoch davon aus, dass dies kaum in Anspruch genommen wird, da vorwiegend strategische Gründe ausschlaggebend für Tageszulassungen seien. Die Schätzung nimmt daher an, dass nur in 5 % der Anträge die gewichteten Sachkosten für Kennzeichen von 28,80 Euro anfallen. Zusammen mit den gewichteten Wegekosten belaufen sich die geschätzten Sachkosten damit auf 1,75 Euro je Antrag.

In der Hochrechnung auf alle Antragstellungen vor Ort wird der jährliche Erfüllungsaufwand damit auf rund 676 Tsd. Euro pro Jahr geschätzt, darunter 596 Tsd. Euro Bürokratiekosten.

Wird der Antrag internetbasiert gestellt, ist der geschätzte Zeitaufwand geringer. Die Antragstellung über ein Portal konnte nicht simuliert werden, da

der verfügbare Testzugang Stufe-3-Vorgänge abbildet. Ersatzweise wird die mögliche Einsparung anhand der bei der Wiederezulassung angenommenen mittleren Zeitersparnis von rund 20 % je Antrag (gegenüber dem Vor-Ort-Verfahren) und anhand des geschätzten Einsparungspotenzials i. H. v. 20 bis 40 % (gegenüber dem Papierantrag) im Großkundenverfahren hergeleitet. Diese Beträge führen zu einem mittleren Entlastungspotenzial für den internetbasierten Antrag gegenüber dem Antrag in der Zulassungsbehörde von 25 %. Damit beläuft sich der geschätzte Zeitaufwand auf 8,5 Minuten je Vorgang, woraus Personalkosten von jeweils 5,14 Euro resultieren.

Daneben werden in gleicher Höhe wie beim Antrag vor Ort gewichtete Sachkosten für Kennzeichen einbezogen. Hinzu kommen Sachkosten für die Übersendung der Fahrzeugdokumente mit Postzustellurkunde von 3,45 Euro, wie zuvor bereits erläutert. Diese werden – wie die Wegezeit und -sachkosten – jedoch nur in jedem zehnten Antrag angesetzt, da Tageszulassungen überwiegend im Massengeschäft relevant sein dürften. Da es sich beim Antragsteller im Regelfall um den Halter handeln dürfte, können voraussichtlich auch die Fahrzeugdokumente gesammelt verschickt werden. In der Summe werden gewichtete Sachkosten von jeweils 1,79 Euro geschätzt.

In der Hochrechnung auf alle internetbasierten Antragstellungen wird der jährliche Erfüllungsaufwand damit auf rund 487 Tsd. Euro pro Jahr geschätzt.

Über alle Anträge hinweg liegt die Summe damit bei rund 1,2 Millionen Euro pro Jahr, darunter rund 1,1 Millionen Euro Bürokratiekosten. Die Entlastung ist bei den Vorgaben zum Antrag auf Zulassung und auf Außerbetriebsetzung verrechnet.

(3) Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

(a) Bereitstellung des x-Kfz-Standards und Veröffentlichung im Bundesanzeiger und Verkehrsblatt; § 18 Absatz 3 Nummer 3 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	3.600	46,50	0	3	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				3	

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	19.500	46,50	0	15	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				15	

Bei Verfahren der internetbasierten Fahrzeugzulassung und Außerbetriebsetzung müssen die vom KBA herausgegebenen Standards eingehalten

werden müssen, wenn im Rahmen der Abwicklung auf das informationstechnische System und die neue GKS des KBA zurückgegriffen wird. Mit der neuen Nummer 3 wird zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen⁵¹ die Nutzung des x-Kfz-Standards verpflichtend. Zuvor stand dieser auf freiwilliger Basis für den Nachrichtenaustausch zwischen den dezentralen Portalen und den Fachverfahren der Zulassungsbehörden zur Verfügung. Das KBA ist für die Weiterentwicklung des x-Kfz-Standards, den Anwendersupport und die Veröffentlichung im Bundesanzeiger und dem Verkehrsblatt verantwortlich.

Durch die verpflichtende Anwendung des x-Kfz-Standards kommt es beim KBA zu einmaligem Erfüllungsaufwand und einem Anstieg des jährlichen Erfüllungsaufwands.

Den einmaligen Zeitaufwand schätzt das KBA auf 325 Stunden (=19.500 Minuten). Diese decken alle im Zusammenhang mit dem x-Kfz-Standard stehenden Neuregelungen in der FZV ab. Davon entfallen rund 305 Stunden auf Projektarbeiten und rund 20 Stunden auf die erstmalige Veröffentlichung des Standards.

Hinsichtlich des laufenden Zeitaufwandes rechnet das KBA mit einem jährlichen Mehraufwand von circa 60 Stunden (=3.600 Minuten). Dieser bedingt sich durch die intensivere Nutzung des Standards: Das KBA schätzt, dass zusätzlicher Anwendersupport notwendig wird und außerdem mehr Anträge von den Nutzern des Standards (also von Portalanbietern bzw. Zulassungsbehörden sowie künftig zusätzlich von Großkunden) auf Anpassungen des Standards bearbeitet werden müssen. Beides zusammen führe voraussichtlich zu rund 50 Stunden Mehraufwand im Jahr. Aus den nutzerbedingten Änderungen resultierende Releases einer neuen x-Kfz-Version würden dann zu zusätzlich 10 Stunden Aufwand pro Jahr für die Veröffentlichung führen.

Für die einmaligen und laufenden Tätigkeiten werden die Mitarbeitenden im gehobenen Dienst zuständig sein. Der standardisierte Stundenlohnsatz für die Beschäftigten des Bundes im gehobenen Dienst beträgt 46,50 Euro.

Für die neuen Regelungen zum x-Kfz-Standard fallen weder einmalig Sachkosten an, noch kommt es zu Änderungen bei den laufenden Sachkosten.

Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt demzufolge rund 15 Tsd. Euro. Laufend kommt es zu einem Mehraufwand von rund 3 Tsd. Euro pro Jahr.

(b) Elektronische Erfassung des Merkmals „internetbasierter Antrag“ durch das KBA; § 19 Absatz 1 Satz 7 i. V. m. § 60 Absatz 1 Satz 2 FZV

Die FZV sieht nun vor, dass im Zuge der Datenübermittlung eines internetbasierten Antrags via Portal an das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) die Information übermittelt wird, dass es sich um eine internetbasierte Antragstellung handelt.

Nach Angaben der für das ZFZR zuständigen Stelle im KBA ist das Merkmal „internetbasierter Antrag“ bereits in den Standards für die Übermittlung von Daten (SDÜ) enthalten und Teil des ZFZR. Insofern sind die Voraussetzungen für eine Aufnahme, Speicherung und Auswertung des Merkmals bereits gegeben. Unter der Voraussetzung, dass keine zusätzlichen Differenzierungen im Merkmal oder bei statistischen Auswertungen aufgenommen werden, entsteht beim KBA weder einmaliger Erfüllungsaufwand noch ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand.

⁵¹ Vgl. § 15a Abs. 3 FZV in der Fassung vom 02.10.2019

(c) Verfahren der Tageszulassung; §§ 7, 28 FZV

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	12.000	46,50	0	9	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				9	

Mit dem neuen § 7 FZV werden die Rechtmäßigkeit und das Verfahren einer auf einen Tag befristeten Erstzulassung, der sogenannten Tageszulassung, festgesetzt. Dies war im Zusammenhang mit dem neuen internetbasierten Verfahren der Tageszulassung nach § 28 FZV notwendig.

Laut Fachkonzept i-Kfz wird durch die Tageszulassung im KBA kein gesonderter Arbeitsgang eingeführt. Demzufolge ändert sich der laufende Erfüllungsaufwand dadurch nicht.

Jedoch kommt es – sowohl im Vor-Ort- als auch im internetbasierten Verfahren – nach Einschätzung des KBA voraussichtlich zu einmaligem Personalaufwand von rund 200 Stunden im gehobenen Dienst für die Anpassung der Softwareanforderungen, die Anpassung und Implementierung einer neuen Softwareversion und deren Testung. Einmalige Sachkosten entstehen voraussichtlich nicht.

Der einmalige Erfüllungsaufwand des KBA für die Einführung der Tageszulassung und der internetbasierten Tageszulassung beläuft sich daher auf insgesamt rund 9 Tsd. Euro.

(d) Einrichtung und Betrieb der GKS; § 33 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
5	96.000	46,50	0	372	0
9	96.000	33,80	0	487	0
1			280.000		280
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				1.139	

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	96.000	70,50	0	113	0
18,35	96.000	46,50	0	1.365	0
1,2	96.000	33,80	0	65	0

1			15.285.000		15.285
1			15.750.000		15.750
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)					32.578

Die Änderung der FZV schafft ein neues, internetbasiertes Zulassungsverfahren für Großkunden. Dazu wird eine GKS eingerichtet. Über die GKS werden registrierte Großkunden internetbasiert Erstzulassungen, Tageszulassungen, Wiederzulassungen und Außerbetriebsetzungen von Fahrzeugen in einem separaten Verfahren beantragen können. Die GKS soll die Anträge entgegennehmen und abwickeln.

Das KBA wird die GKS laut § 33 FZV betreiben, die Registrierung von Großkunden bearbeiten, diese betreuen und überwachen.

Die Nutzung der GKS soll juristischen Personen des Privatrechts offenstehen, die regelmäßig mehr als 500 Zulassungsanträge pro Jahr stellen und sich beim KBA als Großkunden registriert haben.

Die laufenden Betriebskosten der GKS erfordern laut KBA 5 Stellen im gehobenen Dienst für Verfahrensbetreuung, Tests im Fachbereich, Softwareentwicklung und Netzwerk-Administration. Des Weiteren werden 9 Stellen im mittleren Dienst benötigt, zum Großteil für den Support.

Eine Stelle wird beim Erfüllungsaufwand mit 8 Stunden pro Personentag und 200 Arbeitstage pro Personenjahr berechnet.⁵² Bezogen auf die durchschnittlichen Lohnkosten der jeweiligen Laufbahngruppen beläuft sich der Personalaufwand des KBA auf knapp 859 Tsd. Euro pro Jahr.

Die laufenden Betriebskosten bedeuten nach Angaben des KBA einen Sachaufwand von rund 280 Tsd. Euro pro Jahr.

In der Summe entsteht Erfüllungsaufwand von 1.139 Tsd. Euro jährlich.

Für die erstmalige Erstellung und Einrichtung der GKS entsteht beim KBA einmaliger Erfüllungsaufwand. Das KBA beziffert diesen anhand der fortgeschriebenen Projektplanung, die ursprünglich als Grundlage für die Zuweisung von Mitteln aus dem OZG⁵³ diente, wobei sich die Projektlaufzeit inzwischen verlängert hat.

Das KBA benennt hier u. a. Aufwände für die Softwareentwicklung und Qualitätssicherung, Anforderungsanalytiker und die Systemarchitektur sowie die Projektleitungen. Insgesamt werden 1 MAK im höheren, 18,35 MAK im gehobenen und 1,2 MAK im mittleren Dienst benötigt. Mittels der durchschnittlichen Lohnsätze für diese Laufbahngruppen auf Bundesebene beläuft sich der einmalige Personalaufwand auf rund 1.543 Tsd. Euro.

Nach Angaben des KBA entsteht außerdem einmaliger Sachaufwand in Höhe von 15.285 Tsd. Euro für die technische Infrastruktur,

⁵² s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 47

⁵³ Die Aufwände sind im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung zum OZG noch nicht enthalten, s. Drucksache 18/11135 vom 13.02.2017. Hier wurde darauf verwiesen, dass die Bundesregierung im jeweils konkreten Fall, der mit einer Rechtsverordnung umgesetzt wird, die Schätzung für diese Maßnahmen vornehmen wird. Entsprechend ist der hier aufgeführte Erfüllungsaufwand bislang nicht über das OZG erfasst.

Beratungsleistungen, Softwarekosten und Penetrationstests sowie die Entwicklung der Registrierungsanwendung und der Antragsvalidierung.

Hinzu kommen Kosten für den IT-Dienstleister, der das Prüfmodul für die GKS entwickelt. Dafür wurden von dem nach dem EFA-Prinzip⁵⁴ beim OZG verantwortlichen Land Baden-Württemberg OZG-Mittel in Höhe von 15.750 Tsd. Euro beantragt, die nach Angaben des Dienstleisters in etwa den Kosten während der Entwicklungsphase entsprechen.

Damit beläuft sich der einmalige Sachaufwand auf rund 31.035 Tsd. Euro.

In der Summe entsteht für die Entwicklung der GKS einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 32.578 Tsd. Euro.

(e) Registrierung und Betreuung von Großkunden bei der GKS; § 34 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
2,8	96.000	33,80	0	151	0
0,5	96.000	46,50	0	37	0
1			500.000		500
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				689	

Juristische Personen des Privatrechts können sich beim KBA als Großkunden registrieren lassen. Sie müssen dazu einen Antrag beim KBA stellen. Das KBA schätzt, dass sich rund 5.000 Großkunden und 30 technische Dienstleister registrieren werden. Hierdurch erwartet das KBA laufenden Erfüllungsaufwand.

Für die Betreuung der Großkunden und technischen Dienstleister zu allen Fragen der Registrierung und den damit einhergehenden Pflichten veranschlagt das KBA einen Bedarf von 2,8 Stellen im mittleren Dienst, für die Pflege und Weiterentwicklung der Registrierungsanwendung zusätzlich 0,5 Stellen im gehobenen Dienst. Dies bedeutet einen Personalaufwand von rund 189 Tsd. Euro pro Jahr.

Für den Betrieb des Registrierungs- und Überwachungssystems schätzt das KBA Sachkosten in Höhe von 500 Tsd. Euro pro Jahr.

In der Summe entsteht dem KBA schätzungsweise ein Erfüllungsaufwand von 689 Tsd. Euro jährlich.

⁵⁴ „‘Einer für Alle’ bedeutet, dass ein Land oder eine Allianz aus mehreren Ländern eine Leistung zentral entwickelt und betreibt – und diese anschließend anderen Ländern und Kommunen zur Verfügung stellt, die den Dienst dann mitnutzen können. Hierfür müssen sie sich nur mittels standardisierter Schnittstellen anbinden. Die Kosten für Betrieb und Weiterentwicklung des Dienstes teilen sich die angeschlossenen Länder und Kommunen“, <https://www.onlinezugangsgesetz.de/Webs/OZG/DE/umsetzung/nachnutzung/efa/efa-node.html> (zuletzt aufgerufen am 14.04.2022)

(f) Stichprobenhafte und anlassbezogene Überprüfung registrierter Großkunden durch das KBA, § 36 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	169.800	46,50	0	132	0
1	13.200	33,80	0	7	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				139	

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	324.000	46,50	500.000	251	500
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				751	

Das KBA ist berechtigt, jederzeit das Bestehen der Voraussetzungen für die Registrierung als Großkunde zu prüfen. Der Großkunde muss die erforderlichen Daten und Nachweise auf Anforderung des KBA unverzüglich vorlegen.

Das KBA wird bei allen registrierten Großkunden die geforderte Anzahl der Zulassungsanträge prüfen und zusätzlich stichprobenhaft die Aktualität der Registrierungsdaten, die Vorlage von Datenschutz-Konzepten und IT-Sicherheits-Konzepten sowie den Support kontrollieren. Zusätzlich wird geschätzt, dass pro Jahr rund 350 anlassbezogene Prüfungen aufgrund gemeldeter Probleme durchgeführt werden.

Für dadurch verursachte Arbeiten wie etwa die Prüfung der Stichprobenauswahl, die Prüfung der von den Großkunden eingereichten Datenschutz- und IT-Sicherheits-Konzepte, die Prüfung auf Aktualität der Daten der Großkunden, die Durchführung anlassbezogener Prüfungen und für Verwaltungsverfahren aufgrund von Verletzungen der Auflagen schätzt das KBA einen jährlichen Personalaufwand von 2.830 Stunden (entspricht 169.800 Minuten) für den gehobenen Dienst und 220 Stunden (13.200 Minuten) für den mittleren Dienst. Zusätzlicher Sachaufwand fällt nicht an bzw. ist durch Vorgabe 4.3.5 bereits abgedeckt. Damit wird der Erfüllungsaufwand für die Prüfungen auf rund 139 Tsd. Euro pro Jahr geschätzt.

Um die Prüfungen durchführen zu können, entsteht jedoch zunächst einmaliger Aufwand. Für die Vorbereitung des Auswertungssystems (Erstellung fachlicher Anforderungen, Entwicklung des Stichprobenverfahrens und Kennzahlensystems) erwartet das KBA einen Zeitaufwand von 5.400 Stunden (324.000 Minuten) für Beschäftigte des gehobenen Dienstes. Der einmalige Personalaufwand beläuft sich damit auf rund 251 Tsd. Euro. Die einmaligen Sachkosten für die Entwicklung des Überwachungssystems schätzt das KBA auf rund 500 Tsd. Euro.

Damit wird der einmalige Erfüllungsaufwand auf insgesamt 751 Tsd. Euro geschätzt.

**(g) Unterrichtung von Beschäftigten der Zulassungsbehörden; § 75
FZV**

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
420	1.380	34,52	-	333	-
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				333	

Den Zulassungsbehörden entsteht laut Befragung durch die Änderungen der FZV, vor allem im Rahmen der internetbasierten Zulassung und Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen, einmaliger Erfüllungsaufwand für die Schulung bzw. Unterrichtung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sie planen für die Schulung im Mittel rund 23 Stunden je Behörde (1.380 Minuten) ein. Dabei sind gemäß den Angaben 90 % der zu schulenden Beschäftigten im mittleren und 10 % im gehobenen Dienst. Angewandt wird daher ein gewichteter Lohnsatz von 34,52 Euro je Stunde.⁵⁵

Die Hochrechnung erfolgt analog der Schätzung zu Stufe 3 auf die Zahl der Hauptstellen der Zulassungsbehörden, da voraussichtlich nicht in allen Nebenstellen Schulungen nötig sind und Beschäftigte der Hauptstellen ggf. als Multiplikatoren agieren können. Laut KBA gibt es aktuell 420 Hauptstellen.⁵⁶

Der einmalige Schulungsaufwand wird somit auf rund 333 Tsd. Euro geschätzt.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden bleibt diesbezüglich voraussichtlich unverändert.

**(h) Portale für internetbasiertes Antragsverfahren bei Nutzung des
OZG-Prozesses, § 19 FZV**

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	-		6.600.000	0	6.600
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				6.600	

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	-		1.356.203	0	1.356

⁵⁵ 90 % Lohnsatz mittlerer Dienst in Kommunen i. H. v. 33,40 Euro, 10 % Lohnsatz gehobener Dienst in Kommunen i. H. v. 44,60 Euro: $0,9 \cdot 33,40 + 0,1 \cdot 44,60 = 34,52$ Euro

⁵⁶ Stand April 2022, vgl. https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/Anschriftenverzeichnisse/anschriftenverzeichnisse_inhalt.html?nn=3505666 (zuletzt aufgerufen am 27.04.2022).

Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)	1.356
----------------------------------	-------

Die Weiterentwicklung eines bestehenden Portals wird für die Zulassungsbehörden zwingend erforderlich sein, um die Funktionalitäten der i-Kfz-Stufe 4 abzubilden. Bei den Berechnungen wird angenommen, dass alle Zulassungsbehörden ein funktionierendes Portal für die Stufe-3-Prozesse haben, da sie dieses gemäß der aktuellen FZV verpflichtend anbieten müssen.

Für die Umsetzung von Stufe 4 stehen den Zulassungsbehörden zwei Wege offen: die Nutzung einer zentral entwickelten OZG-Lösung oder die Weiterentwicklung eines eigenen Portals. Beide Varianten werden zur besseren Nachvollziehbarkeit getrennt in dieser und der folgenden Vorgabe dargestellt.

Im Rahmen des OZG wurden Themenfelder der Digitalisierung identifiziert und deren Umsetzung einzelnen Bundesländern zugewiesen. Das jeweilige Bundesland entwickelt für das Themenfeld also eine digitale Lösung, die im Anschluss allen anderen Bundesländern zur Nachnutzung zur Verfügung gestellt wird.⁵⁷

Für Stufe 4 i-Kfz gestaltet das Land Baden-Württemberg die digitalen Prozesse. Dabei wird v. a. die Identifizierung der juristischen Personen entwickelt und im Zuge weiterer Verbesserungen der gesamte Online-Dienst auf einer Prozess-Plattform, dem sogenannten OZG-Hub, neu aufgesetzt.

Im Zuge der kommunalen Selbstverwaltung entscheidet letztlich jede Kommune, ob sie diesen OZG-Hub nutzt oder das bestehende eigene Portal weiterentwickelt (s. hierzu die nächste Vorgabe, 4.3.9). In der Praxis bestehen teilweise auch Portale auf Landes- statt auf kommunaler Ebene, bei denen ebenfalls zwischen Anbindung an den OZG-Hub oder Weiterentwicklung des eigenen Portals zu entscheiden ist.

Entscheidet man sich für die Nutzung des OZG-Hubs, so wird im Hintergrund der jeweiligen Plattform von Zulassungsbehörde oder Kommune, auf der die digitalen Verwaltungsleistungen angeboten werden, eine Weiterleitung zum Prozess auf dem OZG-Hub eingerichtet. Wird auf der Plattform ein Zulassungsprozess ausgewählt und im Hintergrund der OZG-Hub angesprochen, so ordnet dieser den Vorgang anhand eines hinterlegten Verzeichnisses korrekt zu. Er prüft die Plausibilität der eingegebenen Daten, verarbeitet sie bis zur automatisierten Entscheidung und leitet sie abschließend vollautomatisiert ans KBA und die örtlich zuständige Zulassungsbehörde weiter.

Zu den Kosten des OZG-Hubs wurden das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Kommunen Baden-Württemberg und der vom Land beauftragte IT-Dienstleister befragt. Die Kosten für die erstmalige Erstellung und die Anbindung von nachnutzenden Zulassungsbehörden wurden dabei mit 6,6 Millionen Euro beziffert. Diese trägt der Bund.

Da es dieses Modell derzeit nicht gibt und keine Erfahrungen mit dieser Lösung bestehen, ist für die Praxis noch nicht abschätzbar, ob und in welcher Höhe zusätzlich einmalige Aufwände auf Ebene der einzelnen Zulassungsbehörde entstehen werden.

Die laufenden Betriebskosten des OZG-Hubs werden durch die Nachnutzer auf Landes- und auf Kreisebene getragen. Dabei ist es möglich, dass teils

⁵⁷ s. EfA-Prinzip, Erläuterung in Vorgabe 4.3.4

die Bundesländer als Nachnutzer auftreten und die Kosten innerhalb des Landes auf die teilnehmenden Zulassungsbehörden aufteilen. Alternativ treten die Zulassungsbehörden individuell als Nachnutzer auf und tragen einen Teil der Betriebskosten. Die Aufteilung der Betriebskosten auf die Nachnutzer wird grundsätzlich nach einem Verteilschlüssel erfolgen, z. B. dem Königsteiner Schlüssel⁵⁸, ggf. auf kommunaler Ebene nochmals unterteilt nach zusätzlichen Kriterien (z. B. der Einwohnerzahl im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Zulassungsbehörden).

Die Betriebskosten schätzt das Innenministerium unter der Annahme, dass alle Bundesländer sich zu einer Nachnutzung entscheiden, auf 1.356.203 Euro für das Jahr 2023 und die beiden Folgejahre⁵⁹.

Derzeit ist noch gänzlich unklar, wie viele Länder bzw. Kommunen sich für die Nutzung des OZG-Hubs entscheiden, was u. a. dem geschuldet ist, dass dem Großteil der Zulassungsbehörden zum Zeitpunkt der Schätzung keine detaillierten Informationen dazu vorliegen. Auch die befragten Zulassungsbehörden können hierzu keine Aussagen treffen. Die Schätzung nimmt daher pauschal an, dass die Hälfte der Zulassungsbehörden den OZG-Hub anbinden und die andere Hälfte das eigene Portal ausbauen wird (s. folgende Vorgabe). Da es sich bei den vom Innenministerium genannten Kosten, wie gesagt, um Betriebskosten bei einer Nachnutzung durch alle Bundesländer handelt, sind letztlich bei anderweitigen Entscheidungen der Bundesländer bzw. Zulassungsbehörden davon abweichende Kosten je Bundesland bzw. Zulassungsbehörde möglich.

(i) Portale für internetbasiertes Antragsverfahren bei Weiterentwicklung eines eigenen Portals, § 19 FZV

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
210	160	33,40	-	19	0
210	1.820	44,60	-	284	0
210	100	64,90	-	23	0
210	-		8.500	0	1.785
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				2.111	

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
210	-		12.600	0	2.646

⁵⁸ „Im Königsteiner Schlüssel ist festgelegt, wie die einzelnen Länder der Bundesrepublik Deutschland an gemeinsamen Finanzierungen zu beteiligen sind. Der Anteil, den ein Land danach tragen muss, richtet sich zu zwei Dritteln nach dem Steueraufkommen und zu einem Drittel nach der Bevölkerungszahl. Der Schlüssel wird von der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK) jährlich neu berechnet und verdankt seine Entstehung dem Königsteiner Staatsabkommen vom 31. März 1949.“ (https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigsteiner_Schl%C3%BCssel, zuletzt aufgerufen am 24.05.2022)

⁵⁹ Längerfristige Prognosen müssten demzufolge Inflationserwartungen und Preissteigerungen im IT-Markt berücksichtigen.

Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)

2.646

Die befragten Zulassungsbehörden konnten aus ihrer Praxis heraus den einmaligen Aufwand für die Weiterentwicklung eines bestehenden Stufe-3-Portals einschätzen.

Beim Personalaufwand nennen sie im Mittel 1,7 Stunden (100 Minuten) für den höheren Dienst, 30,3 Stunden (1.820 Minuten) für den gehobenen Dienst und 2,7 Stunden (160 Minuten) für den mittleren Dienst. Dieser Zeitaufwand entsteht den Angaben zufolge v. a. für die fachliche Unterstützung des Portalbetreibers bei der Anpassung und Umstellung, das Testen der Prozesse sowie deren Dokumentation und Freigabe. Die Berechnung anhand der durchschnittlichen Lohnsätze von Kommunen (64,90 Euro im höheren, 44,60 Euro im gehobenen und 33,40 Euro im mittleren Dienst je Stunde) führt zu einem geschätzten Personalaufwand von rund 1.550 Euro je Zulassungsbehörde.

Hinzu kommen Sachkosten für den IT-Dienstleister für die Umstellungsarbeiten, etwa die Anbindung der juristischen Personen, die durchgängige Umsetzung des x-Kfz-Standards, die Anpassungen bei der Identifizierung natürlicher Personen und die Anbindung an die GKS. Diese Kosten für den Dienstleister schätzen die befragten Zulassungsbehörden im Mittel auf rund 8.500 Euro.

Bezieht man die genannten Aufwände, wie in der vorherigen Vorgabe erläutert, auf die Hälfte der Zulassungsbehörden, so wird der einmalige Personalaufwand auf 326 Tsd. Euro und der einmalige Sachaufwand auf knapp 1,8 Millionen Euro geschätzt; in der Summe sind es gut 2,1 Millionen Euro.

Hinzu kommt laufender Erfüllungsaufwand für den Betrieb des Portals. Basierend auf den Rückmeldungen der befragten Zulassungsbehörden zu den Stufe-3-Portalen wird dieser im Mittel auf rund 12.600 Euro pro Jahr und Zulassungsbehörde geschätzt und angenommen, dass er sich durch Stufe 4 nicht wesentlich verändert. Bezieht man die Kosten wiederum auf die Hälfte aller Zulassungsbehörden, wird der laufende Sachaufwand auf gut 2,6 Millionen Euro pro Jahr geschätzt.

(j) Elektronische Übermittlung des Merkmals „internetbasierter Antrag“ durch die Portale der Zulassungsbehörden; § 19 Absatz 1 Satz 7 i. V. m. § 60 Absatz 1 Satz 2 FZV

Es wird angenommen, dass dies in den Portalen entsprechend vorgesehen bzw. im Zuge der oben genannten einmaligen Arbeiten programmiert wird und dass die Übermittlung je Fall dann vollautomatisiert erfolgt.

Einmaliger und laufender Erfüllungsaufwand werden seitens der Zulassungsbehörden daher nicht erwartet.

(k) Anpassung und Beschaffung von Soft- und Hardware

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
----------	-----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	---------------------------

420	200	44,60	3.767	62	1.582
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				1.645	

Den Zulassungsbehörden entsteht weiterer einmaliger Umstellungsaufwand durch die Anpassung bestehender und die Beschaffung zusätzlicher Hard- und Software.

Die befragten Zulassungsbehörden nennen hierbei im Mittel Sachkosten in Höhe von 3.767 Euro für zusätzliche Spezialdrucker zum Bedrucken der Plakettenträger sowie die Konfiguration von Kassenautomaten (v. a. durch den neuen Vorgang der Tageszulassung). Hochgerechnet auf alle Zulassungsbehörden wird der einmalige Sachaufwand auf knapp 1,6 Millionen Euro geschätzt.

Hinzu kommen im Mittel angegebene 3,3 Stunden (200 Minuten) Zeitaufwand im gehobenen Dienst für die Beschaffungs- und Anpassungsprozesse. Mittels des Lohnsatzes von 44,60 Euro je Stunde und bezogen auf alle Zulassungsbehörden wird damit einmaliger Personalaufwand in Höhe von rund 62 Tsd. Euro geschätzt.

In der Summe werden einmaliger Personal- und Sachaufwand somit auf gut 1,6 Millionen Euro geschätzt.

(l) Anpassung interner Abläufe

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
420	213	44,60	-	66	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				66	

Für die Anpassung von internen Prozessen, etwa bei der Ablauforganisation, für die Anpassung von Arbeitsanweisungen usw. wird einmaliger Umstellungsaufwand in den Zulassungsbehörden erwartet. Diesen schätzen die befragten Zulassungsbehörden im Mittel auf 3,6 Stunden (213 Minuten), überwiegend für den gehobenen Dienst.

In der Summe beläuft sich der geschätzte einmalige Personalaufwand hierfür auf gut 66 Tsd. Euro.

(m) Bearbeitung von Anträgen auf Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen; §§ 16, 24 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-10.340
Sachkosten	+4.427
Erfüllungsaufwand	-5.914

Es wird geschätzt, dass sich bei der Bearbeitung von Anträgen auf Außerbetriebsetzung der Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden durch die internetbasierten Verfahren mittelfristig (unter Annahme der bei den Halterinnen und Haltern erläuterten Nutzungsprognose) um bis zu 5,9 Millionen Euro pro Jahr verringern kann.

Einen Überblick über aktuelle und künftig geschätzte Aufwände bietet die folgende Tabelle:

Tabelle 22: Aufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Außerbetriebsetzung

		Ist-Stand: Antragstellung vor Ort	i-Kfz-Stufe 4		
			Antragstellung vor Ort	internetbasierte Antragstellung	Gesamt
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	6	6	2	
	Personalkosten in Euro	3,34	3,34	1,11	
	Sachkosten in Euro	-	-	1,00	
	Erfüllungsaufwand in Euro	3,34	3,34	2,11	
Fallzahl		8.993.523	4.426.509	4.426.509	8.853.018
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	30.038	14.785	4.913	19.698
	Sachkosten in Tsd. Euro	0	0	4.427	4.427
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	30.038	14.785	9.340	24.124

Antragsbearbeitung Außerbetriebsetzungen – Ist-Stand

Gemäß den Fallzahlen aus der Statistik des KBA, die auch für die Berechnungen bei den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft herangezogen wurden, gab es 2021 in der Summe 8.993.523 Außerbetriebsetzungen für private sowie gewerbliche Halterinnen und Halter. Davon entfallen rund 77 % der Vorgänge auf natürliche Personen, denen das internetbasierte Verfahren bereits zur Verfügung steht. Dennoch wurden lediglich rund 1 % der Anträge auf Außerbetriebsetzung über die bestehenden Portale gestellt. Daher wird – entsprechend dem Vorgehen bei den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft – die Antragstellung vor Ort in der Zulassungsbehörde als aktueller Standardfall behandelt.

Der Zeitaufwand für die Bearbeitung eines solchen Antrags wird von den befragten Zulassungsbehörden im Mittel mit rund 6 Minuten angegeben. Zu den wesentlichen Arbeitsschritten der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter zählen:

- Aufruf des Fahrzeuges im System
- Prüfen des Antrags

- Eingabe der Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges über das Fachverfahren
- Entwertung der Kennzeichen durch Abkratzen der Stempelplaketten sowie der ZB I durch Freilegen der Markierung
- Veranlassen der Gebührenzahlung durch den Antragstellenden

Die Bearbeitung möglicher gesammelter Anträge von großen Kunden wie etwa Flottenbetreibern erfolgt laut der Rückmeldungen sehr individuell; die Höhe des zeitlichen Aufwands hierfür wird von den Befragten teilweise als vergleichbar mit dem Aufwand der übrigen Anträge und teilweise als im Vergleich etwas geringer angegeben. Eine Verallgemeinerung auf alle Zulassungsbehörden ist auf Basis dieser Daten nicht möglich. Da ebenso keine getrennten Fallzahlen vorliegen und auch bei der Wirtschaft große Kunden nicht separat berücksichtigt werden konnten, wird hier keine entsprechende Differenzierung vorgenommen. Die genannten 6 Minuten Bearbeitungszeit werden für alle vor Ort in der Zulassungsbehörde gestellten Anträge auf Außerbetriebsetzung angewendet.

Die Bearbeitung erfolgt laut Befragten überwiegend durch Beschäftigte des mittleren Dienstes. Für die Berechnung der Personalkosten wird daher der durchschnittliche Lohnsatz für Beschäftigte des mittleren Dienstes von Kommunen in Höhe von 33,40 Euro⁶⁰ herangezogen. Dies bedeutet Personalkosten von 3,34 Euro je Antragsbearbeitung.

Sachkosten je Fall konnten die befragten Zulassungsbehörden nicht beziffern. Die übergeordneten Sachkosten für IT bzw. IT-Dienstleister, Büromaterial etc. lassen sich nicht anteilig pro Antragsbearbeitung ausweisen, so dass dem Einzelfall hier keine Sachkosten zugerechnet werden.

Damit beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung der knapp 9 Millionen Anträge insgesamt rund 30 Millionen Euro.

Antragsbearbeitung Außerbetriebsetzungen – nach neuer FZV

Bei der Bearbeitung von Anträgen durch die Zulassungsbehörde ist entscheidend für deren Zeitaufwand, ob der Antrag vor Ort gestellt wird oder internetbasiert eingeht. Durch wen ein Antrag gestellt wird (ob durch Halterinnen bzw. Halter oder Dritte), ist dabei nicht ausschlaggebend.

Für die Schätzung des künftigen Aufwands werden daher einerseits die bei den privaten und gewerblichen Halterinnen und Haltern für die eigene Antragstellung (in der Zulassungsbehörde und internetbasiert) sowie die Inanspruchnahme Dritter angesetzten Fallzahlen herangezogen und addiert. Dabei werden die geschätzt 140.506 Vorgänge⁶¹, die künftig durch gewerbliche Halter als Tageszulassungen durchgeführt werden können, abgezogen. Auch für die Verwaltung werden sie separat betrachtet (Vorgabe 4.3.14). Durch Dritte gestellte Anträge werden zur Vereinfachung hälftig auf das Vor-Ort-Verfahren und das internetbasierte Verfahren aufgeteilt, was der zu Beginn von Kapitel 4.1 erläuterten 50 %-Nutzungsprognose entspricht. Damit werden nach Änderung der FZV und Etablierung der i-Kfz-Vorgänge voraussichtlich jeweils gut 4,4 Millionen Anträge pro Jahr vor Ort bzw. internetbasiert gestellt werden.

⁶⁰ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 63

⁶¹ Herleitung s. Vorgabe 4.2.1

Der Bearbeitungsaufwand je Fall für in der Zulassungsbehörde gestellte Anträge bleibt auch nach Änderung der FZV gleich.

Im Einzelfall wird erhöhter Aufwand entstehen, wenn die Außerbetriebsetzung unter Vorlage eines Verwertungsnachweises erfolgt: Künftig muss die Zulassungsbehörde in diesen Fällen die ZB I und II einziehen (§ 17 FZV-E). Je Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis schätzen die befragten Zulassungsbehörden den Mehraufwand hierfür (etwa zum Scannen der Dokumente als Nachweis der Einziehung und zur Ablage oder Vernichtung) auf 1 bis 3 Minuten. Da Verwertungsnachweise jedoch, wie in Vorgabe 4.1.2 erläutert, nur in rund 5 % der Außerbetriebsetzungen vorgelegt und Zeitangaben in der Schätzung auf halbe Minuten gerundet werden, ist der durchschnittliche Mehraufwand je Außerbetriebsetzung zu gering, als dass er sich im Bearbeitungsaufwand insgesamt zeigen würde.

Für internetbasiert gestellte Anträge setzen die befragten Zulassungsbehörden im Mittel einen durchschnittlichen Zeitaufwand von 2 Minuten je Fall an. Die Vorgänge werden dabei grundsätzlich automatisiert beschieden (§§ 19 Abs. 1 und 36 Abs. 1 FZV-E) und von der Zulassungsbehörde nur stichprobenhaft geprüft (§ 23 Abs. 3 FZV-E)⁶².

Zeitaufwand entsteht jedoch durch die nachgelagerten Aktivitäten, in erster Linie für Druck und Versendung der Bestätigung an die Halterin bzw. den Halter des Fahrzeuges. Dieser erhält im Nachgang ein Schreiben der Zulassungsbehörde über das Datum, wann die Außerbetriebsetzung wirksam wird. Dies wird mit Stufe 4 in jedem Fall nötig (§ 25 Abs. 3 FZV), während es bislang nur bei Antragstellung durch eine bevollmächtigte Person erfolgt (§ 15h Abs. 3 FZV a.F.); allerdings wurde für den aktuellen Stand die Antragstellung vor Ort als Standardfall definiert und damit auch kein Aufwand hierfür angesetzt.

Künftig versendet die Zulassungsbehörde also bei jeder internetbasiert beantragten Außerbetriebsetzung ein einfaches Schreiben, wofür die übliche Pauschale für Druck und Versand von 1 Euro je Fall angesetzt wird. Diese Kosten können nicht als Auslage an die Antragstellenden weitergegeben werden⁶³ und sind daher als Sachkosten der Zulassungsbehörden einbezogen.

Analog zur oben erläuterten Vorlage von ZB I und II bei Fällen mit Verwertungsnachweis sind diese Dokumente bei internetbasierter Antragstellung unverzüglich an die Zulassungsbehörde zu übersenden (§ 24 Abs. 3 FZV). Für den dadurch entstehenden zusätzlichen Zeitaufwand der Zulassungsbehörde gelten dieselben Ausführungen wie bei der Einziehung der Dokumente im Vor-Ort-Verfahren; der durchschnittliche Aufwand je Außerbetriebsetzung erhöht sich also nicht.

Einige der befragten Behörden führen an, dass der Aufwand in Fällen, in denen der oder die Antragstellende dieser Pflicht nicht nachkommt, noch einmal deutlich höher ist: Hier müssen die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter ggf. ordnungsbehördliche Maßnahmen einleiten, die im Einzelfall hohen Aufwand verursachen können. Dieser entsteht jedoch voraussichtlich nur in einem Bruchteil der internetbasiert gestellten Anträge auf Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis, welche ohnehin nur rund 5 % aller

⁶² s. Vorgabe 4.3.19

⁶³ § 2 Abs. 1 Nr. 1 GebOSt sieht dies nur für Sendungen mit Postzustellurkunde und Einschreiben vor.

Außerbetriebsetzungen ausmachen. Daher wird für den Standardfall kein zusätzlicher Zeitaufwand veranschlagt.

Insgesamt wird der zukünftige Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden auf rund 24,1 Millionen Euro pro Jahr geschätzt, was eine Entlastung um 5,9 Millionen Euro jährlich bedeutet.

(n) Bearbeitung von Anträgen auf Zulassung von Fahrzeugen; §§ 6, 26, 27 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-4.845
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	-4.845

Der Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung von Anträgen auf Erst- bzw. Neuzulassung von Fahrzeugen kann sich durch die geplanten Änderungen der FZV voraussichtlich um bis zu 4,8 Millionen Euro pro Jahr verringern.

In der Summe wurden im Jahr 2021 für private und gewerbliche Halterinnen und Halter 3.573.646 Fahrzeuge zugelassen. Davon entfallen rund 44 % der Vorgänge (rd. 1,6 Millionen) auf natürliche Personen, denen das internetbasierte Verfahren bereits zur Verfügung steht. In 0,2 % der Fälle erfolgte der Antrag über die bestehenden Portale. Wie bei allen Vorgängen wird die Antragstellung vor Ort in der Zulassungsbehörde als aktueller Standardfall behandelt und künftig in der Hälfte der Fälle eine internetbasierte Antragstellung angenommen.

Gesammelt abgegebene Anträge bzw. künftige Großkundenanträge können, wie bei der Außerbetriebsetzung erläutert, nicht separat betrachtet werden.

Auf dieser Basis werden folgende Aufwände berechnet:

Tabelle 23: Aufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Zulassung

		Ist-Stand: Antragstellung vor Ort	i-Kfz-Stufe 4		
			Antragstellung vor Ort	internetbasierte Antragstellung	Gesamt
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	13	13	9	
	Personalkosten in Euro	7,24	7,24	5,01	
	Sachkosten in Euro	-	-	-	
	Erfüllungsaufwand in Euro	7,24	7,24	5,01	
Fallzahl		3.573.646	1.716.570	1.716.570	3.433.140
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	25.873	12.428	8.600	21.028

Sachkosten in Tsd. Euro	0	0	0	0
Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	25.873	12.428	8.600	21.028

Antragsbearbeitung Zulassungen – Ist-Stand

Der Zeitaufwand für die Bearbeitung eines vor Ort gestellten Antrags wird von den befragten Zulassungsbehörden im Mittel mit rund 13 Minuten angegeben. Zu den wesentlichen Arbeitsschritten der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter zählen:

- Prüfen des Antrags (inkl. Fahrzeug- und Halterdaten, Zulassungsvoraussetzungen)
- Eingabe der Zulassung des Fahrzeuges über das Fachverfahren
- Ausstellen und Siegeln von ZB I und II
- Veranlassen der Gebührenzahlung durch den Antragstellenden
- Siegeln der Kennzeichenschilder

Anhand des genannten durchschnittlichen Lohnsatzes für Beschäftigte des mittleren Dienstes von Kommunen in Höhe von 33,40 Euro je Stunde betragen die Personalkosten derzeit 7,24 Euro je Fall.

Sachaufwand je Fall konnten die befragten Zulassungsbehörden nicht beziffern. Zusätzlich zu übergeordneten Kosten, etwa für die IT, sind manche Kosten jedoch gezielt mit der Bearbeitung von Zulassungsanträgen verbunden. So werden HU- und Stempelplaketten auf die Kennzeichen aufgeklebt, Vordrucke für ZB I und II bedruckt und evtl. Klebesiegel in den Fahrzeugdokumenten aufgebracht.

Diese Materialien verursachen im Einkauf entsprechende Kosten. Diese lassen sich jedoch nicht pauschal je Antrag beziffern, sondern variieren je nach Fall⁶⁴. Zudem wären dies durchlaufende Posten für eine Zulassungsbehörde. Letztlich tragen sie die Kosten nicht selbst, sondern geben sie für jeden der genannten Artikel über entsprechende Gebühren an die Antragstellenden weiter.⁶⁵ Daher werden diese Kosten nicht als Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden berücksichtigt.

Für die Bearbeitung der genannten knapp 3,6 Millionen Anträge auf Neu- und Erstzulassung von Fahrzeugen entsteht den Zulassungsbehörden damit jährlicher Erfüllungsaufwand von knapp 25,9 Millionen Euro.

Antragsbearbeitung Zulassungen – nach neuer FZV

Wie schon bei der Außerbetriebsetzung und bei den Vorgängen für gewerbliche Halterinnen und Halter erläutert, werden künftig geschätzt 140.506 Vorgänge als Tageszulassungen erfolgen. Die Fallzahl der Anträge auf Zulassung verringert sich entsprechend. Teilt man die Fallzahl im nächsten Schritt entsprechend der bisherigen mittelfristigen i-Kfz-Nutzungsprognose auf,

⁶⁴ Bei Krafträdern wird beispielsweise nur ein Kennzeichen mit Stempelplaketten benötigt, bei übrigen Fahrzeugen zwei; die Stempelplaketten können zudem farbig sein oder nicht; statt Klebesiegeln sind Stempel möglich.

⁶⁵ vgl. Kapitel 5; dabei können die Gebühren jedoch laut Leitfaden (Fußnote 1), S. 6, nicht als Sachkosten der Antragstellenden eingerechnet werden, da Gebühren nicht zum Erfüllungsaufwand gehören

werden künftig jeweils gut 1,7 Millionen vor Ort bzw. internetbasiert gestellte Anträge geschätzt.

Der Aufwand für Anträge, die vor Ort in der Zulassungsbehörde gestellt werden, bleibt nach der FZV-Neufassung unverändert.

Internetbasiert gestellte Anträge auf Neu- bzw. Erstzulassungen werden mit Stufe 4 automatisiert entschieden. Die befragten Zulassungsbehörden nennen als nachgelagerte Arbeiten v. a.:

- Ausstellen und Siegeln von ZB I und II
- Bedrucken der Plakettenträger, Bestücken mit Stempelplaketten und HU-Plakette
- Druck des begleitenden Schreibens
- Vorbereiten des Versands mit förmlicher Zustellung (z. B. mit PZU)

Den Zeitaufwand hierfür schätzen die befragten Zulassungsbehörden im Mittel auf 9 Minuten je Fall. Daraus resultieren Personalkosten von jeweils 5,01 Euro.

Auch im internetbasierten Verfahren werden den Zulassungsbehörden keine Sachkosten zugerechnet. Zu den genannten Artikeln (Stempelplaketten, Klebesiegel, Vordrucke für ZB I und II) kommen HU- und Stempelplakettenträger hinzu, deren Kosten aber ebenfalls mittels entsprechender Gebührensatz⁶⁶ von den Antragstellenden getragen werden.

Die förmliche Zustellung erfolgt laut den befragten Behörden per PZU oder Einschreiben. Manche Zulassungsbehörden verschicken ZB I und II getrennt, andere in einer Sendung. Mindestens anfallende Kosten von 3,45 Euro für eine Zustellung mit PZU wurden als Sachkosten der Halterinnen und Halter angesetzt (Vorgabe 4.1.3 und 4.2.2), da sie als Auslage an die Antragstellerin oder den Antragsteller weitergereicht werden. Sie bedeuten daher keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden.

In der Summe wird der künftige Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung von vor Ort und internetbasiert gestellten Zulassungsanträgen damit auf rund 21 Millionen Euro pro Jahr geschätzt. Gegenüber dem aktuellen Erfüllungsaufwand würde dies eine Entlastung um rund 4,8 Millionen Euro bedeuten.

(o) Bearbeitung von Anträgen auf Wiederzulassung von Fahrzeugen ohne Halterwechsel; §§ 16, 29 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-121
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	-121

Durch die Regelungen zu internetbasierten Verfahren in der geplanten neuen FZV können die Zulassungsbehörden bei der Bearbeitung von

⁶⁶ vgl. Kapitel 5

Anträgen auf Wiederzulassung von Fahrzeugen ohne Halterwechsel voraussichtlich um rund 121 Tsd. Euro Erfüllungsaufwand pro Jahr entlastet werden.

Im Jahr 2021 haben private und gewerbliche Halterinnen und Halter in der Summe 432.813 Anträge auf Wiederzulassung eines zuvor außer Betrieb gesetztes Fahrzeuges auf denselben Halter gestellt. Wie bei Vorgabe 4.1.4 erläutert, ist die Mitnahme des vorherigen Kennzeichens dabei möglich, aber nicht zwingend erforderlich.

Da, wie unter dem Abschnitt der privaten Halterinnen und Halter erläutert (Vorgabe 4.1.4), die Nutzungsquote für i-Kfz auf der antragstellenden Seite lediglich 0,3 % beträgt, bildet auch auf Seite der Zulassungsbehörden das Vor-Ort-Verfahren den Standardfall zum aktuellen Zeitpunkt. Wie zuvor geht die Schätzung davon aus, dass künftig rund jeder zweite Antrag internetbasiert gestellt werden kann.

Die folgende Tabelle zeigt aktuelle und künftig geschätzte Aufwände im Überblick:

Tabelle 24: Aufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Wiederzulassung

		Ist-Stand: Antragstellung vor Ort	i-Kfz-Stufe 4		
			Antragstellung vor Ort	internetbasierte Antragstellung	Gesamt
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	9	9	8	
	Personalkosten in Euro	5,01	5,01	4,45	
	Sachkosten in Euro	-	-	-	
	Erfüllungsaufwand in Euro	5,01	5,01	4,45	
Fallzahl		432.813	216.407	216.407	432.814
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	2.168	1.084	963	2.047
	Sachkosten in Tsd. Euro	0	0	0	0
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	2.168	1.084	963	2.047

Antragsbearbeitung Wiederzulassungen – Ist-Stand

Den Zeitaufwand für die Bearbeitung vor Ort gestellter Anträge auf Wiederzulassung auf denselben Halter geben die Zulassungsbehörden im Mittel mit rund 9 Minuten je Fall an.

Die Arbeitsschritte sind vergleichbar mit denen der Neu- bzw. Erstzulassung (s. vorherige Vorgabe). Allerdings sind die Daten zu Fahrzeug und Halter im System bereits vorhanden. Eine neue ZB I und das Siegeln der Kennzeichen sind in jedem Fall nötig, eine neue ZB II jedoch nur beim Wechsel des Kennzeichens. Eine HU-Plakette wird ebenfalls nur bei einem neuen Kennzeichen

nötig oder aber, wenn bei Kennzeichenmitnahme die Gültigkeit der vorherigen HU abgelaufen ist und ein neue durchgeführt wurde.

Daher ist ein im Vergleich zur Erstzulassung (13 Minuten je Antragsbearbeitung) etwas geringerer Zeitaufwand plausibel.

Die genannten 9 Minuten Bearbeitungszeit ergeben bei einem Lohnsatz von 33,40 Euro je Stunde Personalkosten von 5,01 Euro je Antragsbearbeitung.

Für die Sachkosten gelten die Ausführungen zur Erst- bzw. Neuzulassung; damit wird kein durchschnittlicher Sachaufwand je Fall angesetzt. Dabei sind die Kosten der förmlichen Zustellung als Auslage den Antragstellenden zugerechnet, wie bei der vorherigen Vorgabe erläutert.

In der Hochrechnung beläuft sich der aktuelle Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung von Anträgen auf Wiederezulassung ohne Halterwechsel damit auf knapp 2,2 Millionen Euro.

Antragsbearbeitung Zulassungen – Ist-Stand

Der Aufwand für Anträge, die vor Ort in der Zulassungsbehörde gestellt werden, bleibt nach der FZV-Neufassung unverändert.

Internetbasiert gestellte Anträge werden automatisiert entschieden. Die nachgelagerten Arbeiten sind auch hier vergleichbar mit den bei der Erst- bzw. Neuzulassung genannten, wobei die Fahrzeug- und Halterdaten im System bereits vorliegen. Verwendet der Halter das vorherige Kennzeichen erneut, kann auf die Ausstellung einer neuen ZB II verzichtet werden. Ein HU-Plaketenträger mit HU-Plakette wird nur in den beim Vor-Ort-Verfahren genannten Fällen benötigt. Daher entsteht auch hier ein etwas geringerer Zeitaufwand, den die befragten Zulassungsbehörden im Mittel auf 8 Minuten je Fall schätzen.

Die Lohnkosten betragen damit 4,45 Euro je Fall.

In der Summe wird zukünftig ein jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Wiederezulassung ohne Halterwechsel von gut 2 Millionen Euro angenommen. Dies würde gegenüber dem aktuellen Stand eine jährliche Entlastung um rund 121 Tsd. Euro bedeuten.

Auch hier wird der Aufwand für die stichprobenhafte Prüfung automatisiert beschiedener Vorgänge in einer separaten Vorgabe betrachtet.

(p) Bearbeitung von Anträgen auf Umschreibung von Fahrzeugen mit Halterwechsel (Besitzumschreibungen); §§ 15, 30 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	-5.717
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	-5.717

Es wird geschätzt, dass sich der Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden infolge der Änderung der FZV und der Weiterentwicklung der

internetbasierten Verfahren bei der Bearbeitung von Anträgen auf Umschreibung von Fahrzeugen mit Halterwechsel um bis zu 5,7 Millionen Euro pro Jahr verringern kann.

Insgesamt stellten private und gewerbliche Halterinnen und Halter im Jahr 2021 gut 8,2 Millionen Anträge auf die Umschreibung eines Fahrzeuges mit Halterwechsel. Dies umfasst Fälle mit und Fälle ohne Wechsel des Zulassungsbezirks. Aufgrund der aktuellen marginalen Nutzung des internetbasierten Verfahrens bei Besitzumschreibungen (vgl. Vorgabe 4.1.5) bildet das Vor-Ort-Verfahren den Ausgangspunkt für die Berechnung des Erfüllungsaufwands der Zulassungsbehörden.

Damit ergeben sich folgende aktuelle und geschätzte Aufwände:

Tabelle 25: Aufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Umschreibung mit Halterwechsel

		Ist-Stand: Antragstellung vor Ort	i-Kfz-Stufe 4		
			Antragstellung vor Ort	internetbasierte Antragstellung	Gesamt
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	11	11	8,5	
	Personalkosten in Euro	6,12	6,12	4,73	
	Sachkosten in Euro	-	-	-	
	Erfüllungsaufwand in Euro	6,12	6,12	4,73	
Fallzahl		8.226.022	4.113.011	4.113.011	8.226.022
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	50.343	25.172	19.455	44.626
	Sachkosten in Tsd. Euro	0	0	0	0
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	50.343	25.172	19.455	44.626

Antragsbearbeitung Umschreibungen mit Halterwechsel – Ist-Stand

Da, entsprechend der Annahmen bei privaten und gewerblichen Halterinnen und Haltern, bei Umschreibungen mit Halterwechsel in geschätzt 90 % der Vorgänge neue Kennzeichenschilder erforderlich sind, wird der Aufwand für die Bearbeitung eines Antrags auf Besitzumschreibung mit Wechsel des Kennzeichens als Standardfall angesetzt. Hier geben die befragten Zulassungsbehörden im Mittel mit 11 Minuten an.

Die genannten Arbeitsschritte entsprechen denen einer Erst- bzw. Neuzulassung; allerdings ist das Fahrzeug im System bereits vorhanden.

Eine Bearbeitungszeit von 11 Minuten und der genannte durchschnittliche Lohnsatz von 33,40 Euro je Stunde bedeuten Lohnkosten von 6,12 Euro je Fall.

Sachaufwand je Fall wird, ebenso wie bei den vorherigen Vorgaben, nicht eingerechnet. Die Kosten für den Versand der Fahrzeugdokumente werden

wieder als Auslage in Höhe von 3,45 Euro für die PZU als Kosten der Halterinnen und Halter angesetzt (s. Vorgaben 4.1.5 und 4.2.4).

Damit ergibt sich ein Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung von jährlich über 8 Millionen Besitzumschreibungen i. H. v. von rund 50,3 Millionen Euro pro Jahr.

Antragsbearbeitung Umschreibungen mit Halterwechsel – nach neuer FZV

Teilt man die Fälle analog der vorherigen Vorgaben auf die Antragstellung vor Ort bzw. über i-Kfz auf, so sind es künftig geschätzt rund 4,1 Millionen Fälle je Antragsweg.

Der Aufwand für die Bearbeitung vor Ort gestellter Anträge bleibt auch mit der neuen FZV unverändert.

Bei automatisiert beschiedenen internetbasiert gestellten Anträgen entsteht den Beschäftigten Aufwand für die nachgelagerten Arbeitsschritte. Diese sind auch hier vergleichbar mit denen bei einer Erst- bzw. Neuzulassung, wobei die Fahrzeugdaten bereits im System vorliegen. Den Zeitaufwand geben die befragten Zulassungsbehörden im Mittel mit 8,5 Minuten je Fall an.

Umgerechnet bedeutet dies Lohnkosten von 4,73 Euro je Fall.

Die Bearbeitung vor Ort gestellter Anträge auf Umschreibung und die nachgelagerten Arbeiten bei internetbasiert gestellten Anträgen werden damit mittelfristig einen geschätzten Erfüllungsaufwand von 44,6 Millionen Euro pro Jahr verursachen. Gegenüber dem aktuellen Stand bedeutet dies eine mögliche Entlastung um rund 5,7 Millionen Euro jährlich.

Die stichprobenhafte Prüfung automatisiert beschiedener Anträge wird wiederum in Vorgabe 4.3.19 betrachtet.

(q) Bearbeitung von Anträgen auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks; §§ 15, 30 Absatz 1 Nummer 1 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	+866
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	+866

Es wird geschätzt, dass sich der Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden durch internetbasierte Adressänderungen um bis zu 866 Tsd. Euro pro Jahr erhöhen kann.

In der Summe über private und gewerbliche Halterinnen und Halter wurden 2021 insgesamt geschätzt 3.653.207 Anträge auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks gestellt. Von diesen erledigten die Bürgerinnen und Bürger aber rund 560.000 Fälle (20 % der Adressänderungen innerhalb des Zulassungsbezirks) ohne wesentlichen Mehraufwand im Einwohnermeldeamt (vgl. Vorgabe 4.1.6). Die Zahl der

Antragsbearbeitungen durch die Zulassungsbehörden wird damit auf knapp 3,1 Millionen geschätzt.

Unter Berücksichtigung der für die antragstellende Seite getroffenen Annahmen (Vor-Ort-Beantragung ist aktuell Standard, i-Kfz-Nutzungsprognose von 50 %) werden die folgenden Aufwände geschätzt:

Tabelle 26: Aufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Adressänderung

		Ist-Stand: Antragstellung vor Ort	i-Kfz-Stufe 4		
			Antragstellung vor Ort	internetbasierte Antragstellung	Gesamt
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	5	5	6	
	Personalkosten in Euro	2,78	2,78	3,34	
	Sachkosten in Euro	-	-	-	
	Erfüllungsaufwand in Euro	2,78	2,78	3,34	
Fallzahl		3.093.207	1.546.604	1.546.604	3.093.208
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	8.599	4.300	5.166	9.465
	Sachkosten in Tsd. Euro	0	0	0	0
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	8.599	4.300	5.166	9.465

Antragsbearbeitung Adressänderungen – Ist-Stand

Im Fall der Adressänderung werden die für die Gesetzesfolgenabschätzung zu i-Kfz-Stufe 3 verwendeten Aufwände je Fall herangezogen. Bei anderen Vorgängen war dies nicht möglich; dort kam beispielsweise die automatisierte Antragsbearbeitung neu hinzu oder es änderten sich Arbeitsschritte (etwa zum Verwertungsnachweis bei der Außerbetriebsetzung). Hier dagegen können die 2018 ebenfalls durch die Befragung von Zulassungsbehörden ermittelten Zeitaufwände genutzt werden.

Der Aufwand für die Bearbeitung vor Ort gestellter Anträge wurde dabei im Mittel mit 5 Minuten je Fall angegeben. Dies bedeutet bei Anwendung des aktuellen Lohnsatzes von 33,40 Euro je Stunde Personalkosten von 2,78 Euro je Fall.

Auch hier werden dem Einzelfall keine Sachkosten der Zulassungsbehörden zugeordnet.

Bezogen auf alle knapp 3,1 Millionen Fälle beläuft sich der Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung von Adressänderungen damit aktuell auf rund 8,6 Millionen Euro pro Jahr.

Antragsbearbeitung Adressänderungen – nach neuer FZV

Bei der Antragstellung vor Ort ändert sich der Erfüllungsaufwand je Fall nicht; er bleibt bei 5 Minuten bzw. 2,78 Euro.

Den Zeitaufwand für einen internetbasiert gestellten Antrag schätzten die befragten Zulassungsbehörden im Mittel auf 6 Minuten. Der geringfügige Mehraufwand begründet sich wie folgt:

Zwar wird der Antrag automatisiert entschieden, und die Erfassung der neuen Adresse im System entfällt für die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter. Eine neue ZB I muss dagegen in jedem Fall ausgestellt werden. Bei einer Bearbeitung vor Ort genügt – im Fall von Adressänderungen innerhalb des Zulassungsbezirks und je nach Praxis der Zulassungsbehörde – ein Aufkleber mit der neuen Adresse in der bestehenden ZB I. Zusätzlich muss diese neue ZB I bei internetbasierter Antragstellung abschließend in jedem Fall an den Antragstellenden geschickt werden. Handelt es sich um einen Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk mit freiwilligem Kennzeichenwechsel⁶⁷, wird zusätzlich vor Ort das Kennzeichen gesiegelt; bei internetbasierter Antragstellung wird der Plaketenträger bedruckt, mit Siegeln bestückt und ebenfalls für den Versand vorbereitet.

Der genannte Zeitaufwand von 6 Minuten bedeutet umgerechnet Personalkosten von 3,34 Euro je Fall.

Insgesamt wird der künftige jährliche Erfüllungsaufwand damit auf knapp 9,5 Millionen Euro geschätzt. Dies entspräche einer Zunahme um 866 Tsd. Euro pro Jahr.

(r) Bearbeitung von Anträgen auf Tageszulassung; §§ 7, 28 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	762
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	762

Die Tageszulassung wird als eigenständiger Vorgang in § 7 FZV neu geschaffen und in § 28 FZV auch für die internetbasierte Antragstellung geöffnet. Wie bei den Vorgängen Zulassung und Außerbetriebsetzung erläutert, wird die Zahl der künftig möglichen Tageszulassungen auf 140.506 geschätzt.

Bislang konnten die betreffenden Halter (in erster Linie Fahrzeughersteller und -händler, s. Vorgabe 4.2.6) die Zulassung eines Fahrzeuges und dessen Außerbetriebsetzung am Folgetag in zwei Schritten beantragen. Auch für die Zulassungsbehörde bestand die Bearbeitung solcher Fälle bisher zunächst in der Zulassung des Fahrzeuges und anschließend in der Außerbetriebsetzung desselben Fahrzeuges mit allen dazugehörigen Arbeitsschritten⁶⁸.

Mit der Tageszulassung wird zukünftig nur noch ein Vorgang zu bearbeiten sein.

⁶⁷ Nach aktueller FZV kann das Kennzeichen bei einem Wechsel des Zulassungsbezirks mitgenommen werden, s. Erläuterung bei der Adressänderung für private Halterinnen und Halter.

⁶⁸ Die Verfahren werden dabei in der Praxis teils kombiniert (s. GKS-Fachkonzept, Version 0.7, S. 35), teils aber nach Auskunft der befragten Zulassungsbehörden auch nur in getrennter Form durchgeführt.

Die wesentlichen Arbeitsschritte der Beschäftigten für einen in der Zulassungsbehörde gestellten Antrag auf Tageszulassung umfassen nach dem i-Kfz-Fachkonzept⁶⁹:

- Prüfen des Antrags (inkl. Fahrzeug- und Halterdaten)
- Eingabe der Tageszulassung des Fahrzeuges über das Fachverfahren
- Ausstellen und Siegeln von ZB I und II; in der ZB I zusätzlich Eintragung der Außerbetriebsetzung
- Entwerten der ZB I durch Freilegen des Sicherheitscodes
- Ausstellen eines vorläufigen Zulassungsnachweises (§ 7 Abs. 2 Satz 2 FZV-E)
- Veranlassen der Gebührenzahlung durch den Antragstellenden

Die Information über die Außerbetriebsetzung wird laut Fachkonzept am Ende des Tages automatisiert ans KBA übermittelt.

Anders als bei einer Erst- bzw. Neuzulassung werden weder Stempel- noch Prüfplaketten auf den Kennzeichen angebracht, da das Fahrzeug „mit einem Kennzeichenschild ohne Stempelplaketten oder Plakettenträger auf öffentlichen Straßen für die Dauer der Zulassung in Betrieb gesetzt werden“ darf (§ 7 Abs. 2 Satz 1 FZV-E). Bei Inbetriebsetzung des Fahrzeuges muss stattdessen der vorläufige Zulassungsnachweis von außen gut sichtbar im Fahrzeug ausgelegt werden (§ 7 Abs. 2 Satz 2 FZV-E).

Den Zeitaufwand für die genannten Arbeitsschritte schätzen die befragten Zulassungsbehörde im Mittel auf 11 Minuten.

Berechnet man hiermit anhand des genannten durchschnittlichen Lohnsatzes von 33,40 Euro je Stunde die Lohnkosten, so betragen diese 6,12 Euro je Fall, wie die folgende Tabelle zeigt:

Tabelle 27: Aufwand für die Bearbeitung von Anträgen auf Tageszulassung

		Art der Antragstellung		Gesamt
		Vor-Ort-Verfahren	Internetbasiert	
pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	11	8,5	
	Personalkosten in Euro	6,12	4,73	
	Sachkosten in Euro	-	-	
	Erfüllungsaufwand in Euro	6,12	4,73	
Fallzahl		70.253	70.253	140.506
pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	430	332	762
	Sachkosten in Tsd. Euro	0	0	0
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	430	332	762

Analog der übrigen Vorgänge werden den Zulassungsbehörden keine Sachkosten je Fall zugeordnet.

⁶⁹ Version 0.9, S. 56 f.

Unter der Annahme, dass künftig auch hier bis zu 50 % der Anträge internetbasiert eingehen, so wird der Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung vor Ort gestellter Anträge auf rund 430 Tsd. Euro pro Jahr geschätzt.

Internetbasiert gestellte Anträge sollen auch im Fall der Tageszulassung automatisiert beschieden werden. Die nachgelagerten Arbeiten umfassen im Wesentlichen das Ausstellen und Siegeln von ZB I und II sowie das Entwerfen der ZB I. ZB I und II werden dann an den Antragstellenden versandt.

Den Zeitaufwand hierfür schätzen die befragten Zulassungsbehörden im Mittel auf 8,5 Minuten je Fall. Dies bedeutet Lohnkosten von jeweils 4,73 Euro.

Die bei internetbasierter Antragstellung zusätzlich anfallenden Sachkosten für die förmliche Zustellung werden auch hier als Auslage von den Antragstellenden getragen und bei diesen entsprechend berücksichtigt.

Damit wird der jährliche Erfüllungsaufwand für die nachgelagerten Arbeiten internetbasiert beantragter Tageszulassungen auf 332 Tsd. Euro geschätzt. Zusammen mit dem Aufwand für die Bearbeitung vor Ort gestellter Anträge beträgt der geschätzte Aufwand der Zulassungsbehörden durch Tageszulassungen künftig rund 762 Tsd. Euro pro Jahr.

Die Entlastung durch im Gegenzug nicht mehr anfallende Anträge auf Zulassung und Außerbetriebsetzung ist bei diesen beiden Vorgängen bereits eingerechnet. Hinzu kommt Aufwand für die stichprobenhafte Prüfung automatisiert beschiedener internetbasierter Anträge, der in der folgenden Vorgabe betrachtet wird.

(s) Nachprüfung automatisierter Entscheidungen; § 23 Absatz 3 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	+2.022
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	+2.022

Durch die vorgeschriebene Nachprüfung von Vorgängen, die bei internetbasierter Antragstellung automatisiert entschieden wurden, entsteht den Zulassungsbehörden voraussichtlich jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 2 Millionen Euro.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Berechnung dieses geschätzten Aufwands:

Tabelle 28: Aufwand für die Nachprüfung automatisierter Entscheidungen im internetbasierten Verfahren

Aufwand für Nachprüfungen		
Aufwand pro Fall	Zeitaufwand in Minuten	4
	Personalkosten in Euro	2,23
	Sachkosten in Euro	-
	Erfüllungsaufwand in Euro	2,23

Fallzahl		906.702
Aufwand pro Jahr	Personalkosten in Tsd. Euro	2.022
	Sachkosten in Tsd. Euro	0
	Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro	2.022

Internetbasierte Anträge werden nach §§ 19 Abs. 1 und 36 Abs. 1 FZV automatisiert entschieden. Diese Entscheidungen stehen jedoch nach § 23 Abs. 3 Satz 1 FZV-E „unter dem Vorbehalt der Nachprüfung, Aufhebung und Neuentscheidung durch die Zulassungsbehörde“.

Die Zulassungsbehörden müssen dabei gewährleisten, dass „durch Stichproben eine hinreichende Anzahl automatisierter Entscheidungen zur manuellen Nachprüfung ausgewählt wird und, falls die Entscheidungen automatisiert ausgewählt werden, in regelmäßig festgesetzten Zeitabständen Entscheidungen auch manuell ausgewählt werden“ (§ 23 Absatz 3 Nummer 1 FZV).

Die FZV trifft keine Vorgabe, wie eine „hinreichende Anzahl“ nachzuprüfender Fälle zu definieren ist. Von den befragten Zulassungsbehörden liegen lediglich zwei Aussagen zum voraussichtlichen Anteil an allen automatisierten Entscheidungen vor: Eine Behörde wird schätzungsweise bis zu 5 % der Vorgänge prüfen unter der Annahme, dass die Zahl der Online-Vorgänge infolge der neuen FZV deutlich steigt; die andere plant, 10 % aller automatisierten Entscheidungen zu überprüfen. Auf Basis dieser beiden Rückmeldungen geht die Schätzung von durchschnittlich 7,5 % aus.

Nach vorliegender Schätzung würden insgesamt jährlich 12.089.354 Vorgänge automatisiert entschieden werden (Summe aus der angenommenen Anzahl künftig internetbasierter Vorgänge bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Wirtschaft). Würden 7,5 % dieser Fälle stichprobenhaft geprüft, ergäbe das pro Jahr 906.702 Nachprüfungsfälle.

Wie aufwendig die Nachprüfung je Fall ist, wird aus den Zeitaufwänden hergeleitet, die die befragten Zulassungsbehörden bei der Antragsbearbeitung für die Prüfung der Anträge angegeben haben. Diese verursacht im Mittel einen Zeitaufwand von rund 4 Minuten. Es wird angenommen, dass eine Nachprüfung einen vergleichbaren Zeitaufwand verursacht.

Berechnet man die Lohnkosten anhand des durchschnittlichen Lohnsatzes von 33,40 Euro je Stunde, so belaufen sie sich auf 2,23 Euro je Nachprüfung.

In der Hochrechnung bedeutet dies einen zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden von gut 2 Millionen Euro.

ii) Erfüllungsaufwand für Änderungen außerhalb der Einführung der Stufe 4 i-Kfz

Im nachfolgenden wird der Erfüllungsaufwand nach Vorgaben dargestellt, der die weiteren Änderungen der FZV außerhalb i-Kfz betrifft.

(1) Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

**(a) Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten (Bürger);
§ 6 Absatz 2 FZV**

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1.275	-5	-1	-106	-1

Beschreibung: Für Fahrzeughalter in der Bundesrepublik Deutschland zugelassener Fahrzeuge besteht die Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten bei der zuständigen Zulassungsbehörde, sofern der Fahrzeughalter keinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Inland vorweisen kann. Diese Pflicht entfällt zukünftig für Fahrzeughalter, deren Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt im europäischen Ausland bzw. einem Vertragsstaat des Europäischen Zustellungsübereinkommen liegt.

Fallzahl: Laut Auskunft einer Zulassungsbehörde kommt dieser Fall nur sehr selten vor. Insgesamt sind nach Angaben des KBA in den Jahren 2019, 2020 und 2021 5.442, 5.501 bzw. 3.530 Fahrzeuge registriert, für welche eine Empfangsbevollmächtigung gesetzt ist. Da dieses spezielle Szenario beispielsweise bei langfristigen privaten Auslandsaufenthalten vorkommen kann, wird angenommen, dass ca. 50% der Fälle dem Normadressaten Bürger zugeordnet werden können. Ferner entfallen nach Schätzung des KBA ca. 50% der Fahrzeuge mit Empfangsbevollmächtigung aufs europäische Ausland. Unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie wird ein gewichteter und auf 100 gerundeter Durchschnitt von 5.100 Fahrzeugen⁷⁰ angenommen. Es wird daher näherungsweise von folgender Fallzahl ausgegangen:

$$5.100 * 0,5 * 0,5 = 1.275$$

Zeitaufwand: Für das Ausfüllen und Abschicken des Formulars wird ein Zeitaufwand von 5 Minuten (StA 5 + StA 7) pro Fall veranschlagt⁷¹. Dieser entfällt.

Sachkosten: Bisher entstanden Sachkosten i. H. v. 1 Euro pro Fall als Porto für diese Vorgabe. Diese entfallen künftig.

(b) Pflicht zum Führen eines Kennzeichens nur an der Vorderseite bei Fahrzeugen der Klasse L5e; § 12 Absatz 5 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1.155	-	-15	-	-17

Beschreibung: Dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum über 50 Kubikzentimetern sowie einer Höchstgeschwindigkeit über 45 Kilometern pro Stunde (Klasse L5e) werden zukünftig explizit von der Pflicht zum Führen eines Kennzeichens an der Vorderseite ausgenommen. Das war notwendig, da diese Klasse im Unterschied zu anderen Fahrzeugen der Klasse L (bspw.

⁷⁰ Berechnung anhand der Daten des KBA unter Berücksichtigung der Pandemie (2019 und 2020 gewichtet mit Faktor 2).

⁷¹ Zeitwerttabelle und Simulation anhand eines Musterformulars.

Motorrädern) nicht bereits in anderen Verordnungen von dieser Regelung ausgenommen war.

Fallzahl: Laut Auskunft des KBA werden in der Bundesrepublik Deutschland jährlich ca. 3.500 (Tendenz steigend) zugelassen. Hierzu zählen allerdings neben Modellen wie dem „Can Am Spyder“, welcher bauartbedingt die Anbringung eines Kennzeichens an der Vorderseite ermöglicht, auch dreirädrige Motorroller (bspw. Piaggio MP3), für welche das Anbringen eines Kennzeichens an der Vorderseite bauartbedingt nicht möglich ist. Recherchen ergeben, dass aufgrund von Kulanzregelungen oder Unkenntnis, Fahrzeuge der Klasse L5e als Motorräder eingestuft wurden und keine Kennzeichen an der Vorderseite führen. Es wird angenommen, dass dies in ca. zwei Drittel aller Fälle stattfand. Es ergibt sich somit eine gerundete Fallzahl von $3.500 * 0,33 = 1.155$

Zeitaufwand: Da die Zulassung der entsprechenden Fahrzeuge nach wie vor erforderlich ist, ergeben sich keine Auswirkungen auf den Zeitaufwand.

Sachkosten: Der durchschnittliche Preis eines Schildes beläuft sich nach Internetrecherchen auf ca. 15 Euro. Zukünftig sind nicht mehr zwei, sondern nur noch ein Schild erforderlich. Damit verringern sich die Sachkosten pro Fall um ca. 15 Euro.

(2) Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

(a) Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten (Wirtschaft); § 6 Absatz 2 FZV

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1.275	-5	36,30	-1	-4	-1
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-5	

Beschreibung: Für Fahrzeughalter in der Bundesrepublik Deutschland zugelassener Fahrzeuge besteht die Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten bei der zuständigen Zulassungsbehörde, sofern der Fahrzeughalter keinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt, Sitz oder Dienststelle im Inland vorweisen kann. Diese Pflicht entfällt zukünftig für Fahrzeughalter, deren Sitz, gewöhnlicher Aufenthalt oder Dienststelle im europäischen Ausland bzw. einem Vertragsstaat des Europäischen Zustellungsübereinkommen liegt.

Fallzahl: Äquivalent zur Berechnung der Fallzahl der Bürgervorgabe 1 wird angenommen, dass etwa 50% der Fälle dem Normadressaten Wirtschaft zuzuordnen sind.

$$5.100 * 0,5 * 0,5 = 1.275$$

Zeitaufwand: Für das Ausfüllen und Abschicken des Formulars wird ein Zeitaufwand von 5 Minuten (StA 5 + StA 7) pro Fall veranschlagt⁷². Dieser entfällt.

Lohnkosten: Bei dem Lohnsatz handelt es sich um den gesamtwirtschaftlichen (A-S ohne O) Durchschnitt. Es entfallen Lohnkosten i. H. v. 36,30 Euro pro Stunde.

Sachkosten: Bisher entstanden Sachkosten i. H. v. 1 Euro pro Fall als Porto für diese Vorgabe. Diese entfallen künftig.

(b) Kennzeichnung eines Fahrzeuges als Selbstfahrervermietfahrzeug in der Zulassungsbescheinigung Teil I; § 15 Absatz 3 FZV

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
35.000	-6	31,40	-	-110	-
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-110	

Beschreibung: Wird ein Fahrzeug für Selbstfahrer (Selbstfahrervermietfahrzeug) länger als ein Jahr vermietet, muss zukünftig keine Meldung an die zuständige Zulassungsbehörde erfolgen, sofern der Vermieter Fahrzeughalter bleibt. Dieses Szenario tritt beispielsweise bei modernen Mietmodellen wie dem „Auto-Abo“ ein, welche in der Regel die Vermietung eines Fahrzeuges für einen Zeitraum von 6, 12 oder 24 Monaten vorsehen.

Zeitaufwand: Die Mitteilung an die Behörde kann formlos schriftlich oder elektronisch erfolgen. Zudem müssen dem Antrag diverse Unterlagen beigelegt werden. Hierfür wird ein Zeitaufwand i. H. v. 6 Minuten veranschlagt⁷³. Zusätzlich hat eine Eintragung des Verwendungszwecks in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 (Fahrzeugschein) zu erfolgen. Diese muss im Original zur Eintragung vorgelegt werden. Da jedoch davon auszugehen ist, dass die Eintragung des Fahrzeuges als Selbstfahrervermietfahrzeug i. d. R. bereits bei der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges stattfindet und der Gang zur Behörde „so-wieso“ anfällt, werden keine Wege- und Wartezeiten veranschlagt.

Fallzahl: Nach Angaben des Bundesverbands der Autovermieter wurden 2020 rund 292.000 Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland zur Vermietung zugelassen⁷⁴. 2019 lag die Gesamtzahl bei 410.000, wobei die Entwicklung der Vorjahre eine steigende Tendenz aufwies, welche mutmaßlich durch die Pandemie einen Dämpfer erlitt. Langfristig ist wieder von einer steigenden Anzahl Selbstfahrervermietfahrzeugen auszugehen. Pandemiebereinigt wird daher eine Anzahl von im Mittel ca. 350.000 Selbstfahrervermietfahrzeugen in den nächsten Jahren ausgegangen.

Anteilig ist zukünftig, auch vor dem Hintergrund zunehmender Elektromobilität, von einem Anstieg der Beliebtheit langfristiger Mietmodelle (z.B. „Auto Abo“) auszugehen. Allerdings ist anzunehmen, dass sich im Verhältnis zum gesamten Mietfahrzeug-Markt der Anteil der länger als 1 Jahr vermieteten Fahrzeuge auf niedrigem Niveau bewegen wird, da bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge

⁷² Simulation anhand eines Musters.

⁷³ Zeitwertabelle (StA 2 + StA 3 + StA 8, Komplexität gering)

⁷⁴ <https://www.bav.de/service/oeffentlich.html#:~:text=Zum%2001.01.2021%20betrug%20die,Fahrzeuge%20292.683%2C%20davon%20228.894%20Pkw; zulezt abgerufen am 26.04.2022>

der Barkauf, die Kredit-Finanzierung und mit geringem Anteil der Leasing-Vertrag deutlich überwiegen, wie Recherchen bei Fachmagazinen ergeben⁷⁵.

Annahme zur Fallzahlschätzung: 1/10 aller Mietfahrzeuge werden länger als ein Jahr vermietet⁷⁶. Da die Meldung bei der Behörde einmalig für jedes vermietete Fahrzeug entfällt, ergibt sich eine Fallzahl von 35.000 Fahrzeugen jährlich ($350.000 \cdot 0,1 = 35.000$). Langfristig ist mit einer steigenden Fallzahl zu rechnen.

Lohnkosten: Bei dem Lohnsatz handelt es sich um den durchschnittlichen Lohnsatz des Wirtschaftszweigs G. Es entfallen Lohnkosten i. H. v. 31,40 Euro pro Stunde.

(c) Informieren der zuständigen Behörde über das frühzeitige Ende eines Versicherungsverhältnisses (Versicherungskennzeichen); §§ 55 und 56 FZV

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
40.000	2	58,70	0	78	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				78	

Beschreibung: Versicherer von zulassungsfreien Kraftfahrzeugen sind zukünftig verpflichtet, die zuständige Behörde über das frühzeitige Ende eines Versicherungsverhältnisses zu informieren. Dies war zuvor nur notwendig, wenn der Halter der Aufforderung der Rückgabe des Versicherungskennzeichens und der Bescheinigung nicht nachkam.

Fallzahl: Jährlich werden etwa 2 Millionen Versicherungskennzeichen herausgegeben. Da aus der Perspektive des Versicherungsnehmers bei frühzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses ein Interesse an der anteiligen Rückerstattung des Versicherungsbetrags besteht, ist anzunehmen, dass dieser auch der Forderung nach Rückgabe des Versicherungskennzeichens und der Bescheinigung nachkommt. In Expertengesprächen mit Vertretern von Versicherungen zeigte sich allerdings, dass das frühzeitige Beenden eines Versicherungsverhältnisses den Ausnahmefall darstellt. Es wird angenommen, dass nur ca. jedes 50. Versicherungsverhältnis frühzeitig beendet wird und der Forderung nach Rückgabe nachgekommen wird. Es ergibt sich daher eine Fallzahl von $2.000.000 / 50 = 40.000$.

Zeitaufwand: Für die Anzeige des frühzeitigen Endes des Versicherungsverhältnisses wird ein Zeitaufwand i. H. v. 2 Minuten (StA 8, Komplexität Mittel).

Lohnkosten: Bei dem Lohnsatz handelt es sich um den durchschnittlichen Lohnsatz des Wirtschaftszweigs K65. Es entfallen Lohnkosten i. H. v. 58,70 Euro pro Stunde.

⁷⁵ <https://vision-mobility.de/news/car-studie-auto-abos-e-mobilitaet-eine-win-win-situation-130803.html>; zuletzt abgerufen am 26.04.2022

⁷⁶ https://de.statista.com/themen/8761/auto-abo/#dossierContents_outerWrapper, zuletzt abgerufen am 02.05.2022

Sachkosten: Es fallen keine Sachkosten an.

(3) Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

(a) Bearbeiten des Antrags auf ein rotes Kennzeichen; § 41 Absatz 2 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1.023	180	33,80	0	104	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				104	

Beschreibung: Rote Kennzeichen (häufig: „Händlerkennzeichen“) dürfen zukünftig auch von THW, Bundespolizei, Landespolizei, Bundeskriminalamt, Bundeswehr und Zollverwaltung beantragt werden.

Zeitaufwand: Für die Bearbeitung eines Antrags auf ein rotes Kennzeichen wird auf Nachfrage bei Zulassungsbehörden ein Zeitaufwand i. H. v. 120 Minuten angenommen. Zusätzlich wird für jedes rote Kennzeichen ein sogenanntes Fahrzeugscheinheft herausgegeben. Dieses gilt für ein Jahr und verursacht daher jährlichen Zeitaufwand i. H. v. 60 Minuten.

Fallzahl: Rote Kennzeichen werden nur für einen engen Adressatenkreis herausgegeben und sind zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung bestimmt, auch an unterschiedlichen Fahrzeugen. Dazu zählen Probefahrten, Überführungsfahrten sowie Fahrten zur Werkstatt. Insbesondere letztere dürften für den erweiterten Kreis der Berechtigten relevant sein, da beispielsweise Fahrzeuge des THW besondere Aufbauten benötigen, welche in speziellen, externen Werkstätten gefertigt und eingebaut werden. Da rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Anwendung bestimmt sind, können diese (nacheinander) an mehreren Fahrzeugen angebracht werden. Es wird daher angenommen, dass für jeden Standort nicht mehr als ein rotes Kennzeichen zukünftig benötigt wird. Der THW ist derzeit nach eigenen Angaben in 8 Landesverbände, 66 Regionalstellen, 3 Ausbildungszentren sowie 668 Ortsverbände untergliedert. Die Bundespolizei verfügt nach eigenen Angaben über 268 Standorte und die Zollverwaltung gliedert sich in 1 Generalzolldirektion, 41 Hauptzollämter, 247 Zollämter sowie 8 Zollfahndungsämter.

Die Bundeswehr hat nach eigenen Angaben insgesamt etwa 1.500 Standorte, wobei 1.185 Standorte in der Bundesrepublik Deutschland liegen. Das Bundeskriminalamt ist auf 12 Standorten verteilt. Hinsichtlich der Landespolizei kann vorab nicht eingeschätzt werden, wie die Koordination der beantragten roten Kennzeichen funktionieren wird. So können beispielsweise die Polizeipräsidien oder die diesen untergeordneten Direktionen eine Vielzahl an roten Kennzeichen und besonderen Fahrzeugheften beantragen, verwalten und je nach Bedarf weitergeben. Die Möglichkeit, dass jede Polizeiwache, -station oder jeder Polizeiposten diese eigenständig beantragt, ist ebenso plausibel. Für das weitere Vorgehen wird eine Fallzahl von 2.600

Anträgen angesetzt. Dies entspricht der Summe aller recherchierten polizeilichen Organisationseinheiten auf Landesebene (Präsidien, Landeskriminalämter, Hochschulen, Direktionen, Inspektionen, Polizeiverwaltungsämter, Reviere, Stationen, Wachen und sonstigen Dienststellen).

Die Addition aller Stellen ergibt eine Gesamtanzahl von 5.117, welche künftig ein rotes Kennzeichen beantragen. Nach Aussage einer Zulassungsbehörde werden rote Kennzeichen für 5 Jahre ausgegeben. Es ergibt sich somit gerundet eine jährliche Fallzahl von

$$5.117 / 5 = 1.023$$

Lohnkosten: Für die Bearbeitung eines Antrags auf ein rotes Kennzeichen wird äquivalent zur Erstzulassung eines Fahrzeuges die Laufbahngruppe des mittleren Dienstes veranschlagt (33,80 Euro⁷⁷).

Sachkosten: Es fallen keine Sachkosten an.

(b) Antrag auf Erteilung eines roten Kennzeichens; § 41 Absatz 2 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes und der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
503	162	42,20	40	57	20
520	162	43,80	40	61	21
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				160	

Beschreibung: Rote Kennzeichen dürfen zukünftig auch von THW, Bundespolizei, Landespolizei, Bundeswehr, Bundeskriminalamt und der Zollverwaltung beantragt werden.

Zeitaufwand: Das angeführte Vorgehen entspricht der Wirtschaft, wird jedoch für THW, Bundespolizei, Bundeswehr, Bundeskriminalamt, die Landespolizei und Zollverwaltung übernommen⁷⁸. Um ein rotes Kennzeichen zu bekommen, müssen dem Antrag diverse Unterlagen beigelegt werden. Diese sind:

- Personalausweis (Vorlage vor Ort Termin: Auskunft Zulassungsbehörde: 15 Min.)
- Erklärung zum Kraftfahrzeugsteuer-Einzug; Gewerbeanmeldung, Elektronische Versicherungsbestätigung, Führungszeugnis, Auszug aus Gewerbezentralregister, Auskunft aus ZFZR (StA 2, Komplexität hoch: 120 Min.)

⁷⁷ Lohnkostentabelle, Stand 21.05.2021

⁷⁸ THW, Bundespolizei und Zollverwaltung werden aufgrund ihrer hoheitlichen Aufgaben dem Normadressaten Verwaltung zugeordnet. Aus diesem Grund ergibt sich der Aufwand für die Verwaltung sowohl für die Antragsstellung als auch für die Antragsbearbeitung.

- Antragsformular oder schriftlicher Erläuterung zum Bedarf (StA 3, Komplexität Mittel: 5 Min)

Es ergibt sich daher, inklusive Wegezeiten (Verwaltungsebene: Kreis, 22 Min.), ein Zeitaufwand i. H. v. $15 + 120 + 5 + 22 = 162$ Min.

Fallzahl: Die Herleitung der Fallzahl erfolgt äquivalent zur Vorgabe **Bearbeiten des Antrags auf ein rotes Kennzeichen**. Für das weitere Vorgehen wird jedoch Bund- und Landesebene unterschieden, weshalb 503 für den Bund und 520 für das Land als Antragsfallzahl angesetzt wird.

Lohnkosten: Es werden Lohnkosten i. H. v. 42,20 Euro (Durchschnitt Bund) und 43,80 Euro (Durchschnitt Land) veranschlagt.

Sachkosten: Es entstehen Sachkosten für das Drucken der Schilder in zweifacher Ausführung (vorne und hinten) i. H. v. 40 Euro pro Fall.

(c) Aufzeichnungen über Fahrten mit nicht zugelassenen KFZ mit roten Kennzeichen (THW, Bundespolizei, Landespolizei, Bundeswehr, Bundeskriminalamt und Zollverwaltung); § 41 Absatz 3 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes und der Länder:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
19.000	0,5	42,20	0	7	0
23.850	0,5	43,80	0	9	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				1544	

Beschreibung: Bei Fahrten mit nicht zugelassenen KFZ mit einem roten Kennzeichen sind Aufzeichnungen über Kennzeichen, Fahrzeugmarke, -hersteller und -typ, Fahrgestellnummer, Tag, Beginn und Ende der Fahrt, Name und Adresse des Fahrzeugführers zu dokumentieren.

Fallzahl: Nach eigenen Angaben umfasst der Fuhrpark des THW derzeit ca. 6.600 Fahrzeuge und 4.500 Anhänger. Die Bundespolizei bewirtschaftet nach eigenen Angaben ca. 7.032 Fahrzeuge, wobei diese sich gliedern in 3.112 PKW, 3.538 Kleintransporter, LKW sowie Spezialfahrzeuge. Hinzu kommen 15 Wasserwerfer. Für die Zollverwaltung liegen keine Angaben zur Größe des Fuhrparks vor. Da der Zoll mit ca. 48.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ähnlich viele Personen beschäftigt wie die Bundespolizei (54.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter), wird angenommen, dass sich der Fuhrpark, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der PKWs, ähnelt. Die Landespolizei verfügt laut eigenen Angaben insgesamt über etwa 47.700 Fahrzeuge. Ausgehend von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bundeskriminalamt (8.140 Personen) und der Beschäftigten bei der Bundespolizei,

wird die Anzahl der vom BKA geführten Fahrzeuge auf etwa 1.000 geschätzt. Für die Bundeswehr liegen ebenso keine einschlägigen Informationen zum in der Bundesrepublik Deutschland bestehendem Fuhrpark vor. Schätzungsweise wird angenommen, dass jedem Standort 10 Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Dadurch ist mit einer Fallzahl von 11.850 zu rechnen.

Damit ergibt sich ein Gesamtbestand von ca. 85.700 Fahrzeugen und Anhängern, welche für Fahrten mit einem roten Kennzeichen in Frage kommen. Unter der Annahme, dass der erweiterte Kreis der für zur Nutzung eines roten Kennzeichens Berechtigten diese nur für Fahrten zur Werkstatt und zurück sowie Probefahrten im Anschluss an Umbauten und Reparaturen in Werkstätten verwenden, dürfte die Anzahl der tatsächlich stattfindenden Fahrten pro Fahrzeug schätzungsweise 5 nicht überschreiten (Fahrt zur Werkstatt und zurück, evtl. Fahrt zur 2. Werkstatt und zurück, Probefahrt). Ferner wird angenommen, dass jährlich nur ein Bruchteil (Annahme: 10%) der Fahrzeuge in Werkstätten umgebaut oder repariert werden. Es ergibt sich daher näherungsweise folgende Fallzahl:

$85.700 \cdot 0,1 = 8.570$ Fahrzeuge, die jährlich zur Werkstatt gebracht werden

$8.570 \cdot 5 = 42.850$ Fahrten mit rotem Kennzeichen

Auf Bundesebene fallen dabei 19.000 Fahrzeuge, auf Landesebene 23.850 Fahrzeuge.

Zeitaufwand: Äquivalent zur bestehenden Wirtschaftsvorgabe⁷⁹ wird ein Zeitaufwand von 0,5 Minuten für das Ausfüllen des Fahrzeugscheinhefts pro Fall veranschlagt.

Lohnsatz: Es ist davon auszugehen, dass Bedienstete aller Laufbahngruppen von der Pflicht betroffen sind. Die durchschnittlichen Lohnkosten über alle Laufbahngruppen betragen 42,20 Euro auf Bundesebene und 43,80 Euro auf Landesebene⁸⁰

Sachkosten: Es entstehen keine Sachkosten

(d) Anpassung der bereitgehaltenen Daten für das automatisierten Abrufverfahrens aus dem ZFZR; § 66 Absätze 2, 7 und 9 FZV

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	-	-	-	3	-
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				3	

⁷⁹ Die Pflicht zur Aufzeichnung bei Fahrten mit roten Kennzeichen bestand bereits für Händler und wurde in vorangegangenen Messungen ermittelt.

⁸⁰ Lohnkostentabelle

Beschreibung: Der Umfang für das automatisierte Abrufverfahren aus dem ZFZR wird geringfügig erweitert. Zudem werden die Abrufberechtigten um die Insolvenzgerichte erweitert. Da das Abrufverfahren grundsätzlich bereits eingerichtet ist und somit lediglich eine Anpassung des bestehenden IT-Systems erforderlich ist, ist von einem geringen einmaligen Umstellungsaufwand auszugehen. Laut Auskunft des KBA wird für die Anpassungen voraussichtlich von hauseigenen Programmierern ein Programm geschrieben. Für kleinere Erweiterungen wird laut Auskunft des KBA ein Zeitaufwand von ca. einer halben Woche veranschlagt. Es werden daher für die Erweiterung der für das automatisierte Abrufverfahren bereitgehaltenen Daten insgesamt drei Programmierertage veranschlagt. Es ergibt sich somit eine einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. 3.270 Euro ($1.090 * 3 = 3.270$)

(4) Vorgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bürger:

Vorgabe 3: Anerkennung des Fahrzeuges als schadstoffarmes Fahrzeug durch ein Gutachten des Technischen Diensts; § 13 Abs. 5 FZV

Beschreibung: Bei Zweifeln bezüglich der Anerkennung eines Fahrzeuges als schadstoffarm bzw. der Einstufung des Fahrzeuges in Emissionsklassen kann die Zulassungsbehörde ein Gutachten anfordern, welches mit der Neufassung auch von einem Technischen Dienst ausgestellt werden kann. Damit wird eine Alternative zu amtl. anerkannten Sachverständigen geschaffen. Aufgrund der neu geschaffenen Möglichkeit wird sich jedoch die Gesamtanzahl der jährlichen Gutachten nicht verringern. Ebenso dürfte diese Änderung keine Auswirkung auf anfallende Sachkosten haben. Es ergibt sich daher keine Auswirkung auf den Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft:

Vorgabe 4 (Informationspflicht): Entfall der Zulassungspflicht für Anhänger bei sog. Toilettenwagen, welche mit weniger als 25 Kilometern pro Stunde gezogen werden; § 3 Abs. 3 FZV

Beschreibung: „Toilettenwagen“, welche mit einer Geschwindigkeit von weniger als 25 Kilometern pro Stunde gezogen werden, sind zukünftig von der Zulassungspflicht befreit. Es ist davon auszugehen, dass Toilettenwagen nicht zur privaten Nutzung vorgesehen sind, sondern ausschließlich zur gewerblichen Nutzung. Da gewerblich genutzte/vermietete Toilettenwagen in der Regel auch über längere Distanzen verliehen bzw. transportiert werden müssen und entsprechend von stärkeren Zugfahrzeugen gezogen werden müssen, gilt für diese nach wie vor die Zulassungspflicht. Die Anzahl der von der Ausnahmeregel betroffenen Toilettenwagen reduziert sich somit nur geringfügig.

Ferner sind bereits in der alten Fassung der FZV sogenannte Baubuden von der Zulassungspflicht befreit, sofern sie mit einer Geschwindigkeit weniger 25 Kilometern pro Stunde gezogen werden. Internetrecherchen haben ergeben, dass in der Praxis aufgrund von Kulanzregelungen Toilettenwagen, welche mit einer Geschwindigkeit weniger 25 Kilometern pro Stunde gezogen wurden, wohlwollend als Baubuden kategorisiert wurden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Neufassung der Regelung aufgrund der geringen Fallzahl in Frage kommender Toilettenwagen bzw. bestehender Kulanzregelungen in der Praxis keine nennenswerte Entlastung verursacht.

Vorgabe 5 (Informationspflicht): Pflicht zur Mitteilung bei Änderung der Daten für Nutzer eines roten Kennzeichens; § 41 Abs. 5 FZV

Beschreibung: Nutzer eines roten Kennzeichens müssen künftig zu Zwecken der Speicherung der Daten im Fahrzeugregister bei „Änderung der Daten nach § 6 Abs. 1 Satz 2 sowie § 6 Abs. 5 Nr. 3“ diese der zuständigen Zulassungsbehörde melden. Diese umfassen im Wesentlichen Änderungen zur Person sowie die Adresse bei Umzug oder eine Änderung des Versicherungsverhältnisses. Ersterem wird genüge getan, sofern einer Meldebehörde bereits Meldung hierüber gegeben wurde. Es ist davon auszugehen, dass dies sowieso erfolgt. Eine Änderung des Versicherungsverhältnisses hingegen dürfte – auch aufgrund der Tatsache, dass rote Kennzeichen nicht fahrzeuggebunden sind – der Ausnahmefall sein und wird daher nicht als Erfüllungsaufwandsrelevant eingeschätzt.

Vorgabe 6 (Informationspflicht): Beschaffung eines Gutachtens bei unvollständigen Fahrzeugdaten; § 6 Abs. 8 FZV

Beschreibung: Künftig dürfen Zulassungsbehörden zur Speicherung der KFZ-Daten im örtlichen Fahrzeugregister die Vorlage eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder eines „Unterschriftsberechtigten eines zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes“ fordern, sofern die erforderlichen Daten nicht bereits in den vorliegenden Dokumenten enthalten sind.

Nach Auskunft der Zulassungsbehörde kommt die Situation unvollständiger Fahrzeugdaten in den beiliegenden Dokumenten häufig vor, insbesondere bei Angaben zu Abgaswerten. Aus diesem Grund wird von den Zulassungsbehörden in der Praxis bei importierten Fahrzeugen mit unvollständigen Fahrzeugdaten die sogenannte CoC (Certificate of Conformity; Übereinstimmungsbescheinigung) sowie eine Datenbestätigung durch einen Technischen Dienst gefordert. Insofern ergibt sich aufgrund der gelebten Praxis durch die Ergänzung des § 6 Abs. 8 FZV keine für den Erfüllungsaufwand relevante Änderung.

Verwaltung**Vorgabe 5: Bearbeiten der Anträge auf freiwillige Zulassung; § 3 Abs. 4**

Beschreibung: Elektrokleinstfahrzeuge werden von der Möglichkeit „voll zugelassen“ zu werden ausgenommen.

Sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge sind neben einer Reihe weiterer Fahrzeugarten von der Zulassungspflicht befreit. Dennoch konnten diese Fahrzeuge freiwillig und auf Antrag zugelassen werden. Da jedoch bauartbedingt bei Elektrokleinstfahrzeugen das Anbringen eines Kennzeichens nicht möglich ist, werden diese zukünftig von der Möglichkeit ausgeschlossen. Laut Auskunft des KBA wurden in den Jahren 2019 bis 2021 insgesamt vier Elektrokleinstfahrzeuge voll zugelassen. Von der Möglichkeit der freiwilligen vollen Zulassung wurde offensichtlich kein Gebrauch gemacht. Aufgrund der Geringfügigkeit wird die Änderung daher als nicht Erfüllungsaufwandsrelevant eingeschätzt.

Vorgabe 6: Bereithalten der blauen E-Plakette; § 11 Abs. 4 FZV

Beschreibung: Die zur Herausgabe der blauen E-Plaketten befugten Stellen werden um die technischen Überwachungsvereine (bspw. TÜV, DEKRA) sowie die AU-berechtigten Stellen erweitert. Dies impliziert die Bevorratung der blauen Plaketten bei den entsprechenden Stellen. Da es sich allerdings bei den Plaketten um Aufkleber handelt, kann angenommen werden, dass hierfür keine

Lagerkosten entstehen. Die Vorgabe wird daher nicht als Erfüllungsaufwandsrelevant eingeschätzt.

Vorgabe 7: Speicherung der Daten im örtlichen Fahrzeugregister; § 41 Abs. 5 FZV

Beschreibung: Wenn sich die Daten nach § 6 Abs. 1 Satz 2 FZV sowie § 6 Abs. 5 Nr. 3 FZV bei Nutzern roter Kennzeichen ändern, müssen diese künftig im örtlichen Fahrzeugregister dokumentiert bzw. angepasst werden. Da angenommen werden kann, dass die Dokumentation und Anpassung entsprechender Daten bei der Zulassungsbehörde automatisiert stattfindet und das System grundsätzlich etabliert ist, wird von einem geringfügigen Umstellungsaufwand ausgegangen. Dieser wird als nicht Erfüllungsaufwandsrelevant eingeschätzt.

Vorgabe 8: Speicherung der elektrischen Reichweite bei Hybridfahrzeugen im Zentralen Fahrzeugregister; § 57 Abs. 1 Nr. 34 Buchstabe d FZV

Beschreibung: Künftig muss neben zahlreichen Fahrzeugdaten zusätzlich die Reichweite von Hybridfahrzeugen bei ausschließlich Nutzung der elektrischen Antriebsmaschinen im ZFZR dokumentiert werden. Da angenommen werden kann, dass die Übermittlung der Daten an das ZFZR automatisiert erfolgt, wird von einem geringfügigen Umstellungsaufwand auszugehen. Dieser wird als nicht Erfüllungsaufwandsrelevant eingeschätzt.

Vorgabe 9: Speicherung von Informationen über erhebliche Schäden bei außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen; § 54 Abs. 11 FZV

Beschreibung: Künftig müssen auch für außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge Hinweise über erhebliche Schäden im zentralen Fahrzeugregister gespeichert werden. Die entsprechenden Berichte werden den Zulassungsbehörden von der Polizei übermittelt. Da angenommen werden kann, dass die Übermittlung der Daten an das ZFZR automatisiert erfolgt, wird von einem geringfügigen Umstellungsaufwand auszugehen. Dieser wird als nicht Erfüllungsaufwandsrelevant eingeschätzt.

Gebühren

Für die Kennzeichnung eines Fahrzeuges als Selbstfahrervermietfahrzeug fallen Gebühren i. H. v. 10,90 bis 45,20 Euro pro Fall an.

Für den Antrag auf ein rotes Kennzeichen fallen Gebühren i. H. v. 200 Euro pro Fall an⁸¹.

5. Weitere Kosten

Im Zusammenhang mit den erweiterten Vorschriften der internetbasierten Fahrzeugzulassung erfolgt auch die Anpassung der Vorschriften der GebOST. Das internetbasierte Zulassungsverfahren wird für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft kostengünstiger. Demgegenüber erhöhen sich die Gebühren für das vor-Ort-Verfahren bei der Zulassungsbehörde. Insgesamt ergibt sich hier jedoch ein 1 zu 1 Ausgleich der Kostenerhöhung durch

81

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/rote-kennzeichen/#:~:text=Etwas%2020%20Euro%20fallen%20f%C3%BCr,nur%20f%C3%BCr%20Pr%C3%BCfungsfahrten%20zugeteilt%20wurden>, zuletzt abgerufen am 02.05.2022

die Verringerung der Kosten im Rahmen der internetbasierten Verfahren. Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Artikel 12 verwiesen.

Für die beim KBA neu eingerichtete GKS waren neue Gebührentatbestände zu schaffen. Dies betrifft zum einen Gebühren für die Registrierung einer juristischen Person des Privatrechts bei der GKS sowie zum anderen für die Entgegennahme des Antrags eines Großkunden durch das KBA. Bei einer Registrierungs-Gebühr von 3.220 Euro und angenommen 5.000 Großkunden ergeben sich so einmalige weitere Kosten der Wirtschaft in Höhe von rund 16,1 Millionen Euro. Hinzu kommen noch jährliche weitere Kosten in Höhe von 0,30 Euro je gestellten Antrag. Davon ausgehend, dass rund 13 Millionen Anträge jährlich über die GKS gestellt werden, würden sich für die Wirtschaft so jährlich weitere Kosten in Höhe von 3,9 Millionen Euro ergeben.

6. Weitere Regelungsfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Laut Beschluss des St-Ausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 sind alle wesentlichen Regelungsvorhaben zu evaluieren. Als wesentlich gelten danach Regelungsentwürfe, bei denen ein jährlicher Erfüllungsaufwand von mindestens a) 1 Million Euro Sachkosten oder 100 000 Stunden Aufwand für Bürgerinnen und Bürger oder b) 1 Million Euro für die Wirtschaft oder c) 1 Million Euro für die Verwaltung aufgrund der Ex-ante-Abschätzung zu erwarten ist. Hinsichtlich dieses Regelungsentwurfes besteht die Evaluierungspflicht und wird in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt geprüft.

Das Regelungsvorhaben wird 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Das Statistische Bundesamt wird mit der Evaluierung beauftragt und das Konzept dafür ausarbeiten. Der Evaluierung werden unter anderem folgende Kriterien zugrunde gelegt: Ziel ist die Erleichterung des Zugangs zur Nutzung der internetbasierten Zulassungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft und Entlastung der Zulassungsbehörden. Dies kann anhand der Zahl der internetbasierten Vorgänge ermittelt werden. Die erforderlichen Daten und Statistiken sollen aus dem Zentrale Fahrzeugregister durch das KBA zur Verfügung gestellt werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV))

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung in der Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986) geändert worden ist⁸²⁾, wird rechtförmlich und inhaltlich überarbeitet und mit dem hiesigen Vorhaben neu gefasst. Die rechtförmlichen Überarbeitungen werden in Folgenden nicht einzeln in der Begründung aufgeführt, sondern nur an ausgewählten Stellen, soweit dies zur Klarstellung erforderlich ist. Ebenso verhält es sich mit den Anpassungen der Begrifflichkeiten und Verordnungen aus dem EU-Recht.

⁸²⁾ im Folgenden als FZV a.F. bezeichnet

Zu Abschnitt 1 (Allgemeine Regelungen)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

§ 1 wird rechtsförmlich angepasst. Die Vorschrift wird in eine Nummer 1 und eine Nummer 2 aufgeteilt.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Die Vorschrift zu den Begriffsbestimmungen wird insbesondere rechtsförmlich überarbeitet. Nach der Nummerierung in Satz 1 werden die einschränkenden Bestimmungen zu den einzelnen Nummern gesammelt, um die vorherigen Begriffsbestimmungen klarer zu fassen.

Zu Nummer 4

Der Begriff der EG-Typgenehmigung wird ersetzt durch den Begriff der EU-Typgenehmigung in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858, des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie des Artikels 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung verwendet. Die weitere Ergänzung in der FZV a.F. nach Buchstabe c „erteilte Bestätigung, dass der zur Prüfung vorgestellte Typ eines Fahrzeuges, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit die einschlägigen Vorschriften und technischen Anforderungen erfüllt“ wird gestrichen, da die genannten europäischen Verordnungen selbst den Begriff der EU-Typgenehmigung definieren und unmittelbar gelten (Wiederholungsverbot).

Zu Buchstabe a

Der in der a.F. bestehende Verweis in Buchstabe c auf die Richtlinie 2003/37/EG wird gestrichen, da diese gemäß Artikel 77 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehoben wurde und gemäß Absatz 2 Bezugnahmen darauf als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 zu lesen sind.

Zu Buchstabe b

Auch in Buchstabe b wird der bisherige Verweis auf die Richtlinie 2002/24/EG, gestrichen, da diese gemäß Artikel 81 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgehoben wurde und gemäß Absatz 2 Bezugnahmen darauf als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zu lesen sind.

Zu Buchstabe c

Der Verweis in der FZV a.F. auf die Richtlinie 2007/46/EG wird gestrichen, weil die Richtlinie 2007/46/EG mit der Verordnung (EU) 2018/858 aufgehoben wurde. Ein weiterhin bestehender Verweis auf die Richtlinie 2007/46/EG ist nicht erforderlich, da diese gemäß Artikel 88 der Verordnung (EU) 2018/858 aufgehoben wurde und Bezugnahmen darauf als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2018/858 zu lesen sind.

Zu Nummer 5

Die Ergänzung in der FZV a.F., dass die nationale Typgenehmigung eine Betriebserlaubnis im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes und eine Allgemeine Betriebserlaubnis im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist, wird in einen eigenständigen Satz am Ende der Vorschrift überführt, da eine Begriffsbestimmung keine regelnden Aussagen enthalten sollte und die Aufzählung nicht durch einen weiteren Satz unterbrochen werden soll.

Zu Nummer 6

Der Begriff der Einzelgenehmigung in Nummer 6 FZV a.F. wird ersetzt durch den Begriff Fahrzeug-Einzelgenehmigung und die bestehende Definition wird ergänzt. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung.

Die Ergänzung, dass die Fahrzeug-Einzelgenehmigung eine Betriebserlaubnis im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes und eine Allgemeine Betriebserlaubnis im Sinne der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist, wird in einen eigständigen Satz am Ende der Vorschrift überführt, da eine Begriffsbestimmung keine regelnden Aussagen enthalten sollte und die Aufzählung nicht durch einen weiteren Satz unterbrochen werden soll.

Zu Nummer 7

Die Definition der Übereinstimmungsbescheinigung in Nummer 7 wird angepasst. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an neues EU-Recht. Die jeweiligen EG-Typgenehmigungsrichtlinien wurden aufgehoben und durch Verordnungen ersetzt. Im Übrigen gelten die einschlägigen europäischen Verordnungen direkt, so dass deren Definitionen zu Übereinstimmungsbescheinigung maßgeblich sind und im nationalen Recht nicht wiederholt werden dürfen.

Zu Nummer 22

Die Definition des Begriffs Oldtimer wird aus rechtförmlichen Gründen überarbeitet, jedoch ohne inhaltliche Änderung im Vergleich zur Definition in der FZV a.F..

Zu Nummer 24

Die Definition der Prüfungsfahrt in Nummer 24 wird um Technische Dienste und anerkannte Überwachungsorganisationen ergänzt. Mit der Formulierung wird einerseits dem Umstand Rechnung getragen, dass die Prüfer selber fahren und andererseits aber auch Hilfspersonal mit dem Fahrzeug fährt, wie zum Beispiel bei Anfahrt für und Durchführung einer Geräuschmessung (beschleunigte Vorbeifahrt). Dies erfolgt in Anpassung an die 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2204), mit der auch diesen ermöglicht wurde, für rote Kennzeichen für Prüfungsfahren bei der zuständigen Zulassungsbehörde zu beantragen.

Zu § 3 (Notwendigkeit einer Zulassung)

Zu Absatz 1

Absatz 1 wird sprachlich an § 1 des StVG angepasst. In Absatz 1 Satz 2 erfolgt eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung. In Absatz 1 Satz 3 wird nochmal klargestellt, dass die Zulassung eines Fahrzeuges grundsätzlich durch die Zuteilung eines Kennzeichens, Abstempelung der Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung, erfolgt, soweit nachfolgend nicht etwas anderes bestimmt ist.

Zu Absatz 3

Es erfolgen strukturelle und rechtsförmliche Anpassungen in Absatz 3 und an anderen Stellen. Es werden einheitlich die Begriffe „Zulassungsfreiheit“ und „Zulassungspflicht“ verwendet.

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe f

In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f erfolgt eine Ergänzung um vierrädriger Leichtkraftfahrzeuge der Klasse L6e nach Art. 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG.

Mit Artikel 5 Nummer 2 der fünfundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S 2204) wurde § 2 Nummer 12 FZV a.F. neu gefasst und an die Verordnung (EU) 168/2013 angeglichen:

„leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge: leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe f in Verbindung mit dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in der jeweils geltenden Fassung;“

Diese Fahrzeuge sind nach § 3 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe f FZV vom Zulassungsverfahren ausgenommen. Bis zum 2. Juli 2021 hatte § 2 Nummer 12 FZV folgenden Wortlaut:

„vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge: vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leermasse von nicht mehr als 350 Kilogramm, ohne Masse der Batterien bei Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 Kilometern pro Stunde, mit Fremdzündungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 Kubikzentimeter beträgt, oder mit einem anderen Verbrennungsmotor, dessen maximale Nennleistung nicht mehr als 4 Kilowatt beträgt, oder mit einem Elektromotor, dessen maximale Nennleistung nicht mehr als 4 Kilowatt beträgt;“

Bisher wurde davon ausgegangen, dass der Definitionsbereich von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f in Verbindung mit dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in der jeweils geltenden Fassung die bisher von der Definition in § 2 Nummer 12 FZV a.F. erfassten Fahrzeuge einschließt. Es ergab sich jedoch das Problem, dass Fahrzeuge auf dem Markt sind, die sowohl Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG und auch § 2 Nummer 12 FZV in der bis zum 2.7.2021 geltenden Fassung entsprachen und daher bisher zulassungsfrei waren, jetzt aber als zulassungspflichtig anzusehen sind.

Daher wird in die FZV eine Übergangsvorschrift aufgenommen, bisher zulassungsfreie Fahrzeuge der Klasse L6e auch weiterhin als zulassungsfrei zu behandeln. Bis zum Inkrafttreten sollten die Innenministerien/Polizei informiert und möglichst vom Opportunitätsprinzip Gebrauch gemacht werden. Zwischenzeitlich hat das BMF, auf Nachfrage zu dieser Problematik, mitgeteilt, dass seitens BMF keine grundsätzlichen Einwände gegen eine Bestandsschutzregelung bestehen.

Zu Nummer 2

Die Regelung Nummer 2 Buchstabe c wird um Toilettenwagen ergänzt, die bis 25 Kilometern pro Stunde lokal auf Veranstaltungen befördert werden sollen. Dies ist erforderlich, weil die bisher erforderliche volle Zulassung als Anhänger unverhältnismäßig ist.

Nummer 2 Buchstaben e und g werden zudem um den Zivilschutz ergänzt, denn die Ausnahmen müssen auch für Fahrzeuge des Zivilschutzes, wie zum Beispiel des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe oder der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, gelten.

Zu Absatz 4

In Absatz 4 wird der Verweis auf Absatz 3 eingeschränkt, indem Elektrokleinstfahrzeuge nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g ausgeklammert werden. Absatz 4 regelt nämlich, dass auf entsprechenden Antrag auch zulassungsfreie Fahrzeuge vom Zulassungsverfahren ausgenommen werden können, mit der Konsequenz, dass dann auch ein allgemeines Kennzeichen an dem Fahrzeug anzubringen ist. An Elektrokleinstfahrzeugen ist eine Versicherungsplakette im Sinne des § 56 FZV (bisher § 29a FZV a.F.) anzubringen. Aufgrund der Bauart und der Abmessungen kann an diesen Fahrzeugen kein allgemeines Kennzeichen im Sinne des § 9 FZV (bisher § 8 FZV a.F.) angebracht werden. Deshalb muss hier der Anspruch des Fahrzeughalters auf freiwillige volle Zulassung ausgeschlossen werden.

Zu Absatz 5

Die Halter-Gebote in Absatz 5 werden positiv formuliert, ohne dass sich daraus eine inhaltliche Änderung ergibt. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein. Solche Änderungen werden im Folgenden nicht mehr gesondert begründet.

Zu § 4 (Voraussetzungen für die Inbetriebsetzung eines zulassungsfreien Fahrzeuges)

Zu Absatz 1

Absatz 1 bestimmt, welche zulassungsfreien Fahrzeuge einem genehmigten Typ entsprechen müssen bzw. einer EU-Einzelgenehmigung bedürfen. Der bisherige Verweis auf zulassungsfreie Fahrzeuge nach § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis f FZV a.F. erfasste nicht die Elektrokleinstfahrzeuge, obwohl für diese bereits nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, einer Genehmigungspflicht unterliegen. Der Verweis in Absatz 1 wird insofern ergänzt, um einen Gleichlauf der Vorschriften herzustellen. Die im Übrigen erfolgt eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung.

Zu Absatz 3

Absatz 3 wird an die neue Regelung in § 52 Absatz 4 FZV angepasst. Mit der Einführung der Ausstellung eines Versicherungskennzeichens durch Eigenversicherer gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Pflichtversicherungsgesetzes und juristische Personen gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 5 des Pflichtversicherungsgesetzes können bei nichtbestehender Versicherungspflicht entgegen § 4 Absatz 3 Satz 2 Versicherungskennzeichen geführt werden. Dies ermöglicht die neue Regelung in § 52 Absatz 4.

Zu Absatz 4

Die Zitierweise auf die ECE-Regelung Nummer 69 wird angepasst. Es wird nicht mehr auf die ECE-Regelung Nummer 69 im Verkehrsblatt 2003 S. 229 verwiesen.

In der Folge wird in § 79 in Absatz 11 eine neue Übergangsvorschrift geschaffen, die besagt, dass bisher verwendeten Tafeln, die nach einem älteren Stand der ECE-Regelung Nr. 69 genehmigt worden sind, auch weiterhin verwendet werden können. Denn bisher war eine Tafel mit einer Genehmigung von 2003 (Supplement 2 to the 01 series of amendments - Date of entry into force (UN): 5 December 2001) zulässig. Durch die Änderung wird eine

Tafel mit einer Genehmigung nach Ergänzung 5 zur Änderungsserie 01 gefordert. Die 2003er Tafeln werden über die Übergangsbestimmung auch weiterhin für zulässig erklärt, da technisch keine relevanten Unterschiede vorliegen.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 wird der Begriff Einzelgenehmigung in der FZV a.F. durch den Begriff Fahrzeug-Einzelgenehmigung ersetzt. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung.

Zu Absatz 6

Zum einen wird auch in Nummer 1 der Begriff Einzelgenehmigung durch Fahrzeug-Einzelgenehmigung ersetzt zur Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung.

Zum anderen werden auch hier die Halter-Gebote positiv ohne inhaltliche Änderung formuliert, da eine doppelte Verneinung für den Normadressaten wenig transparent ist und gerade Verhaltensanforderungen möglichst klar formuliert sein müssen.

Zu Abschnitt 2 (Zulassungsverfahren)

Zu § 6 (Antrag auf Zulassung)

Die Vorschrift wurde rechtsförmlich überarbeitet. Die bisherige Regelung in § 6 Absatz 8 a.F. zu Fahrzeugidentifizierungen wird in § 14 überführt (vgl. Begründung dort). Im Übrigen ist auf folgende Änderungen hinzuweisen:

Zu Absatz 2

Es wird ein neuer § 6 Absatz 2 geschaffen, der den Fall eines außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Wohnsitzes, Aufenthaltsorts, Sitzes oder der Geschäftsleitung des Halters regelt.

Bisher wurde für diese Fälle ohne Differenzierung ein Empfangsbevollmächtigter in § 46 Absatz 2 Satz 2 FZV a.F. gefordert.

Gegen die Bundesrepublik Deutschland wurde jedoch ein Pilotverfahren der Europäischen Kommission bezüglich der Anerkennung ausländischer Händlerkennzeichen und der Forderung eines Empfangsbevollmächtigten in § 46 Absatz 2 Satz 2 FZV a.F. eingeleitet. Nach Ansicht der Kommission sei es nicht gerechtfertigt, dass außerhalb Deutschlands niedergelassene Fahrzeughändler verpflichtet sind, einen Empfangsbevollmächtigten in Deutschland zu benennen, um in Deutschland rote Kurzzeit- oder Überführungskennzeichen zu erhalten. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union sei eine solche Verpflichtung unvereinbar mit dem freien Dienstleistungsverkehr und dem freien Warenverkehr (insbes. Artikel 16 der Richtlinie 2006/123/EG).

Die Forderung nach der Bestellung eines Empfangsbevollmächtigten für ausländische Antragsteller wurde bisher u.a. damit begründet, dass dieser für die örtliche Zuständigkeitsbestimmung maßgeblich sei. Zudem stellt dies allgemeines deutsches Verwaltungsrecht dar - so auch in § 15 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des

Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist. Ein Empfangsbevollmächtigter werde für die Zustellung von Verwaltungsakten und Bußgeldbescheiden benötigt.

An dieser Argumentation kann jedoch nicht mehr festgehalten werden. Eine Überprüfung ergab, dass zwei spezielle Rechtsvorschriften existieren, die Zustellung in das Ausland gewährleisten:

Zum einen bestimmen § 9 Absatz 1 des deutschen Verwaltungszustellungsgesetzes (VwZG) vom 12. August 2005 (BGBl. I S. 2354), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist, in welcher Form Zustellungen ins Ausland erfolgen können:

Eine Zustellung im Ausland kann insbesondere durch Einschreiben mit Rückschein, soweit die Zustellung von Dokumenten unmittelbar durch die Post völkerrechtlich zulässig ist, oder durch Übermittlung elektronischer Dokumente, soweit dies völkerrechtlich zulässig ist., erfolgen. Für die Zustellung von deutschen Verwaltungsakten und Dokumenten und im Bereich des Fahrzeugzulassungsrechts kommen andere Zustellungsvarianten, vor allem die in § 9 Absatz 1 Nummern 2 und 3 VwVfG aufgrund des Aufwands und der länderspezifischen Regelungen dazu nicht in Betracht.

Das VwZG regelt die Form und das Verfahren der Zustellung für die Bundesbehörden, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts und die Landesfinanzbehörden. Zwar haben die einzelnen Bundesländer eigene Verwaltungszustellungsgesetze erlassen, diese geben aber in der Regel den Inhalt identisch wieder oder verweisen statisch oder dynamisch auf dieses Bundesgesetz.

Daneben existiert das Europäischen Übereinkommen über die Zustellung von Schriftstücken in Verwaltungssachen im Ausland vom 6. Dezember 1982 (BGBl. I S.1057), welches ebenfalls in der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert wurde. Dieses Übereinkommen wurde, neben EU-Mitgliedstaaten, auch von anderen europäischen Staaten unterzeichnet.

Um der Einleitung eine Vertragsverletzungsverfahrens zu entgehen, ist es daher notwendig, die Vorschriften zum Empfangsbevollmächtigten in der FZV anzupassen.

Wichtig ist dabei die Unterscheidung von Fahrzeughaltern aus EU-Mitgliedsstaaten und aus Drittstaaten. Für die Herstellung der Rechtskonformität zum geltenden europäischen Recht und zur Gewährleistung der Umsetzung des Europäischen Übereinkommen über die Zustellung von Schriftstücken in Verwaltungssachen reicht es aus, für Fahrzeughalter aus der EU und für europäische Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, eine andere Lösung finden.

Daher wird zentral und inhaltlich konsequent ein neuer Absatz 2 in § 6 FZV eingefügt, der regelt, dass nur Fahrzeughalter ohne Wohnsitz, oder gewöhnlichen Aufenthalt, Sitz oder Geschäftsleitung im Inland einen Empfangsbevollmächtigten benennen müssen, die keinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt

- in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union haben, der eine Zustellung nach § 9 Absatz 1 Nummer 1 oder Nummer 4 des VwZG zulässt bzw.
- in einem Vertragsstaat des Europäischen Zustellungsübereinkommen in Verwaltungssachen haben, gefordert wird.

§ 75 FZV (§ 46 FZV a.F.) wird dahingehend geändert, dass bei Anträgen unter Benennung eines Empfangsbevollmächtigten die Behörde des Wohnsitzes des Empfangsbevollmächtigten zuständig bleibt. Bei Fahrzeughaltern mit Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in der EU bzw. in einem Vertragsstaat des Europäischen Zustellungsübereinkommens in

Verwaltungssachen soll die Zulassungsbehörde am regelmäßigen Standort des Fahrzeuges zuständig sein, vgl. auch § 75 Absatz 2.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 Satz 1 und an vielen weiteren Stellen der Verordnung, auf die nicht im Einzelnen eingegangen wird, werden die Aussagen zu Speicherung um den Begriff der Erhebung ergänzt, um eine korrekte datenschutzrechtliche Terminologie einzuhalten.

Zu Nummer 4

In Absatz 5 Nummer 4 wird der Verweis auf § 46 Absatz 2 Satz 2 FZV a.F. gestrichen und durch einen Verweis auf Absatz 2 Satz 1 ersetzt, als konsequente Folgeänderung aufgrund der Änderung der Regelungen zum Empfangsbevollmächtigten.

Zu Nummer 5

Auf Betreiben der Länder hin wurde gebeten, den regelmäßigen Standort des Fahrzeuges im Fall, dass der Halter seinen Wohnsitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland nach Absatz 2 Satz 2 hat, zur konkreten Zuständigkeitsbestimmung zu speichern. Daher wird in der neuen Nummer 5 festgelegt, dass die Anschrift des regelmäßigen Standorts des Fahrzeuges im Fall des Absatzes 2 Satz 2 in Verbindung mit § 75 Absatz 2 Satz 3 im Zulassungsantrag und zur Speicherung in den Fahrzeugregistern anzugeben ist.

Zu Absatz 6

In Absatz 6 wurden einerseits terminologische Begriffsanpassungen durchgeführt und zudem redaktionell ausdrücklich aufgeführt, dass der Antragsteller den Tag der Lieferung anzugeben hat. Diese Verpflichtung besteht bereits heute und folgt aus § 18 Absatz 10 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc UStG.

Zu Absatz 8

Absatz 8 wird nach Nummer 8 auf Anregung der Bundesländer um einen weiteren Satz ergänzt. Demnach können bei importierten EU-Fahrzeugen, bei denen aus den vorgelegten Unterlagen nicht alle geforderten technischen Daten zu entnehmen sind, fehlende Daten aus einem von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder einen Unterschriftenberechtigten eines Technischen Dienstes erstellten Gutachten ergänzt werden. Die entsprechenden Eintragungen und Ergänzungen in den Zulassungsdokumenten dürfen jedoch nur durch die Zulassungsbehörden erfolgen. Am 30.10.2021 wurde bereits eine entsprechende Verlautbarung im Verkehrsblatt Heft 20, Nr. 192 veröffentlicht.

Zu § 7 (Tageszulassung)

Mit dem neuen § 7 werden die Rechtmäßigkeit und das Verfahren im Fall von sogenannten Tageszulassungen geregelt. Das Bedürfnis hierfür ergibt sich im Zusammenhang mit dem internetbasierten Verfahren. Tageszulassungen sind praktisch sehr relevante Anwendungsfälle, die vor allem in der Automobilwirtschaft sehr häufig aus unterschiedlichen Motiven genutzt werden, wie beispielsweise Rabattaktionen für bestimmte Fahrzeugmodelle zu ermöglichen, ohne den regulären Listenpreis senken zu müssen. Auf diese Weise verhilft die Tageszulassung Fahrzeughändlern zu mehr Umsatz und Prämien und dem Hersteller dank mehr Zulassungen zu besseren Statistiken. Allerdings führt dies für Zulassungsbehörden zu sehr großen Aufwänden, da innerhalb eines Tages eine komplette Zulassung und dann ein weiterer Prozess der Außerbetriebsetzung durchzuführen sind.

Aufgrund der Einführung der neuen Möglichkeit der sofortigen Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nach den §§ 31-32 FZV, sollte auch zur Entlastung der Zulassungsbehörden die

Möglichkeit geschaffen werden Tageszulassungen internetbasiert durchführen zu können. Mit der Einführung der sofortigen Inbetriebsetzung entfällt nämlich bei den Zulassungsbehörden in diesem Fall die Ausstellung der Zulassungsplaketten und der Halter erhält einen für diesen Tag zulässigen vorübergehenden Zulassungsbescheid. Die Außerbetriebsetzung wird integriert und automatisiert am Ende des Zulassungstages ausgelöst. Durch dieses Vorgehen kann auch die Gebührenhöhe aus beiden Prozessen bei der Antragstellung erhoben werden und dadurch erneut Aufwand von den Zulassungsbehörden genommen werden.

Gemäß § 6g Absatz 1 Satz 1 StVG können jedoch nur in Ergänzung der allgemeinen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr, die Zuteilung von Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge und die Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen diese Verwaltungsverfahren internetbasiert durchgeführt werden.

Um die Rechtmäßigkeit einer internetbasierten Tageszulassung zu verankern, ist es daher erforderlich neben den bisherigen allgemeinen Regelungen Abschnitts 2 der FZV ein eigenständiges Verwaltungsverfahren zur als allgemeine Vorschrift im Sinne des § 6g Absatz 1 Satz 1 StVG zu begründen. Erst dann kann in Ergänzung dieser neuen allgemeinen Vorschrift auch die internetbasierte Durchführung der Tageszulassung ergänzend geregelt werden.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird die Tageszulassung legaldefiniert. Sie stellt eine Erstzulassung eines Fahrzeuges im Sinne des § 6 Absatz 4 Satz 1 FZV für die Dauer eines Tages dar. Aus organisatorischen Gründen müssen auf das Kennzeichenschild Stempelplaketten oder Plakettenträger ausnahmsweise nicht angebracht werden. Es ist nur für zulassungspflichtige Fahrzeuge eine Tageszulassung möglich, da eine freiwillige Tageszulassung von zulassungsfreien Fahrzeugen nicht in den Anwendungsbereich der Tageszulassungen fällt. Zudem wird dadurch dem Missbrauch vorgebeugt.

Zu Absatz 2

Die Besonderheit der Tageszulassung besteht darin, dass sie befristet ist und ausschließlich für die Dauer des Tages ihres Wirksamwerdens gilt. Die sich unmittelbar daran anschließende Außerbetriebsetzung des tageszugelassenen Fahrzeuges nach § 16 FZV wird unter Ausschluss des Erfordernisses einer Antragstellung gesetzlich fingiert. Nach dieser Fiktion gilt das Fahrzeug mit dem Ablauf des Tages der Erstzulassung als außer Betrieb gesetzt.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 werden die Pflichten der Zulassungsbehörde bei der Tageszulassung geregelt. Zur Dokumentation der Tageszulassung vermerkt die Zulassungsbehörde die Daten der Erstzulassung und Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I, legt den Sicherheitscode nach § 13 Absatz 1 Satz 2 FZV frei und stellt einen vorläufigen Zulassungsnachweis aus. Der vorläufige Zulassungsnachweis enthält, unter Wahrung datenschutzrechtlicher Belange, nur die wesentlichen Informationen zur Tageszulassung. Hierzu gehören die Angaben zur zuständigen Zulassungsbehörde, zur Antragsnummer, zum Kennzeichen des zugelassenen Fahrzeuges und zum Datum der Zulassungsentscheidung und der Außerbetriebsetzung. Der vorläufige Zulassungsbescheid genügt jedoch nicht den Vorgaben der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 S. 57) und ist daher für Auslandsfahrten ungeeignet.

Zu Absatz 4

In Absatz 4 wird klargestellt, dass auch ein tageszugelassenes Fahrzeug im Sinne des § 3 Absatz 1 Satz 1 FZV auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden darf, da es zum Verkehr zugelassen ist. Die Berechtigung zur Inbetriebsetzung ist eine zwingende rechtliche Folge einer wirksamen Fahrzeugzulassung. Da die Tageszulassung eine Erstzulassung mit Besonderheiten darstellt, müssen folglich auch bei der Inbetriebsetzung tageszugelassener Fahrzeuge Besonderheiten gelten. Die Zulassungsbehörde hat dem Halter den in Absatz 3 bezeichneten vorläufigen Zulassungsnachweis auszustellen. Dieser muss bis zum Zeitpunkt der Außerbetriebsetzung ständig von außen gut sichtbar im Fahrzeug ausliegen. Der sichtbar ausgelegte vorläufige Zulassungsnachweis ermöglicht namentlich bei einer polizeilichen Verkehrskontrolle die schnelle Feststellung des Bestehens der Tageszulassung für das betreffende Fahrzeug und dadurch die Teilnahmeberechtigung am Straßenverkehr.

Einen Sonderfall stellt der vorläufige Zulassungsnachweis für nicht verschlossene Fahrzeuge dar, wie Motorräder und Quads. Entfällt bei diesen Fahrzeugen die Möglichkeit zur Platzierung im Innenbereich, entbindet dies nicht von der Pflicht nach Absatz 2. Vielmehr bieten sich, vergleichbar mit der Platzierung eines Parktickets, unterschiedliche Möglichkeiten zur Befestigung am Fahrzeug:

- Platzierung im Tankrucksack mit Klarsichtfenster (nach Möglichkeit mit Schloss an den Reisverschlüssen),
- Befestigung in Klarsichthülle und mit Klebeband zum Beispiel an Fahrzeugsitz oder an Schweinwerfer,
- Diverse Motorradausstatter bieten kostengünstige Parkscheinhalterungen an, die ebenfalls zur Befestigung des vorläufigen Zulassungsnachweises genutzt werden können.

Zu § 8 (Zulassung im Inland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat)

In der FZV werden an verschiedenen Stellen Veröffentlichungspflichten des KBA geregelt. Die erste Regelung dazu findet sich in § 8 Absatz 4. Diese müssen vereinheitlicht und reduziert werden. Die Veröffentlichungen erfolgen bisher als Volltextveröffentlichungen im Verkehrsblatt (und in der Mehrzahl auch im Bundesanzeiger). Die jeweiligen Regelungen sind historisch gewachsen und sind in der FZV bisher unterschiedlich gefasst gewesen. In der Praxis ist diese Volltextveröffentlichung für das KBA mit einem unverhältnismäßig hohen Layoutaufwand und einer intensiven Abstimmung mit den für die Schriftsetzung zuständigen Externen verbunden. Gerade im Hinblick auf die von allen Stellen angestrebte zunehmende Digitalisierung wird eine Volltextveröffentlichung auch nicht mehr als zeitgemäß angesehen. Daher werden die Vorschriften, wie die hiesige, die Veröffentlichungen des KBA vorsehen, vereinheitlicht und die Volltextveröffentlichung auf die Internetseite des KBA beschränkt.

Für die Nutzer hat dies den Vorteil, dass alle ihn betreffenden Standards übersichtlich und im Volltext an einem Ort (KBA-Internetseite) einsehbar sind. Für das KBA werden die Abläufe vereinheitlicht und der Aufwand für das Layout entsprechend der Vorgaben der Veröffentlichungsorgane entfällt.

Es erfolgt zudem die Ergänzung auf eine „technisch-organisatorische Ausgestaltung der Datenübermittlung“. Dieser Einschub ist zur Klarstellung geboten, da das KBA nicht zur inhaltlichen Ausgestaltung der Datenübermittlung befugt ist. Bei der technisch-organisatorischen Ausgestaltung der Datenübermittlung sind die Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten,

zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) einzuhalten.

Zu § 9 (Zuteilung von Kennzeichen)

Die Norm wird strukturell zur besseren Lesbarkeit untergliedert. Absatz 1a FZV a.F. wird zu Absatz 2. Die darauffolgenden Absätze werden ebenfalls nummerisch angepasst.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 erfolgen redaktionelle Anpassungen (Bezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hat sich zu Bundesministerium für Digitales und Verkehr geändert).

Die bisherige Regelung für die Zuteilung weiterer Unterscheidungskennzeichen war zu eng formuliert, mit der Folge, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr schon seit geraumer Zeit für bestehende Verwaltungsbezirke selbst in Fällen, in denen die verfügbaren Kombinationen demnächst nicht mehr ausreichen, kein zusätzliches Unterscheidungszeichen festlegen konnte. Eine Festlegung in diesen Fällen soll durch die Anpassung der Vorschrift nunmehr ermöglicht werden. Mit der neuen Vorschrift wird die Flexibilität des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr dadurch bei der Zuteilung weiterer Unterscheidungskennzeichen erhöht. Dabei setzt die neue Regelung voraus, dass die Vergabe eines neuen Unterscheidungszeichens tatsächlich erforderlich ist. Die ist der Fall, wenn ohne dieses ein baldiger Verbrauch der verfügbaren Kennzeichenkombinationen nachweislich unmittelbar bevorsteht. Das beantragende Bundesland muss nachvollziehbar darlegen, dass ohne die Zuteilung eines zusätzlichen Unterscheidungszeichens die verfügbaren Kennzeichenkombinationen in absehbarer Zeit nicht mehr ausreichen werden. Absehbar wird in der Regel ein Zeitraum sein, der etwa drei Jahren entspricht.

Zu Absatz 4

Auf Wunsch der Bundesländer wird Absatz 4 gemäß Erfahrungen der Vollzugspraxis und anlässlich Auslegungszweifeln in der Rechtsprechung um eine Pflicht zur Vorlage der Kennzeichenschilder ergänzt. Damit wird die Rechtsgrundlage zur Entstempelung des zuge teilten Kennzeichens konkretisiert.

Zu § 11 (Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge)

§ 11 Absatz 4 wird nach dem Vorbild des § 4 der 35. BImSchV geändert. Die Stellen, die bisher bereits berechtigt sind, die Umweltplaketten auszugeben, sollen zukünftig auch die blaue Plakette für elektrisch betriebene Fahrzeuge ausgeben dürfen. Dies dient der Erleichterung und Flexibilisierung der Erhältlichkeit der blauen Plaketten zur Förderung der Elektromobilität und der Entlastung der Zulassungsbehörden zwecks Konzentration auf deren Kerngeschäft.

Es wird zudem auf Anraten der Bundesländer und zur Gewährleistung eines bundeseinheitlichen Vorgehens klargestellt, dass der Eintrag des Kennzeichens in den Plaketten mit lichtechter Schrift zu erfolgen hat, unabhängig davon, ob der Eintrag mittels Druckes oder Handschrift erfolgt.

Zu § 12 (Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen)

§ 12 regelt die Ausgestaltung und Anbringung von Kennzeichen. Im Vergleich § 10 FZV a.F. erfolgen verschiedene Änderungen, insbesondere rechtsförmlicher Natur. Hervorzuheben sind dabei folgende:

Zu Absatz 2

Redaktionelle Änderungen infolge der Einführung eines neuen DIN-Normblatts 74069, Ausgabe Oktober 2022.

Zu Absatz 3

Redaktionelle Änderungen infolge der Einführung eines neuen DIN-Normblatts 74069, Ausgabe Oktober 2022.

Zu Absatz 4

Redaktionelle Folgeänderung der Satzzählung nach Einfügung eines neuen Satz 2 in § 14 Absatz 1 FZV a.F. durch die Vierte Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.03.2019.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 wird ein neuer Satz 4 eingefügt, mit dem klargestellt wird, dass an Fahrzeugen der Klasse L5e, die ein amtliches Kennzeichen führen, keine vorderen Kennzeichen vorhanden sein müssen.

Die Regelung dient der Harmonisierung des nationalen Zulassungsrechts mit den europarechtlichen Vorgaben zur Typgenehmigung. Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen bewertet im Anhang XIV Ziffer 1.3.1 die vorderen amtlichen Kennzeichen für Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e als ungeeignet und sieht vor, dass diese Fahrzeuge keine entsprechenden Stellen aufweisen müssen. Für die Fahrzeugklassen L3e, L4e und L5e, die nach nationalem Zulassungsrecht ein amtliches Kennzeichen führen, wird § 12 Absatz 5 hinsichtlich der Pflicht zur Anbringung des Kennzeichens an der Vorderseite angepasst. Die Fahrzeuge der Klassen L1e und L2e führen nach nationalem Zulassungsrecht ein Versicherungskennzeichen, welches gemäß § 53 Absatz 3 Satz 1 FZV an der Rückseite des Fahrzeuges anzubringen ist, sodass diese von der Neuregelung ausgenommen wurden. Kraftträder führen bereits nach § 12 Absatz 5 Satz 3 FZV ein Kennzeichen (nur) an der Rückseite. Dies betrifft alle Fahrzeuge der Klassen L3e und L4e. Regelungsbedarf besteht hinsichtlich von dreirädrigen Fahrzeugen nach Klasse L5e. Daher wird die Ergänzung im letzten Satz auf dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L5e nach der VO (EU) 168/2013 (einschließlich der Vorgängerverordnung 2002/24/EG) begrenzt.

Zu Absatz 6

In Absatz 6 werden die Vorschriften zur Anbringung, Sichtbarkeit und Beleuchtungseinrichtung des hinteren Kennzeichens an die europarechtlichen Vorgaben angepasst. Im Übrigen wird der Absatz erheblich rechtsförmlich überarbeitet und in 2 Absätze unterteilt.

Zu Absatz 7

Absatz 7 regelt nun die Kennzeichenbeleuchtung. Die Regelung Nummer 4 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichenschild von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (ABl. L 31 vom 31.1.2009, S. 35) ist für alle Kennzeichenbeleuchtungen maßgebend (auch bei einer EU-Typgenehmigung).

Die bisherige Vorgabe in § 10 Absatz 6 Satz 4 FZV a.F., die Beleuchtungseinrichtung dürfe kein Licht unmittelbar nach hinten austreten lassen, wird gestrichen, da dies über Nummer 7 letzter Satz der UN-Regelung Nr. 4 geregelt ist.

Zu Absatz 8

Die Bisherige Formulierung, dass die Kennzeichen auf ausreichende Entfernung lesbar sein müssen, ist zu unpräzise. Es erfolgt eine Festlegung auf mindestens 20 Meter Entfernung wie in Absatz 7.

Zu Absatz 12

In Absatz 12 erfolgt eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Änderung der Bezeichnung des zuständigen Bundesministeriums.

Zu Absatz 13

In Absatz 13 werden Halter-Gebote positiv formuliert. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein. Weiterhin wird der Absatz 13 zur besseren Lesbarkeit in Nummern unterteilt.

Zu § 13 (Zulassungsbescheinigung Teil I)

In Absatz 1 wird sprachlich klargestellt, welche Markierungen auf der Zulassungsbescheinigung Teil I anzubringen sind und dass unter der sichtbaren Markierung eine weitere Markierung und ein Sicherheitscode liegen. Dies ergab sich bisher nur aus der entsprechenden Anlage der FZV a.F. und wird daher auch sprachlich in Absatz 1 ergänzt.

Absatz 5 Satz 2 wird um die Möglichkeit der Vorlage eines Gutachtens eines Unterschriftsberechtigten eines zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes ergänzt, in Konsequenz der Änderungen in § 6 Absatz 8 FZV.

Im Übrigen erfolgt eine rechtsförmliche Überarbeitung der Vorschrift.

Zu § 14 (Zulassungsbescheinigung Teil II)

Zu Absatz 2

In Absatz 2 wird sprachlich klargestellt, welche Markierungen auf der Zulassungsbescheinigung Teil II anzubringen sind und dass unter der sichtbaren Markierung eine weitere Markierung und ein Sicherheitscode liegen. Dies ergab sich bisher nur aus der entsprechenden Anlage und wird daher auch sprachlich in Absatz 2 ergänzt.

Zu Absatz 8

§ 14 wird um einen neuen Absatz ergänzt, der besagt, dass das Fahrzeug vor Erstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II und vor der Zulassung von der Zulassungsbehörde zu identifizieren ist. Dies ist keine Neuregelung und war bereits in § 6 Absatz 8 a.F. enthalten. Die Verschiebung in die Regelungen zur Zulassungsbescheinigung Teil II erfolgt aus rechtsförmlichen Gründen.

Zu § 15 (Mitteilungspflichten bei Änderungen)

Im Vergleich zu § 13 FZV a.F. erfolgen abgesehen von den numerischen Anpassungen folgende Änderungen:

Zu Absatz 3

Es erfolgt eine Ergänzung im Absatz 3 Satz 2 (ehemals Absatz 2). Wer ein Fahrzeug gewerbsmäßig als Mietfahrzeug für Selbstfahrer vermietet, hat dies nach Beginn des Gewerbebetriebs der zuständigen Zulassungsbehörde grundsätzlich unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Bisher entfiel diese Pflicht nur für den Fall, dass das Fahrzeug nicht für den Mieter zugelassen wird. Damit wurden alle Fahrzeuge, die zur Vermietung bestimmt sind, nach bisheriger Rechtslage ohne Differenzierung als Mietfahrzeuge angesehen. Es erfolgte eine Eintragung in die Zulassungsbescheinigung Teil I. Halter des Fahrzeuges bleibt der Vermieter.

Dies hat jedoch Auswirkungen auf die Häufigkeit der Pflicht zur Durchführung der Hauptuntersuchung. Für Fahrzeuge, die vermietet werden und der Vermieter als Halter eingetragen wird, galt bisher Folgendes: Der Zeitabstand für die Hauptuntersuchung wurde nach der Anlage VIII Nr. 2.2 der StVZO mit 12 Monaten festgelegt. Sie beträgt 24 Monate, wenn diese für eine Mindestdauer von 36 Monaten von einem Mieter gemietet werden.

Wurde hingegen der Mieter als Halter eingetragen und das Fahrzeug entsprechend auf ihn zugelassen, betrug der Zeitabstand der Hauptuntersuchung gem. Anlage VIII der StVZO bei Neuzulassungen erstmalig nach 36 Monate (Nr. 2.1.2.1.1) und für die weiteren Hauptuntersuchungen jeweils 24 Monate (Nr. 2.1.2.1.2).

Aktuelle Vermietungsmodelle sehen vor, dass der Vermieter weiterhin als Halter eingetragen bleibt und der Fahrzeugnutzer dadurch von allen dem Halter obliegenden Pflichten entbunden ist, mit der Konsequenz, dass die Hauptuntersuchung alle 12 Monate zu erfolgen hat. Dies ist eine Benachteiligung gegenüber gängigen Leasingverträgen, bei denen der Fahrzeugmieter auch Halter wird (Hauptuntersuchung alle 24 Monate). Um diese Benachteiligung aufzulösen, wird Absatz 3 Satz 2 dahingehend ergänzt, dass die unverzügliche Anzeigepflicht bei der Zulassungsbehörde auch dann entfällt, wenn der Mieter einen Mietvertrag über die Dauer von mindestens einem Jahr abschließt. In einem neuen Satz 3 wird klargestellt, dass die Mitteilungspflicht jedoch wiederauflebt, wenn der Mietvertrag nach Abschluss des Mietvertrages verkürzt wird.

Eine entsprechende parallele Änderung der Regelung wird auch im Rahmen der Folgeänderungen in der StVZO vorgesehen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 Satz 1 regelt Mitteilungspflichten des Halters bei einem Wechsel des Wohnsitzes oder Sitzes in einen anderen Zulassungsbezirk. Kommt er diesen Pflichten nicht nach, kann die Zulassungsbehörde gemäß Satz 2 für die Zeit bis zur Erfüllung der Pflichten den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen untersagen. Allerdings gibt es Fälle, in denen sich weder eine Betriebsuntersagung noch ein Zwangsgeld als wirksam erweist, den Halter zur Einhaltung seiner Antrags- oder Mitteilungspflichten nach einem Umzug zu bewegen. Zur Durchsetzung der Halterverpflichtungen erfolgt daher folgende Ergänzung der Vorschrift: Die Zulassungsbehörde kann die Zulassungsbescheinigung im Verkehrsblatt mit einer Frist von vier Wochen zur Vorlage bei ihr aufbieten. Mit erfolglosem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeuges. Die Außerbetriebsetzung von Amts wegen ist ein milderes und angemessenes Mittel im Vergleich zu einer Zwangshaft. Sie soll der Zulassungsbehörde daher als weitere Maßnahmenvariante in deren Auswahlermassen gestellt werden.

Zu Absatz 7

Absatz 7 Satz 1 regelt, dass eine Zulassungsbehörde nach entsprechender Mitteilung des KBA über die erneute Zulassung eines bereits in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Fahrzeuges im Ausland, das Fahrzeug von Amts wegen außer Betrieb zu setzen hat. Als konsequente Folge des Fernzulassungsverbotes erfolgt in einem neuen Satz 4 die

Klarstellung, dass dies nicht gilt, wenn sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Staat im Inland befunden hat. Vom KBA sind die Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutz-Grundverordnung, der Stand der Technik, sowie einschlägige technische Richtlinien und sonstige Vorgaben des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zu beachten.

Zu § 16 (Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung)

Es erfolgen redaktionelle und rechtsförmliche Anpassungen. Folgeänderung in Absatz 2 Satz 1 nach Einfügung eines neuen Satz 2 in § 14 Absatz 1 FZV a.F. durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.03.2019.

Absatz 2 wird um einen neuen Satz ergänzt. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II bei einer Wiederzulassung auf denselben Halter ist nur dann nicht erforderlich, sofern das bisherige Kennzeichen beibehalten wird. Eine Wiederzulassung auf den gleichen Halter mit Kennzeichenwechsel zieht die Vorlagepflicht der Zulassungsbescheinigung Teil II nach sich, da das neue Kennzeichen einzutragen ist. Nur die Weiterführung des bisherigen Kennzeichens entbindet von der Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II.

Zu § 17 (Verwertungsnachweis)

In § 17 erfolgen an verschiedenen Stellen Anpassungen im Vergleich zur Fassung des § 15 FZV a.F. Ziel dieser Änderungen ist die konsequente Umsetzung einer verpflichtenden Einziehung der Zulassungsdokumente bei der Verwertung eines Fahrzeuges. Dies ist aus folgendem Grund notwendig:

Die Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge trifft in Artikel 3a Absatz 3 Maßgaben über die Zulassung für Fahrzeuge, die als Altfahrzeug gemäß der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.09.2000 über Altfahrzeuge behandelt werden. Deren Zulassung ist endgültig aufzuheben und die diesbezügliche Information in das elektronische Register aufzunehmen. Diese Vorgaben sind in der FZV konsequent umgesetzt worden. Die bei Außerbetriebsetzung vorgelegten Verwertungsnachweise werden im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert. Damit steht diese Information allen Zulassungsbehörden zur Verfügung und es ist auch sichergestellt, dass ein solches Fahrzeug in der Bundesrepublik Deutschland nicht wieder zugelassen werden darf. Überdies ist in der FZV auch geregelt, dass Verwertungsnachweise, die in anderen EU-Mitgliedstaaten ausgestellt werden und den Zulassungsbehörden zur Kenntnis gelangen, im ZFZR gespeichert werden, so dass auch für diese Fahrzeuge, die in anderen Mitgliedstaaten der Verwertung zugeführt wurden, eine Wiederzulassung in der Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen ist. Nun ist jedoch eine nicht unbedeutende Zahl an Fällen bekannt geworden, in denen Fahrzeuge, für die ein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist, in anderen Mitgliedstaaten wieder zugelassen wurden. Diesem sich zeigenden Potential von illegalen Fahrzeug-Verschiebungen und Betrug in Verbindung mit Kfz-(Total-)Schäden soll effektiv begegnet werden. Derzeit existiert kein internationales Überprüfungsinstrument etwa in Form einer internationalen Datenplattform, die den elektronischen Austausch einer solchen Information gewährleisten könnte. Dies gilt auch für die Mitgliedstaaten der EU oder Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes trotz des dort bereits erreichten Harmonisierungsstandes. Die Nutzung der gemeinsamen Datenaustauschplattform EUCARIS könnte zwar der Konstruktion nach eine geeignete Datengrundlage liefern. Gegenwärtig nutzen jedoch nur 15 der 28 Mitgliedstaaten der EU diese Plattform effektiv. Daher ist eine Maßnahme hinsichtlich der Fahrzeugpapiere veranlasst. Die in der Vergangenheit angewendete „Entwertung“ der Fahrzeugpapiere durch Abschneiden einer Ecke oder durch die deutsche Aufschrift „Verwertungsnachweis hat vorgelegen“ sind im internationalen Rechtsverkehr nicht hinreichend eindeutig bzw. verständlich, um effektiv eine Wiederzulassung zu verhindern. Daher ist die Einziehung der Fahrzeugpapiere für verwertete Fahrzeuge angemessen.

Zur konsequenten Nachverfolgung und Überprüfbarkeit soll auch bei einem bereits außer Betrieb gesetzten Fahrzeug die spätere Verwertung im Sinne der Richtlinie 2000/53/EG zur Speicherung der Angaben des Verwertungsnachweises und zur Einziehung der Fahrzeugpapiere führen, solange die Daten zum Fahrzeug noch im ZFZR gespeichert sind. Auf eine solche Registrierung wird bei einem im Ausland wiederzugelassenen Fahrzeug angesichts der dortigen eigenen Verpflichtung aus Art. 3a Abs. 3 der Richtlinie 1999/37/EG und der Behandlung der Fahrzeugpapiere nach Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie 1999/37/EG verzichtet.

Die Pflicht zur Vorlage kann insbesondere im Nachgang zu einer Außerbetriebsetzung oder bei einer internetbasierten Außerbetriebsetzung auch durch Übersendung an die Zulassungsbehörde erfüllt werden.

Insofern wird die verpflichtende Vorlage der Zulassungsdokumente zwecks Einziehung konsequent in den Absätzen 1, 4, 5 und in § 24 Absatz 3 Satz 2 eingeführt.

Zu Abschnitt 3 (Internetbasierte Zulassung)

Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 19.10.2012 (BGBl. I S. 2749) wurde die internetbasierte Außerbetriebsetzung (Stufe 1 i-Kfz), mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017 (BGBl. I S. 522) wurde die internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (Stufe 2 i-Kfz) und mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.03.2019 (BGBl. I S. 382) wurden die internetbasierte Neuzulassung und Umschreibung (Stufe 3 i-Kfz) eingeführt.

Im Rahmen der vorliegenden Verordnung werden die Vorschriften über die internetbasierte Fahrzeugzulassung (Stufe 4 i-Kfz) erheblich erweitert:

1. Um die Identifizierung der Antragsteller barriereärmer und bürgerfreundlicher zu gestalten wird das Vertrauensniveau bei der Identifizierung im Rahmen des internetbasierten Verfahrens vom Niveau „hoch“ auf das Niveau „substanziell“ erweitert. Die Vertrauensniveaus sind in Artikel 8 der eIDAS-Verordnung definiert. Dabei wird zwischen den Vertrauensniveaus „niedrig“, „substanziell“ und/oder „hoch“ unterschieden. Eine Überprüfung ergab, dass ein Vertrauensniveau „substanziell“ genügt, um die bei der Antragsstellung zu verarbeitenden Daten gegen einen Missbrauch ausreichend zu schützen.

2. Mit Stufe 4 erhalten juristische Personen erstmalig die Möglichkeit, die Zulassungsvorgänge Erstzulassung, Tageszulassung, Umschreibung, Wiederzulassung und Außerbetriebsetzung internetbasiert über die bestehenden Portale zu nutzen. Der Zugang wird durch die Erweiterung des Vertrauensniveaus auf substanziell unterstützt.

3. Es wird die Möglichkeit geschaffen, nun auch Oldtimer-, Saison- sowie E-Kennzeichen im Rahmen der internetbasierten Zulassungsverfahren zu beantragen.

4. Zusätzlich wird die vollautomatisierte Antragsbearbeitung bei internetbasierten Standardvorgängen der Regelfall, was bedeutet, dass sämtliche im dezentralen Portal erfassten und automatisiert validierten Daten automatisch an das Fachverfahren der Zulassungsbehörden weitergeleitet werden können und die Entscheidung der Zulassungsbehörde mittels eines elektronischen Bescheides an den Antragsteller zugeleitet wird. Die teilautomatisierte Antragsbearbeitung erfolgt nur, soweit die automatisierte scheitert.

5. Es wird dem Bedarf der Wirtschaft Rechnung getragen, eine auf einen Tag befristete internetbasierte Zulassung zu ermöglichen (Tageszulassung). Mit dem Fahrzeug soll hierfür die Fahrt befristet auf den einen Tag der Zulassung ermöglicht werden.

6. Die Möglichkeit der sofortigen Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nach Abschluss des internetbasierten Zulassungsverfahrens wird geschaffen, d.h. die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem neu- oder wiederzugelassenen Fahrzeug wird unmittelbar nach der rechtswirksamen Bekanntgabe des Zulassungsbescheides möglich.

7. Es wird eine zentrale GKS beim KBA geschaffen, die es juristischen Personen des Privatrechts, die über 500 Zulassungsvorgänge pro Jahr durchführen, ermöglicht, nach entsprechender Registrierung als Großkunde, diese Massenzulassungsvorgänge in einem automatisierten und einheitlichen Verfahren über diese Schnittstelle abzuwickeln. Während sich die Anforderungen der juristischen Personen an internetbasierte Verfahren, sofern sie wenige Zulassungen durchführen, kaum von den Anforderungen natürlicher Personen unterscheiden, grenzen sich die Anforderungen der Großkunden davon wesentlich ab. Großkunden agieren oftmals bundesweit und lassen in unterschiedlichen Zulassungsbehörden eine hohe Anzahl an Fahrzeugen zu. Um diese Vorgänge schnell und effizient abwickeln zu können und die Zulassungsbehörden zu entlasten, haben sie einen Bedarf an möglichst automatisierten und bundesweit einheitlichen Zulassungsprozessen. Dieser besondere Bedarf wird über die GKS beim KBA gedeckt.

Zu § 18 (Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird klargestellt, dass die internetbasierte Fahrzeugzulassung nur unter Einhaltung der Vorschriften des neuen Abschnitts 3 der FZV erfolgen darf.

Zu Absatz 3

Absatz 3 Satz 1 bestimmt, dass im Zusammenhang mit der Durchführung von internetbasierten Verfahren die vom KBA herausgegebenen und in den Nummern 1 bis 3 benannten Standards einzuhalten sind, wenn für die Abwicklung auf Systembestandteile des vom KBA betriebenen informationstechnischen Systems zurückgegriffen wird. Satz 1 wird um die GKS des KBA ergänzt. Damit werden auch vom KBA registrierte Großkunden verpflichtet, diese entsprechenden Standards des KBAs einzuhalten, da sie ebenfalls im Rahmen der Abwicklung ihrer internetbasierten Verfahren über die beim KBA betriebene GKS auf informationstechnische Systembestandteile des KBAs zurückgreifen.

Zu Nummer 1

In Nummer 1 erfolgt die Ergänzung, dass auch im Zusammenhang mit den Datenübermittlungsstandards des KBAs stehende technisch-organisatorischen Vorkehrungen einzuhalten sind. Dazu gehören beispielsweise die an den Großkunden zu stellenden organisatorischen und fachlichen Anforderungen (Datenschutz, Organisation eines Supports, etc.). Mit der Formulierung "Standards für die Datenübermittlung" ist keine inhaltliche Änderungsbeugnis des KBA bezüglich der Daten gemeint. Es betrifft insbesondere die IT- Standards, wie die Datenübermittlung stattzufinden hat. Das KBA legt diese technisch-organisatorischen Vorkehrungen fest, die eingehalten werden müssen, und veröffentlicht sie im Verkehrsblatt.

Zu Nummer 2

Nummer 2 bestimmt, dass die Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informations-technischen Systeme einzuhalten sind. Dieses Erfordernis wurde aus § 15a Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 FZV a.F. ohne Änderung übernommen.

Zu Nummer 3

In Nummer 3 wird vorgeschrieben, dass die für die Kommunikation im Rahmen internetbasierter Verfahren Standards des KBA (sogenannter x-Kfz-Standard) einzuhalten sind.

Der x-Kfz-Standard gehört zu den sogenannten XÖV-Standards, die den Datenaustausch in der öffentlichen Verwaltung bzw. zwischen der öffentlichen Verwaltung und ihren Kunden regeln. Der x-Kfz-Standard legt den Rahmen für den Datenaustausch der Zulassungsbehörden mit Dritten fest und soll gewährleisten, dass insbesondere die wesentlichen Schnittstellen im Kfz-Zulassungswesen einheitlich und über Prozesse und Fachverfahren der Kfz-Zulassungsstellen und ihrer Kommunikationspartner hinweg normiert sind.

Dem KBA wurde durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Betriebsführung des x-Kfz-Standards übertragen. Das KBA ist damit für die fachlich-inhaltliche und technische Weiterentwicklung des x-Kfz-Standards sowie für den Support für die Anwender verantwortlich.

Der Standard war bisher lediglich auf freiwilliger Basis die Grundlage für einen Nachrichtenaustausch zwischen den dezentralen Portalen und den Fachverfahren der Zulassungsbehörden. Dies führte in der Vergangenheit zu Interpretationsspielräumen und Problemen, da der freiwillige Standard nicht eingehalten wurde, mit der Konsequenz, dass nicht alle Zulassungsbehörden die mit der Umsetzung der i-Kfz-Stufe 3 eingeführte Möglichkeit, zulassungsrelevanten Anwendungsfälle von der Erstzulassung bis zur Außerbetriebsetzung internetbasiert durchzuführen, für private Personen anbieten konnten.

Mit der neuen Nummer 3 wird daher der x-Kfz-Standard als verpflichtender Kommunikationsstandard eingeführt, damit sichergestellt wird, dass für alle Beteiligten ein Regelwerk zu Grunde liegt, welches umzusetzen ist und sämtliche im Rahmen des internetbasierten Verfahrens angebotenen Anträge (auch wenn sie über die mit dieser Verordnung neue eingeführte GKS des KBA gestellt werden) erfolgreich an das KBA übermittelt werden können.

Diese Regelung dient daher der Gewährleistung besserer Kommunikationsbeziehungen und Abstimmungen, um die Digitalisierung des Zulassungswesens auf eine solidere Basis in der praktischen Umsetzung zu stellen und sicherzustellen, dass mit den darauffolgenden Ausbaustufen von i-Kfz schneller flächendeckende Verfügbarkeit gewährleistet werden kann.

Zu Unterabschnitt 1 (Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren über Portale der Zulassungsbehörden)

Es erfolgt eine Änderung der Überschrift des Unterabschnitts 1, da infolge der Einführung der GKS des KBAs in einem eigenen Unterabschnitt 5 klargestellt werden muss, dass die entsprechenden Vorschriften nur für die Antragstellung über die Portale der Zulassungsbehörden Anwendung finden.

Zu § 19 (Portal)

Zu Absatz 1

Der bisherige § 15b Absatz 1 a.F. wird umformuliert und um eine Abbildung des Prozessablaufes in den Zulassungsbehörden erweitert. Damit wird die sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen abgebildet, da infolge der Erweiterung um die 4. Stufe der internetbasierten Zulassung auch juristische Personen mithilfe einer antragstellenden Person einen Antrag auf Zulassung internetbasiert stellen können. Eine juristische Person selbst kann keinen Antrag stellen und muss sich immer eines Dritten bedienen. Wie sie das macht, ist eine Frage ihrer Organisationsstrukturen und kann vom Ordnungsgeber nicht vorgegeben werden. Daher muss an den entsprechenden Stellen formuliert werden, wer im internetbasierten Zulassungsverfahren handelt.

Satz 2 Satz regelt die Übermittlung der Daten aus dem Portal sowie der automatisierten Entscheidung an die internen informationstechnischen Verfahren der Zulassungsbehörde. Satz 3 regelt dabei den Zeitpunkt der Übermittlung dieser Daten. Satz 4 betrifft den Fall des technischen Scheiterns der Prüfung. Dabei werden rudimentäre Elemente, die nicht zur Entscheidung geführt haben, an die Zulassungsbehörde zur manuellen Bearbeitung überführt.

Mit der Weiterentwicklung des i-Kfz-Verfahrens wird die Automatisierung von weiteren Vorgängen in Stufe 4 angestrebt, was die automatisierte Antragsbearbeitung einschließlich des automatisierten Erlasses eines Zulassungsbescheides beinhaltet. Bisher erfolgten nur die Vorgänge der Außerbetriebsetzung und der Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme (Wohnsitzwechsel innerhalb/außerhalb Zulassungsbezirks) vollständig automatisiert.

Die **Vollautomatisierte Antragsbearbeitung** wird nun als Regelfall nun in Satz 2 geregelt.

Die **teilautomatisierte Antragsbearbeitung** wird in einem neuen Satz 4 als Ausnahmefall geregelt. Somit ist gewährleistet, dass bei einer technischen Störung des Portals die Option des teilautomatisierten Verfahrens erhalten bleibt. Im Fall des Scheiterns der maschinellen Prüfung und elektronischen Bekanntgabe des Bescheides, wird die Entscheidung der Zulassungsbehörde übertragen. Die Zulassungsbehörde ist hierbei nicht an das Ergebnis der maschinellen Vorprüfung im Portal gebunden. Dies betrifft nur den Fall des technischen Scheiterns der Prüfung. Sofern noch Daten des gescheiterten Antrags vorhanden sind, sind diese an das Fachverfahren zu übermitteln.

Zum Zweck der Fehlerermittlung und des Fehler-Monitoring (statistisch) im KBA soll zudem nachvollziehbar sein, welche Zulassungsvorgänge internetbasiert durchgeführt werden. Die Portale der Zulassungsbehörden haben daher dem KBA anzugeben, falls ein Antrag nach Absatz 1 Satz 1 gestellt wird. Die Speicherung erfolgt im Zentralen Fahrzeugregister. Dafür legt das KBA gemäß § 57 Absatz 8 eine bestimmte Schlüsselnummer fest. Daher ist keine Änderung in § 57 FZV, wohl aber in § 60 Absatz 1 Satz 2 FZV erforderlich. Die Vorschrift wird um die Information, ob ein Antrag internetbasiert gestellt wurde, erweitert. Eine weitere Differenzierung, insbesondere ob das Verfahren vollautomatisiert oder teilautomatisiert abgeschlossen wurde, erfolgt nicht, da die Verantwortung und das Monitoring dafür bei den dezentralen Portalanbietern liegt.

Zu Absatz 2

Der Europäische Gerichtshof entscheidet mit Urteil vom 18.08.2019, Az. C-591/17, dass die Infrastrukturabgabe gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung der Infrastrukturabgabe wurden daraufhin eingestellt. Daher wird Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe c FZV a.F. gestrichen

Zu § 20 (Antrag)

§ 15c a.F. wird neu gefasst, da zum einen zwischen den verschiedenen Identifizierungsmöglichkeiten von natürlichen und juristischen Personen unterschieden werden muss und zu anderen eine Erweiterung des Vertrauensniveaus für die internetbasierte Zulassung erfolgt.

Das Vertrauensniveau wurde mit Einführung der Stufe 1 im Jahr 2015 als „hoch“ eingestuft, indem zur elektronischen Antragstellung eine sichere Identifizierung des Halters anhand des elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes, nach § 12 des eID-Karte-Gesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes oder eines Mittels mit gleichwertiger Sicherheit vorausgesetzt wurde.

Die Vertrauensniveaus sind in Artikel 8 der Verordnung eIDAS-Verordnung definiert. Dabei wird zwischen den Niveaus „niedrig“, „substanziell“ und/oder „hoch“ unterschieden.

Das Vertrauensniveau gibt an, wie sicher bzw. wie vertrauenswürdig die übermittelten Daten des Antragsstellenden sind. Das Sicherheits- oder Vertrauensniveau gibt den Grad der Vertrauenswürdigkeit an, die eine digitale Verwaltungsleistung benötigt. Je vertraulicher die Daten sind, desto besser sollen sie geschützt sein. Verdeutlicht wird dies in Erwägungsgrund 16 der eIDAS-Verordnung: „Vertrauensniveaus sollten den Grad der Vertrauenswürdigkeit eines elektronischen Identifizierungsmittels hinsichtlich der Feststellung der Identität einer Person beschreiben und damit Gewissheit schaffen, dass es sich bei der Person, die eine bestimmte Identität beansprucht, tatsächlich um die Person handelt, der diese Identität zugewiesen wurde. Das Vertrauensniveau hängt vom Grad der Vertrauenswürdigkeit ab, den das elektronische Identifizierungsmittel hinsichtlich der beanspruchten oder behaupteten Identität einer Person gewährleistet, wobei Prozesse (beispielsweise Identitätsnachweis und -überprüfung, Authentifizierung), Verwaltungstätigkeiten (beispielsweise die elektronische Identifizierungsmittel ausstellende Einrichtung, Verfahren zur Ausstellung dieser Mittel) und durchgeführte technische Überprüfungen berücksichtigt werden.“

Ein elektronisches Identifizierungsmittel wird nur dann als "substanziell" oder "hoch" anerkannt, wenn der Mitgliedstaat dieses im Rahmen eines in der eIDAS-Verordnung festgelegten Notifizierungsverfahrens auf dem entsprechenden Vertrauensniveau notifiziert hat. Beide Niveaus gelten dabei als sicher.

Der Betreiber eines Geschäftsprozesses, im E-Government also die verantwortliche Behörde, muss unter Berücksichtigung der spezifischen Gefährdungen und rechtlichen Rahmenbedingungen anwendungsbezogen ermitteln und festlegen, welches Vertrauensniveau für die Prozesse notwendig ist. Gemäß § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 StVG ist das BMDV ermächtigt „das für die Identifizierung von Antragstellern zu wählende Vertrauensniveau zu regeln.“ Von dieser Verordnungsermächtigung hat das BMDV in der Vergangenheit Gebrauch gemacht, indem es die eID-Funktion des Personalausweises als Identifizierungsmöglichkeit vorgesehen hat. Das war maßgeblich dadurch motiviert, dass andere Identifizierungsarten noch nicht zur Verfügung gestanden haben. Mit der zunehmenden Digitalisierung weiterer Verwaltungsverfahren kommen nun weitere Vertrauensmechanismen als Identifizierungsmittel in Betracht, die zu Beginn der internetbasierte Fahrzeugzulassung so nicht verfügbar waren. Das BMDV hatte deshalb eine Bewertung veranlasst, die die Frage beantworten sollte, ob auch andere Identifizierungsmethoden vertreten werden können.

Je nach Vertrauensniveau der Verwaltungsleistung stehen dem Nutzer verschiedene Anmeldeoptionen für die Identifizierung zur Verfügung. Es wurde eine Bewertung vorgenommen, inwieweit das Festhalten nur an den Vertrauensstandard „hoch“ noch zeitgemäß und notwendig ist. Als Grundlage zur Bewertung des Vertrauensniveaus wurden verfahrensspezifische Merkmale, die die Relevanz für die Einstufung des Vertrauensniveaus ausweisen, herangezogen. Hierbei handelt es sich um Merkmale, die konkret dem internetbasierten Zulassungsverfahren zuzuordnen sind und dessen Besonderheiten abbilden. Basierend auf der Analyse dieser Merkmale wurden Erkenntnisse gewonnen, die die Beibehaltung der aktuellen hohen Anforderungen bzw. ihre Erweiterung begründen:

Die Bewertung ergab, dass auch ein Vertrauensniveau „substanziell“ ausreichend ist, da die in der Antragsstellung verarbeitenden Daten bei i-Kfz-Prozessen gegen einen Missbrauch diesem Vertrauensniveau substanziell ausreichend geschützt sind. Im Kern handelt es sich nämlich bei den i-Kfz-Anwendungen um ein Verfahren, das primär auf die Prüfung von Fahrzeugeigenschaften und nicht Personeneigenschaften gerichtet sind. Dabei sprechen für die Erweiterung des Vertrauensniveaus zudem die Besonderheiten der Online-Leistung, welche in ihrer fachlichen Ausgestaltung eine Reihe von Eintritts- und Manipulationshürden beinhaltet, wie etwa Verifizierung von Daten als Antragsvoraussetzungen in Drittregistern bzw. Datenbanken oder auch eine gesicherte IT-Infrastruktur mittels i-Kfz-Webservices.

Zudem wurde ermittelt, dass die bei der Einführung des internetbasierte Zulassungsverfahrens formulierten Anforderungen an Identifizierungsmittel zur Eröffnung der Teilnahme am Verfahren mittels der elektronischen Ausweisfunktion mit dem Vertrauensniveau „hoch“ auf juristische Personen, die mit Stufe 4 an das internetbasierte Antragsverfahren angebunden werden sollen, nicht übertragbar sind, da bisher keine diesem Vertrauensniveau entsprechende praktikable Lösung zur Identifizierung von juristischen Personen existiert.

Es hat sich auch gezeigt, dass die hohe Anforderung der Bürgerfreundlichkeit des Verfahrens entgegensteht. Diese Annahme hat sich nachträglich eindrucksvoll bestätigt, weil während der Pandemie-Situation erlassene Ausnahmeregelungen der Länder zur Ermöglichung anderer Identifizierungsmöglichkeiten die Nutzung des i-Kfz-Verfahrens in einigen Fällen von bis dahin 1 – 2 % auf bis zu 50 % erhöht haben.

Gestützt auf diese Erkenntnisse erfolgt die Anpassung der Regelungen des § 15c a.F. hinsichtlich der Erweiterung des Vertrauensniveaus auf substanziell im Zuge der Umsetzung Stufe 4. In speziellen Fällen, wie der Außerbetriebsetzung, kann auf eine Identifizierung gänzlich verzichtet werden, da jeder der in Besitz der drei Sicherheitsmerkmale der Plaketen sowie Zulassungsbescheinigung Teil I ist, auch halterunabhängig die Außerbetriebsetzung durchführen können soll. Auf Wunsch der Zulassungsbehörde sollen auch innovative Identifizierungsverfahren statthaft sein. Als Mindestmaß ist immer das Aufbringen einer qualifizierten elektronischen Signatur geboten, dies gilt nur für natürliche Personen im dezentralen Portal.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird, wie bisher, klargestellt, dass Anträge im Internetbasierten Verfahren die sichere Identifizierung des Halters voraussetzen und die für den Antrag erforderlichen Angaben, soweit elektronisch auslesbar, aus dem zur Identifizierung verwendeten Verfahren zu übernehmen sind.

Zu Absatz 2

Im neuen Absatz 2 wird aufgezählt, welche Identifizierungsmöglichkeiten für natürliche Personen bestehen. Die antragstellende Person hat die Wahl, welche Identifizierungsmethode auf welchem Vertrauensniveau sie in Anspruch nimmt.

Zu Nummer 1

Eine neue Identifizierungsmöglichkeit wird in Satz 1 Nummer 1 geschaffen, da für die internetbasierten Verfahren das Vertrauensniveau auf „substantiell“ erweitert wird.

Die Identifizierung einer natürlichen Person als Halter kann anhand eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des OZG, sofern der Nachweis der Identität im Nutzerkonto auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ oder „hoch“ erfolgt ist, erfolgen. Die natürliche Person als Antragsteller hat also die Wahl, welche Identifizierungsmethode sie in Anspruch nimmt.

Demnach kann sich eine natürliche Person auch auf dem Vertrauensniveau „substanziell“ anhand eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 OZG identifizieren, soweit die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos auf einem substanziellen, hohen Vertrauensniveau erfolgt. Gemäß § 3 Absatz 2 Satz 1 OZG können nämlich Bund und Länder im Portalverbund sogenannte „Nutzerkonten“ bereitstellen, über die sich Nutzer für die im Portalverbund verfügbaren elektronischen Verwaltungsleistungen von Bund und Ländern einheitlich identifizieren und authentifizieren können. Ein Nutzerkonto ist dabei im § 2 Absatz 5 OZG als eine zentrale Identifizierungs- und Authentifizierungskomponente, die eine staatliche Stelle anderen Behörden zur einmaligen oder dauerhaften Identifizierung und Authentifizierung der Nutzer zu Zwecken der Inanspruchnahme von Verwaltungsleistungen der öffentlichen Verwaltung bereitstellt, definiert. Ein Nutzerkonto kann als Bürger- oder Organisationskonto

angeboten werden. Ein „Bürgerkonto“ ist ein Nutzerkonto, das natürlichen Personen zur Verfügung steht. Ein „Organisationskonto“ ist ein Nutzerkonto, das juristischen Personen, Vereinigungen, denen ein Recht zustehen kann, natürlichen Personen, die gewerblich oder beruflich tätig sind, oder Behörden zur Verfügung steht. Die Verwendung von Nutzerkonten ist für die Nutzer freiwillig.

Für die Anbindung von natürlichen (und auch juristischen Personen) über das entsprechende Nutzerkonto über die Portale nach § 19 FZV ergibt sich somit folgender Mechanismus:

Die Eingabe der Antragsdaten erfolgt über eine grafische Oberfläche der Fachportale der örtlichen Zulassungsbehörden, über die die antragstellende Person durch den gesamten Prozess geleitet wird. Die Identifizierung und Authentifizierung erfolgt über ein Nutzerkonto des Bundes bzw. der Länder im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 OZG beziehungsweise anhand eines Nutzerkontos entsprechend sonstiger geeigneter technischer Verfahren. Der jeweilige Zulassungsbescheid bzw. die Bestätigung der Außerbetriebsetzung wird durch das entsprechende Portal erstellt und sofort zum Abruf zur Verfügung gestellt. Nachgelagert werden die erforderlichen Dokumente postalisch an den Halter versandt.

Zu Nummer 2

In **Satz 1 Nummer 2** wird geregelt, dass bei natürlichen Personen die Identifizierung, wie bisher, anhand eines elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes, nach § 12 des eID-Karte-Gesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes möglich ist.

Zu Nummer 3

In Satz 1 Nummer 3 wird klargestellt, dass die Aufzählung der Identifizierungsmöglichkeiten nicht abschließend ist. Mit Blick auf die möglichen zukünftigen Entwicklungen sind die Zulassungsbehörden folglich verpflichtet, auch alle sonstigen geeigneten technischen Verfahren, die mindestens die Anforderungen für das Vertrauensniveau "substanziell" gemäß den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der eIDAS-Verordnung erfüllen, für die Identifizierung des Halters in Anspruch zu nehmen. Der Anwendungsbereich der Regelung wird damit auf die Formulierung des erforderlichen Vertrauensniveaus beschränkt, ohne eine Beschränkung auf konkrete Vertrauensmechanismen im Sinne der Identitätsmittel vorzunehmen. Dies gewährleistet einerseits den Fortbestand der Regelung im Hinblick auf den technologischen Fortschritt und engt andererseits den Handlungsspielraum der zuständigen Zulassungsbehörden nicht ein. Überdies besteht der Bedarf neben den hoheitlich betriebenen Identifizierungsmitteln im Rahmen der Nutzerkonten im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 OZG auch privatwirtschaftliche Dienstleister zum Verfahren zuzulassen, um auch diese zu fördern.

Zu Absatz 2 Satz 2

In Satz 2 wird den Zulassungsbehörden gestattet, dass sie in Abweichung von den vorgenannten Bestimmungen statt einer Identifizierung der antragstellenden Person auch ihren mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehenen elektronischen Antrag entgegennehmen können.

In Satz 3 wird geregelt, dass zur Anbringung der qualifizierten elektronischen Signatur – neben den weiteren zulässigen Verfahren - auch eine Identifizierung über qualifizierte Vertrauensdiensteanbieter erfolgen kann, wenn diese eine sonstige Identifizierungsmethode anbieten, die auf nationaler Ebene entsprechend dem § 11 Absatz 1 des VDG anerkannt wird und gleichwertige Sicherheit hinsichtlich der Verlässlichkeit bei der persönlichen Anwesenheit bietet.

Dadurch wird es den Zulassungsbehörden ermöglicht auch Vertrauensdiensteanbieter einzusetzen, die die persönlichen Daten des Antragstellers erheben. Diese Erhebung erfolgt in dem Verfahren, dass für die Anbringung der qualifizierten elektronischen Signatur vorgesehen ist. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Angaben zur antragstellenden Person mit den Angaben zum künftigen Halter identisch sind. Eine Identifizierung findet gerade nicht statt, deshalb wird auch die Abweichung von Satz 1 ausdrücklich benannt. Ohne die Gewährung einer solchen Möglichkeit wäre die Antragstellung nur bei Verwendung des Nutzerkonto Bund oder einer eID möglich. Private Vertrauensdiensteanbieter würden somit von dem Verfahren ausgeschlossen werden. Dies wäre nicht sachgerecht, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Nutzerkonto Bund bisher nur bis zum Ablauf des 30. Juni 2023 bundesweit zum Nachweis der Identität auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ anerkannt ist (vgl. § 8 Absatz 7 OZG) und dessen zukünftige Einstufung noch nicht feststeht.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt die Identifizierungsmöglichkeiten juristischer Personen, Behörden, Vereinigungen, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, und beruflich Selbstständiger. Da Vereinigungen gemäß § 11 Nummer 2 des VwVfG nur dann beteiligungsfähig sind, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, erfolgt hier eine Eingrenzung.

Zu Satz 1 Nummer 1

Gemäß des neuen Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 kann sich auch eine juristische Person auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ anhand eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 OZG identifizieren, soweit die Identifizierung des Inhabers im Organisationskonto auf dem Vertrauensniveau „substantiell“ oder „hoch“ oder nach § 87a Absatz 6 AO erfolgt. Hier wird auf die Begründung zu Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 verwiesen. Es ist jedoch zu beachten, dass nach dem jetzigen Stand der Technik eine Identifizierung dieses Kreises in der Praxis auch lediglich über die in Satz 1 Nummer 1 beschriebene Variante erfolgen kann. Jedoch müssen im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen auch die anderen Identifizierungsmöglichkeiten offenstehen. Insofern gilt auch selbiges wie zu Absatz 2 erörtert.

Zu Satz 1 Nummer 2

Satz 1 Nummer 2 bestimmt, dass eine Identifizierung von juristischen Personen, Behörden, Vereinigungen, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, und beruflich Selbstständigen auch anhand eines elektronischen Identifizierungssystems, welches das Vertrauensniveau „substantiell“ oder „hoch“ gemäß den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b oder c der eIDAS-Verordnung erfüllt, erfolgen kann.

Die Möglichkeit eines elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes, nach § 12 des eID-Karte-Gesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes besteht hier jedoch nicht, da diese Identitätsnachweise nur natürlichen Personen offenstehen.

Zu Satz 2

Letztendlich besteht gemäß der Entsprechungsklausel in Satz 2 die Möglichkeit der Identifizierung über ein elektronisches Identifizierungssystem, dass das Vertrauensniveau „substantiell“ gemäß den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der eIDAS-Verordnung erfüllt, um alle sonstigen geeigneten technischer Verfahren die zumindest die Anforderungen für das Vertrauensniveau "substantiell" erfüllen, für die Identifizierung in Anspruch zu nehmen. Damit wird auch hier der Anwendungsbereich der Regelung auf die Formulierung des erforderlichen Vertrauensniveaus beschränkt, ohne eine Beschränkung auf konkrete Vertrauensmechanismen im Sinne der Identitätsmittel vorzunehmen. Dies gewährleistet einerseits den Fortbestand der Regelung im Hinblick auf den technologischen Fortschritt und engt andererseits den Handlungsspielraum der zuständigen

Zulassungsbehörden nicht ein. Überdies besteht der Bedarf neben den hoheitlich betriebenen Identifizierungsmitteln im Rahmen der Nutzerkonten im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 OZG auch privatwirtschaftliche Dienstleister zum Verfahren zuzulassen, um auch diese zu fördern.

Zu Absatz 4

Die bisherige Regelung in § 15c Absatz 1 Satz 2 a.F. zur Gleichwertigkeit der Sicherheit von Verfahren wird aufgrund der nunmehr spezifizierten Anforderungen an die Identifizierung gestrichen.

In Satz 1 erfolgt die Eingrenzung, dass der Abgleich mit Daten aus dem ZFZR nur möglich ist, sofern auch Daten zum Fahrzeug dazu existieren (Fälle der Wiedezulassung, des Halterwechsels und der Außerbetriebsetzung). In Fällen von Neuzulassungen und Tageszulassungen sind keine Daten im ZFZR vorhanden.

Mit den weiteren Änderungen in Absatz 4 werden Formulierungen geschaffen, die sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen abbilden, da infolge der Erweiterung um die 4. Stufe der internetbasierten Zulassung auch juristische Personen mithilfe einer antragstellenden Person einen Antrag auf Zulassung internetbasiert stellen können. Eine juristische Person selbst kann keinen Antrag stellen und muss sich immer eines Dritten bedienen. Wie sie das macht, ist eine Frage ihrer Organisationsstrukturen und kann vom Ordnungsgeber nicht vorgegeben werden. Daher muss an den entsprechenden Stellen formuliert werden, wer im internetbasierten Zulassungsverfahren handelt.

Zudem wird der bisherige § 15c Absatz 2 Satz 4 Nummer 3 a.F., der es ermöglichte, einen internetbasierten Antrag trotz fehlerhafter Angaben zu stellen, ersatzlos gestrichen. Der Antrag im dezentralen Portal soll nach dreimaliger Fehleingabe nicht mehr an die Zulassungsbehörde gesendet werden. Stattdessen wird die antragstellende Person darauf hingewiesen, dass sie die Zulassungsbehörde aufsuchen muss, da der Fall nicht digital abgebildet werden kann. Der Antrag wird somit nicht gestellt. Die Vorschrift wird dadurch kostenreduzierend und bürgerfreundlich.

Zu § 21 (Sicherheitscodes)

In Absatz 2 erfolgen Folgeänderungen, da nun auch juristische Personen durch ihre Beauftragte bzw. Bevollmächtigten das internetbasierte Zulassungsverfahren in Anspruch nehmen können. Es wird zudem durch eine Umformulierung klargestellt, dass die in Absatz 2 bezeichneten Vorgänge nur im unmittelbaren Zusammenhang mit der internetbasierten Fahrzeugzulassung durchgeführt werden dürfen. Im Übrigen erfolgen rechtsförmliche Anpassungen.

Zu § 22 (Nachweis der Hauptuntersuchungen und der Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

§ 22 entspricht nahezu vollständig dem § 15c der alten Fassung der FZV vor Inkrafttreten der hiesigen Verordnung. Allerdings wird im Absatz 4 klargestellt, dass die antragstellende Person die nicht-personenbezogenen Daten im Rahmen des internetbasierten Verfahrens zur Verifizierung der Prüfziffer in das Portal einzugeben hat.

Zu § 23 (Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung sowie Vorbehalt der Nachprüfung)

§ 15f a.F. FZV wird aufgrund der vollautomatisierten Antragsbearbeitung als Regelfall umstrukturiert. Da mit der Einführung der Stufe 4 i-Kfz nun auch juristischen Personen die Möglichkeit offen steht am internetbasierten Zulassungsverfahren teilzunehmen, wird in

Absatz 1 die Klarstellung aufgenommen, dass die Bekanntgabe der automatisierten Entscheidung gegenüber der antragstellenden Person zu erfolgen hat. Halter und antragstellende Person können dann auseinanderfallen, wenn sich eine juristische Person als Halter für die Antragstellung einer natürlichen Person als Erfüllungsgehilfen bedienen muss.

Zu Unterabschnitt 2 (Internetbasierte Außerbetriebsetzung)

Zu § 24 (Antrag auf Außerbetriebsetzung)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird die halterbezogene Formulierung gestrichen und durch eine unpersönliche Formulierung, die sowohl natürliche als auch juristische Personen umfasst, ersetzt.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 wird infolge der Angleichung an die Verpflichtung zur Vorlage der Zulassungsbescheinigungen in § 17 FZV die Verpflichtung zur Übersendung der Zulassungsdokumente an die Zulassungsbehörde eingefügt. Dementsprechend wird auf die Begründung zu den Änderungen in § 17 FZV verwiesen.

Zu Absatz 4

Im Absatz 4 wird auf die Identifizierung des Antragstellers verzichtet. Die notwendigen Halterdaten werden aus dem ZFZR übernommen. Um die Vorteile der Digitalisierung zu nutzen, Schreibfehler bei der Handeingabe und in deren Folge Fehlzuordnungen vorzubeugen, aber auch Missbrauchsmöglichkeiten einzuschränken, soll dem Dritten nicht die Eingabe der Halterdaten überlassen werden. Es sollen stattdessen in dieser Konstellation die im Register gespeicherten Halterdaten automatisch verwendet werden. Damit wird auch sichergestellt, dass der Hinweis über die Außerbetriebsetzung nach § 25 Absatz 3 FZV den Halter unter der bisherigen Adresse erreicht und dem Halter so eine nachgelagerte Kontrolle über dieses vereinfachte Vertretungsverfahren gewährleistet wird. Sollte inzwischen ein Umzug des Halters erfolgt sind, muss systematisch zunächst eine Adressänderung vorgenommen werden.

Zu § 25 (Außerbetriebsetzung)

Es erfolgen Änderungen in § 25 aufgrund der Umstrukturierungen in den vorherigen Vorschriften. Dafür sind Anpassungen der Verweise notwendig.

In Absatz 3 wird im Vergleich zur FZV a.F. die Differenzierung, ob der Antrag auf Außerbetriebsetzung durch eine bevollmächtigte Person gestellt wurde, aufgehoben, weil aufgrund des Verzichts auf die Identifizierung bei der Außerbetriebsetzung nicht mehr zwischen eigener Antragstellung und Antragstellung durch Dritten differenziert wird.

Zu Unterabschnitt 3 (Internetbasierte Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung und Änderung bei Halter- und Wohnsitzwechsel)

Zu § 26 (Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und für Änderungen)

Zu Absatz 1

In Absatz 1 erfolgen verschiedene Änderungen zur bisherigen Fassung. Zum einen werden offen Formulierungen geschaffen, die sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen abbilden.

Zum anderen wird in der Nummer 3 die Auswahl der Kennzeichen im digitalen Verfahren erweitert. Es wird die Möglichkeit geschaffen elektronisch nunmehr auch Oldtimerkennzeichen, Saisonkennzeichen und ein E-Kennzeichen zu beantragen. Bei Erstbeantragung eines E-Kennzeichens im Rahmen der Wiederzulassung oder Umschreibung in bestimmten Fällen ist eine Aussteuerung in das manuelle Verfahren bei der Zulassungsbehörde notwendig. Dies gilt dann, wenn im Zulassungsvorgang die E-Reichweite nicht in der Datenbank nach § 74 FZV bzw. dem ZFZR aufgrund fehlender Datensätze geprüft werden kann. Um diesen Vorgang in Zukunft vollautomatisiert durchführen zu können, wird im ZFZR unter § 57 Absatz 1 Nummer 34 Buchstabe d eine neues Datenfeld zur Angabe der Reichweite von Hybridfahrzeugen geschaffen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in Zukunft auch Hybridfahrzeuge ab dem Inkrafttreten der hiesigen FZV zu jeder Zeit ein E-Kennzeichen zugeteilt bekommen können sollen. Eine Rückwirkung bei fehlender Reichweitenangabe im ZFZR ist dabei nicht möglich, wenn es sich um keine Erstzulassung handelt, die aus der Datenbank nach § 74 FZV ermittelt und geprüft werden kann.

Mit der neuen Nummer 6 wird klargestellt, dass von halterbezogenen Ausnahmegenehmigungen im elektronischen Verfahren jedoch noch kein Gebrauch gemacht werden kann. Diese betreffen beispielsweise die Befreiung von der Gurtpflicht aufgrund von physischen Beeinträchtigungen. Solche Ausnahmen hängen unter Umständen von bestimmten Eigenschaften des Halters ab oder können nur für einen bestimmten Antragsteller erteilt werden. Die Abfrage dazu erfolgt im Rahmen der Antragstellung beim Halter. Hierfür muss weiterhin die Zulassungsbehörde aufgesucht werden.

Zu Absatz 2

Nummer 3 wird im Vergleich zur bisherigen Fassung der FZV ergänzt. Es wird klargestellt, dass grundsätzlich ein SEPA-Mandat für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer abzugeben ist, es sei denn ein Fall im Sinne von § 13 Absatz 1 Nummer 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG), d.h. ein Fall der Steuerbefreiung oder Nichterhebung der Steuer nach § 10 Absatz 1 KraftStG, wird nachgewiesen oder glaubhaft gemacht. Der Europäische Gerichtshof entscheidet mit Urteil vom 18.08.2019, Az. C-591/17, dass die Infrastrukturabgabe gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung der Infrastrukturabgabe wurden daraufhin eingestellt. Daher wird die bisherige Bezugnahme auf die Infrastrukturabgabe in Absatz 2 Nummer 4 gestrichen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 wird in Folge der Erweiterungen um die Stufe 4, mit der die vollautomatisierte Antragsbearbeitung Regelfall wird, angepasst.

Zu Absatz 4

Zu Nummer 3

In Nummer 3 wird klargestellt, dass die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auch einer vom Halter benannten Person übersandt werden kann. Damit wird der bisherigen Praxis bei Fahrzeugfinanzierungen Rechnung getragen. In der Regel wird, solange ein Finanzierungskredit nicht abbezahlt ist, die kreditgebende Bank als Eigentümerin des Fahrzeuges eingetragen und verwahrt für diesen Zeitraum die Zulassungsbescheinigung Teil II, damit zum Beispiel keine anderweitige Zulassung, Ummeldung, Abmeldung des Fahrzeuges erfolgen kann. Denn für diese Fälle ist zwingend die Zulassungsbescheinigung Teil II notwendig und somit kann ohne Kenntnis des Kreditgebers keine weitreichenden Änderungen durchgeführt werden.

Zudem kann der Halter auch aus anderen Gründen die Übersendung der Zulassungsdokumente an dritte Personen wünschen. Im Fall der GKS könnte der vom Halter abweichende

Adressat auch der Großkunde selbst für die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie ein Kreditinstitut für die Zulassungsbescheinigung Teil II sein. Dies entspricht den Anforderungen der Zulassungsdienstleister, sowie der Fahrzeughersteller und Fahrzeughändler.

Zu Nummer 4

Mit der neuen Nummer 4 wird festgelegt, dass im Fall einer vollautomatisierten Antragsbearbeitung der Versand der Zulassungsdokumente durch die Zulassungsbehörde spätestens innerhalb von 6 Kalendertagen nach Abruf der Zulassungsentscheidung zu erfolgen hat. Diese Regelung steht im Zusammenhang mit der Einführung der Möglichkeit der sofortigen Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges nach dem neuen Unterabschnitt 4.

Die 6 Kalendertage umfassen Werk-, Sonn- und Feiertage. Der Tag des Abrufs wird als erster Tag der Frist verstanden und der Samstag als Werktag angenommen. Diese Frist von 6 Kalendertagen trägt dem allgemeinen Grundsatz der Einfachheit, Zweckmäßigkeit und Zügigkeit des Verfahrens aus § 10 VwVfG angemessen Rechnung. Welche Frist als angemessen anzusehen ist, hängt dabei von den Umständen des konkreten Falls ab. Die vorgesehene Frist von 6 Kalendertagen verfolgt ein legitimes Ziel. Es geht um die Wahrung der ebenfalls angemessenen Frist von 10 Tagen, in denen ohne die zugesandten Zulassungsunterlagen das Fahrzeug im Straßenverkehr geführt werden darf. Die Frist ist geeignet, dieses Ziel herbeizuführen. Die vorläufigen Zulassungsunterlagen, die innerhalb der 10 Tage zum Betrieb des Fahrzeuges genutzt werden dürfen, dürfen gerade nur für ebendiese relativ kurze Frist genutzt werden, um dem hohen Bedürfnis nach Rechtssicherheit im Straßenverkehr Rechnung zu tragen. Eine längere Frist, die auch den Zulassungsbehörden mehr Zeit zum Versand ermöglichen würde, würde diesem Bedürfnis nicht gleichermaßen gerecht werden. Daher ist die Frist von 6 Kalendertagen gerade auch deswegen erforderlich. Nur mit einer kürzeren als der 10 Tagesfrist kann grundsätzlich sichergestellt werden, dass die Zulassungsunterlagen vor Ablauf dieser 10 Tage bei der antragstellenden Person ankommen. Sie ist auch angemessen im engeren Sinn. Sie führt zu einem Ausgleich der Interessen der antragstellenden Person auf schnellstmöglichen Erhalt der Zulassungsunterlagen sowie der Zulassungsbehörden, ausreichend Zeit zum Versand zur Verfügung zu haben. 6 Kalendertage sind hierbei für die Zulassungsbehörden als praktisch beherrschbar anzusehen, selbst wenn Feiertage oder Wochenenden zu diesen 6 Kalendertagen zählen. Bei vier zusammenhängenden Feiertagen (z. B. Ostern oder Weihnachten) könnten für einen am Tag vor diesen vier Tagen erfolgten Abruf der Zulassungsentscheidung, die Unterlagen spätestens am sechsten Tag nach Abruf der Zulassungsentscheidung versandt werden, was in der ungünstigsten Konstellation die Versandmöglichkeit für die Zulassungsstelle von lediglich drei Werktagen, einschließlich des Tags des Abrufs, mit sich bringt.

Der Bund darf in der FZV grundsätzlich eine Frist von 6 Kalendertagen zum Versand der Zulassungsunterlagen regeln, an die die Länder sich halten müssen. Das Verbot der Mischverwaltung steht dem nicht entgegen, da mit der vorgesehenen Regelung keine solche Mischverwaltung herbeigeführt wird. Ein solches Vorgehen bedarf jedoch der Zustimmung des Bundesrates.

Eine Rechtspflicht zur Regelung der Zustellungsart besteht nicht und wird daher hier auch nicht geregelt. Es finden die Verwaltungszustellungsgesetze der Bundesländer Anwendung.

Die Zulassungsbehörden der Länder haften dem Grunde nach nur, wenn die Zulassungsunterlagen schuldhaft nicht innerhalb der derzeit vorgesehenen 6 Kalendertagefrist nach Abruf der Zulassungsunterlagen auf den Weg gebracht werden. Für den rechtzeitigen Zugang erfolgt keine Haftung. Voraussetzung ist in jedem Fall die Erfüllung der für die jeweilige Zustellungsform vorgesehenen Förmlichkeiten. Es können mittelbare und unmittelbare Schäden zu ersetzen sein. Daher ist es sinnvoll sicherzustellen, dass die Zulassungsbehörden die Zulassungsunterlagen rechtzeitig auf den Weg bringen und dies dokumentieren.

In der Gesamtheit dürften die Haftungsgefahren für die Bundesländer sehr überschaubar sein.

Zu Nummer 5

Es wird eine neue Nummer 5 in Anpassung an die Einführung des Unterabschnitts 4 (sofortige Inbetriebsetzung bei internetbasierten Zulassungsvorgängen) geschaffen. Im Rahmen der Möglichkeit der Inanspruchnahme der sofortigen Inbetriebsetzung darf nämlich ausnahmsweise mit ungestempelten Kennzeichen gefahren werden. Weil in diesem Fall die Zulassung eines Fahrzeuges und die Zulassungsentscheidung auseinanderfallen können, wenn der Verwaltungsakt nicht abgerufen wird, muss bedacht werden, dass keine Bekanntgabe der Zulassungsentscheidung trotz Zulassung vorliegt. Daher muss hier auf den Zeitpunkt der Bekanntgabe abgestellt werden, um den Zeitraum zu definieren, in welchem das sofortige Losfahren in Anspruch genommen werden kann.

Zu § 27 (Internetbasierte Erstzulassung)

Zu Absatz 3

Es wird ein neuer Absatz 3 eingefügt, der festlegt, dass auch zusätzlich zu den Angaben nach § 26 FZV die Nummer des Vordrucks der Zulassungsbescheinigung Teil II in das Portal einzugeben ist. Damit soll klargestellt werden, dass für die Verifizierung des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II auch die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II vom Antragsteller anzugeben ist und diese entsprechend verarbeitet wird. Dies ist für die Prüfung der Zuordnung des Sicherheitscodes zu dem bestimmten Fahrzeug erforderlich. Bei einer Erstzulassung kann es noch keine amtlich ausgefertigte Zulassungsbescheinigung Teil II geben, nur einen vom Hersteller oder der Zulassungsbehörde vorausgefüllten Vordruck.

Zu Absatz 4

Absatz 4 wird an die vollautomatisierte Antragstellung als Regelfall angepasst. Nur wenn diese scheitert, findet die teilautomatisierte Prüfung statt. Im Rahmen dessen werden auch das Vorliegen etwaiger Zulassungshindernisse durch maschinellen Abgleich mit der zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen des KBAs vollautomatisiert geprüft, was jedoch nun in der Anlage 11 geregelt wird. Dies wurde bisher im § 15j Absatz 4 FZV a.F. der Vorschrift geregelt.

Zu § 28 (Internetbasierte Tageszulassung)

Es wird eine spiegelbildliche Vorschrift im internetbasierten Verfahren zum neuen § 7 FZV geschaffen. Daher wird auf die dortige Begründung verwiesen. Es wird klargestellt, dass ein gut lesbarer Ausdruck der automatisierten Entscheidung anstatt der Zulassungsbescheinigung Teil I mitgeführt werden muss.

Zu § 29 (Internetbasierte Wiederzulassung)

In Absatz 4 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in Fällen der Wiederzulassung auf denselben Halter das aktuelle Kennzeichen richtig in der Zulassungsbescheinigung Teil II eingetragen wird. Wird nämlich das alte Kennzeichen nicht reserviert oder ist die Jahresfrist abgelaufen, sind die Angaben zum Kennzeichen in der Zulassungsbescheinigung Teil II falsch. Bei der Formulierung ist zu bedenken, dass bei der Zuteilung eines Wunsch Kennzeichens auch das alte Kennzeichen gewählt werden könnte, so dass die Angabe dazu wieder richtig wäre.

Zu § 30 (Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebsetzung)

§ 15I Absatz 4 Nummer 1 FZV a.F. aus Klarstellungsgründen gestrichen, da die vollautomatisierte Antragsbearbeitung nun als Regelfall normiert ist.

Es wird ein neuer Absatz 5 geschaffen, aus dem sich ergibt, dass die Vorschriften des Unterabschnitts 3 entsprechend für den Fall des Wohnsitzwechsels, ohne dass das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden soll, gelten.

Zu Unterabschnitt 4 (Sofortige Inbetriebsetzung bei internetbasierten Zulassungsvorgängen)

Mit der Umsetzung der Stufe 4 der internetbasierten Fahrzeugzulassung wird die Bearbeitung aller Zulassungsvorgänge vollständig automatisiert durchgeführt. Dadurch eröffnet sich für Erst- und Wiederzulassungen sowie den Halterwechsel die Möglichkeit für eine sofortige Inbetriebsetzung des Fahrzeuges, d.h. die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem neu- oder wiederzugelassenen Fahrzeug kann unmittelbar nach der rechtswirksamen Bekanntgabe des Zulassungsbescheides über das jeweilige Portal erfolgen. Da die Zustellung der benötigten Stempelplaketten durch die jeweils zuständige Zulassungsbehörde meist einige Tage in Anspruch nehmen kann, während dieser Zeit allerdings eine bürgerfreundliche Lösung zur Teilnahme am Straßenverkehr - angelehnt an § 10 Absatz 4 FZV a.F., der zulassungsrelevante Fahrten mit ungestempeltm Kennzeichen bereits ermöglichte - geschaffen werden soll, wird im Rahmen des neunten Unterabschnitts 4 eine Ausnahme geschaffen, nach der unter Beachtung der im neuen § 31 normierten Voraussetzungen eine Inbetriebsetzung des entsprechenden Fahrzeuges sofort nach Beantragung der Zulassung für einen begrenzten Zeitraum ohne Siegelung der Kennzeichen erfolgen darf. Die sofortige Nutzung des Fahrzeuges im Straßenverkehr wurde zwar mit Stufe 3 bereits für den Fall der Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme eingeführt. Da die Kennzeichenschilder in diesem Fall bereits mit gültigen Stempelplaketten versehen sind, kann die neue Halterin bzw. der neue Halter unmittelbar nach Abruf des elektronischen Zulassungsbescheides im Portal das Fahrzeug nutzen.

Zu § 31 (Zulässigkeit des sofortigen Inbetriebsetzung)

Gemäß § 12 Absatz 13 FZV ist die Inbetriebsetzung von Fahrzeugen grundsätzlich erst nach Siegelung der Kfz-Kennzeichen mit entsprechenden Stempelplaketten erlaubt, um somit deutlich sichtbar auf eine gültige Zulassung und folglich auch auf einen vorliegenden Kfz-Haftpflichtversicherungsschutz hinzuweisen. Für internetbasierte Zulassungsverfahren gilt eine spezifische Regelung, wonach die Vorlage der Kennzeichenschilder nach § 12 Absatz 3 Satz 1 FZV und ihre Abstempelung nach § 3 Absatz 1 Satz 3 FZV durch das Aufbringen der Stempelplaketten auf den Plakettenträger und deren Übersendung an den ersetzt wird. Der Halter ist wiederum verpflichtet nach § 26 Absatz 5 die Plakettenträger auf einem Kennzeichenschild mit dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen anzubringen, um rechtmäßig das Fahrzeug in Betrieb setzen zu dürfen.

In § 31 wird die Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges für Fälle der internetbasierten Erstzulassung, der internetbasierten Wiederzulassung sowie beim Halterwechsel ohne Siegelung der Kennzeichen geregelt. Dies ist notwendig, da hier eine von § 12 Absatz 13 abweichende Regelung getroffen wird. Erforderlich ist dabei, dass die entsprechende automatisierte Zulassungsentscheidung abgerufen und in gut lesbarer Form von der das Fahrzeug führenden Person im Fahrzeug mitgeführt wird. Grundvoraussetzung hierfür ist die durch die vollständig automatisierte Prüfung aller Zulassungsvorgänge ermöglichte amtliche Bekanntgabe eines automatisierten Verwaltungsaktes mit einem sogenannten vorläufigen Zulassungsnachweis, der separat in § 32 geregelt wird. Der Antragsteller muss innerhalb eines definierten Zeitfensters diesen elektronisch generierten Zulassungsbescheid im jeweiligen Portal abrufen, damit der automatisierte Verwaltungsakt als

bekanntgegeben und die Zulassung als sofort rechtswirksam gilt. Mit dem Versand der Unterlagen ist die Halterin bzw. der Halter verpflichtet, die Plakettenträger auf Kennzeichen aufzubringen.

Allerdings erfolgt die Berechtigung zur sofortigen Inbetriebsetzung mit einer zeitlichen Einschränkung. Die Berechtigung entfällt mit Ablauf des 10. auf den Tag der Zulassungsentscheidung folgenden Kalendertages. Die zeitliche Beschränkung wird auf 10 Tage festgelegt, da davon ausgegangen werden kann, dass die zuständigen Zulassungsbehörden in der Praxis maximal 6 Kalendertage für die Ausfertigung der entsprechenden Zulassungsdokumente benötigen, wobei ein Aufschlag von 3 Tagen für die Versendung mit der Post einkalkuliert wurde. Im Übrigen muss zur Vermeidung von Missbrauch die zeitliche Befristung des Fahrens mit ungestempelten Kennzeichen möglichst kurzgehalten werden.

Zu § 32 (Vorläufiger Zulassungsnachweis)

In § 32 werden die Anforderungen an den vorläufigen Zulassungsnachweis, der in Fällen der sofortigen Inbetriebsetzung zusätzlich zur Zulassungsentscheidung nach § 23 Absatz 1 Satz 1 FZV durch die Zulassungsbehörde zu erstellen ist, festgelegt. Dabei sind die in Absatz 1 Nummer 1 bis 5 aufgeführten Daten anzugeben, damit eine ausreichende Kontrollmöglichkeit durch die zuständigen Ordnungs- und Polizeibehörden gewährleistet werden kann.

Der abgerufene vorläufige Zulassungsbescheid ist gemäß Absatz 2 für die Zeit der Inanspruchnahme des Verfahrens von außen gut lesbar im Fahrzeug zu auszulegen.

Ein Sonderfall stellt der vorläufige Zulassungsnachweis für nicht verschlossene Fahrzeuge dar, wie Motorräder und Quads, dar. Entfällt bei diesen Fahrzeugen die Möglichkeit zur Platzierung im Innenbereich, entbindet dies nicht von der Pflicht nach Absatz 2. Vielmehr bieten sich, vergleichbar mit der Platzierung eines Parktickets, unterschiedliche Möglichkeiten zur Befestigung am Fahrzeug:

- Platzierung im Tankrucksack mit Klarsichtfenster (nach Möglichkeit mit Schloss an den Reisverschlüssen),
- Befestigung in Klarsichthülle und mit Klebeband zum Beispiel an Fahrzeugsitz oder an Schweinwerfer,
- Diverse Motorradausstatter bieten kostengünstige Parkscheinhalterungen an, die ebenfalls zur Befestigung des vorläufigen Zulassungsnachweises genutzt werden können.

Der vorläufige Zulassungsnachweis dient ausschließlich der visuellen Plausibilitätsüberprüfung der Zulassung eines Fahrzeuges im ruhenden und fließenden Verkehr und kann daher nicht mit einem offiziellen und fälschungssicheren Nachweis über die Zulassung gleichgesetzt werden.

Zur eindeutigen Zulassungsverifizierung erfolgt eine Abfrage des Kfz-Kennzeichens über das zentrale Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) des KBA. Hierbei erfolgt eine synchrone Abfrage, die Sicherheitsbehörden erhalten unmittelbar vor Ort eine Auskunft über den Zulassungsstatus des zu überprüfenden Fahrzeuges.

Fällt das Ablaufdatum des vorläufigen Zulassungsnachweises auf einen Sonntag oder allgemeinen Feiertag, verfällt die Gültigkeit erst nach Ablauf des nächstfolgenden Werktages. Erreichen die Zulassungsunterlagen inklusive der Stempelplakette den Halter bzw. die Halterin jedoch nicht vor Ablauf des auf dem vorläufigen Zulassungsnachweis definierten Zulassungsdatums, verfällt die Gültigkeit der vorläufigen Zulassung des Fahrzeuges und der

Halter bzw. die Halterin kann das Fahrzeug bis zum Erhalt der Zulassungsunterlagen nicht nutzen.

Im Übrigen wird auf die Begründung zu § 26 Absatz 4 Nummer 4 FZV verwiesen.

Zu Unterabschnitt 5 (Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt)

Für juristische Personen des Privatrechts, die viele Zulassungsvorgänge pro Jahr durchführen, besteht ein Bedarf an einer möglichst automatisierten und einheitlichen Abwicklung ihrer Zulassungsvorgänge einschließlich der Außerbetriebsetzung. Dies betrifft unter anderem Versicherungsunternehmen, Fahrzeughändler, Fahrzeughersteller, Zulassungsdienstleister, Fahrzeugvermietungsunternehmen und andere Fahrzeugflottenbetreiber. Dieser Bedarf ist insbesondere auf die hohe Anzahl der durch Großkunden eingebrachten Zulassungs- und Außerbetriebsetzungsanträge zurückzuführen. Die entsprechenden Anträge müssen zudem durch viele verschiedene Zulassungsbehörden bundesweit abgewickelt werden, was zu einer enormen Arbeitsbelastung der zuständigen Behörden führt.

Zwar wird mit der hiesigen Neufassung der FZV auch die Möglichkeit geschaffen, dass juristische Personen, Behörden, Vereinigungen und beruflich Selbstständige auch internetbasiert ihre Anträge nach der FZV über die dezentralen Portale der Zulassungsbehörden stellen können. Allerdings wäre die hohe Anzahl der im internetbasierten Verfahren gestellten Anträge nicht ohne Weiteres bearbeitbar und würde allenfalls nur geringfügig zur Entlastung der Zulassungsbehörden führen, da hier eine direkte Zuleitung der gestellten Anträge in die Portale erfolgen würde. Schon jetzt müssen im nichtautomatisierten Verfahren Anträge von Großkunden durch die Zulassungsbehörden ausgelagert und gesondert geprüft werden.

Im Übrigen stellen die potentiellen Anwender ihre Zulassungsanträge bundesweit, so dass diese nicht in einem zentralen Portal gebündelt werden können, sondern einzeln bei den durch die zuständigen Zulassungsbehörden betriebenen dezentralen Portalen gestellt werden müssen.

Es besteht somit der Bedarf an einer Schnittstelle, die technisch und organisatorisch in der Lage ist, hunderte von Zulassungsanträgen eines Antragstellers elektronisch entgegenzunehmen, auf ihre Plausibilität zu überprüfen und zur weiteren Bearbeitung an die zuständigen Zulassungsbehörden bzw. ihre dezentralen Portale auszusteuern.

Diesem Bedarf soll mit der Einrichtung einer zentralen GKS beim KBA nachgekommen werden.

Das KBA als Betreiber des ZFZR verfügt bereits jetzt über die technischen und organisatorischen Grundstrukturen, um mit den verschiedenen Beteiligten zu kommunizieren und die eingehenden Anträge zu koordinieren. Dieser erfüllen auch die notwendigen Sicherheitsmerkmale. Es ist daher auch aus Kostengesichtspunkten vorzugswürdig diese bestehenden Systeme des KBAs für den Betrieb einer zentralen GKS auszubauen, anstatt neu einzurichten.

Insofern wird für den Betrieb der GKS beim KBA in Abschnitt 3 der FZV ein neuer Unterabschnitt 5. Die dortigen Vorschriften regeln Folgendes:

- § 33 definiert die Zulässigkeit einer GKS beim KBA, was unter einem Großkunden zu verstehen ist sowie für welche Verfahren Antragsverfahren nach der FZV auf diese zurückgegriffen werden darf;
- In § 34 wird das Verfahren der Registrierung als Großkunde samt der zu erfüllenden Voraussetzungen abgebildet, sowie die mit der Registrierung als Großkunde einhergehenden Verpflichtungen;

- In § 35 werden Sinn und Zweck des Identifizierungsmerkmals des Großkunden erläutert;
- In § 36 werden die dem KBA zu Verfügung stehenden Maßnahmen definiert, die bei Wegfall der Registrierungsvoraussetzungen durch das KBA ergriffen werden können;
- § 37 regelt die Antragstellung über die GKS;
- § 38 regelt das Verfahren der Übermittlung des Antrags zur Entscheidung an die zuständige Zulassungsbehörde;
- In § 39 werden die Bekanntmachung und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde geregelt;
- § 40 regelt die Inanspruchnahme der sofortigen Inbetriebsetzung;
- In Anlage 12 wird der Mindestinhalt der Bevollmächtigung eines Großkunden durch einen Dritten festlegt.

Zu § 33 (Großkundenschnittstelle)

§ 33 bestimmt, dass eine GKS beim KBA betrieben wird, über die die internetbasierte und einheitliche Entgegennahme und Abwicklung von Anträgen auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiedermulassung, Halter- oder Wohnsitzwechsel und Außerbetriebsetzung erfolgen kann.

Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich bei dem im Unterabschnitt 5 beschriebenen Verfahren um eine Ausnahme zu den in den übrigen Verfahrensweisen im Rahmen der internetbasieren Zulassungsverfahren handelt.

Im Auftrag der Zulassungsbehörde oder eines registrierten Großkunden beteiligte Verfahrensanbieter und Dienstleister dürfen nicht selbst als Großkunden registriert werden. Hier besteht nämlich ein Interessenkonflikt, da die Antragsteller der Großkunden an der antragsgemäßen Entscheidung der Zulassungsbehörden ein hohes Interesse haben. Dies tritt jedoch mit dem Interesse der Zulassungsbehörden in Konkurrenz, eine rechtmäßige Antragsbearbeitung zu gewährleisten. Großkunden dürfen daher nicht gleichzeitig auf der Seite der Antragsteller und Zulassungsbehörden stehen, da dadurch die Rechtmäßigkeit des Verfahrens aufgrund mangelnder Unabhängigkeit gefährdet werden würde.

Zu § 34 (Registrierung als Großkunde)

In § 34 wird der Registrierungsprozess von Großkunden beim KBA beschrieben. Dieser Prozess erfolgt vollautomatisiert und nach erfolgreichem Abschluss des Registrierungsverfahrens wird ein elektronischer Verwaltungsakt nach § 35a des VwVfG erlassen. Die Ermächtigungsgrundlage für diese Regelung findet sich in § 6g Absatz 2 StVG. Die juristische Person muss dafür eine für die Registrierung vom KBA bereitgestellte Registrierungsanwendung nutzen. Durch „anklicken“ bestätigt der Großkunde, dass er die organisatorischen und technischen Voraussetzungen erfüllt, um am Verfahren teilzunehmen. Die Einhaltung der Voraussetzungen sowie das Vorliegen der untenstehend definierten Nachweise werden über Selbstverpflichtungen von der juristischen Person bestätigt, um eine automatisierte Prüfung des Registrierungsantrags zu ermöglichen. Das Vorliegen der den Selbstverpflichtungen zugrundeliegenden Nachweise wird vom KBA anlassbezogen oder stichprobenartig überprüft. Die Registrierung Großkunde wird ohne Befristung erteilt, kann vom KBA jedoch widerrufen werden, wenn die Registrierungsvoraussetzungen nach dem Erlass des Verwaltungsaktes zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr vorliegen.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden die Grundvoraussetzungen festgelegt, unter denen sich eine juristische Person als Großkunde registrieren lassen kann. Es muss sich dabei um eine juristische Person des Privatrechts handeln, die regelmäßig mehr als 500 Zulassungsanträge (bundesweit) stellt.

Mit der Beschränkung auf 500 mindestens Zulassungsvorgänge pro Jahr wird sichergestellt, dass auch lediglich der exponierte Nutzerkreis von Versicherungsunternehmen, Fahrzeughändlern, Fahrzeugherstellern, Zulassungsdienstleistern, Fahrzeugvermietungsunternehmen und anderen Fahrzeugflottenbetreibern die GKS nutzt. Für alle anderen juristischen Personen besteht die Möglichkeit Fahrzeugzulassungen über die dezentralen Portale der Zulassungsbehörden vorzunehmen.

Die Festlegung auf juristische Personen des Privatrechts ist notwendig, weil nur diese über ein aktives Nutzerkonto nach § 3 Absatz 2 OZG in Verbindung mit § 87a Absatz 6 der AO identifiziert werden können.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt fest, dass sich die juristische Person, die einen Antrag auf Registrierung als Großkunde stellt, über ein aktives Nutzerkonto Bund nach § 3 Absatz 2 des OZG i.V.m. § 87a Absatz 6 AO identifizieren muss, da eine Identifizierung juristischer Personen nur über diese Systeme möglich ist. Im Rahmen der Registrierung soll über das damit verbundene ELSTER-Zertifikat sichergestellt werden, dass der Großkunde existiert und eindeutig identifiziert ist. Hierfür wird das ELSTER-Zertifikat für Organisationen verwendet, mit dem das Vertrauensniveau substantiell erreicht wird. Die im ELSTER-Unternehmenskonto hinterlegten Stammdaten werden nach erfolgreicher Authentifizierung in dessen Unternehmenskonto gemäß § 8 OZG an die GKS übermittelt. Mittels eines Organisationszertifikats weist die antragstellende (natürliche) Person ihre Vertretungsberechtigung für die betreffende juristische Person nach.

Mit Absatz 2 Satz 3 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auch juristische Personen des Privatrechts mit Hauptsitz im Ausland, die keinen Zugang zu einem Nutzerkonto nach § 3 Absatz 2 OZG aufgrund der daran gebundenen Steuerpflicht haben, sich dennoch als Großkunden über ein gesondertes System des KBA registrieren lassen können.

Zu Absatz 3

Als Voraussetzung für eine Teilnahme am Verfahren muss gemäß Absatz 3 eine Reihe von weiteren Angaben gemacht werden, welche eine automatisierte Prüfung des Registrierungsantrags ermöglichen. Das KBA prüft die gemachten Angaben stichprobenartig oder bei Bedarf, indem es sich die definierten Nachweise für die Einhaltung der Selbstverpflichtungen (vgl. dazu unter Absatz 4) vorlegen lässt oder Auswertungen der KBA-eigenen Systeme vornimmt. Die Registrierung als Großkunde wird ohne Befristung erteilt, kann aber vom KBA widerrufen werden, wenn die Registrierungsvoraussetzungen nach dem Erlass des Verwaltungsaktes zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr vorliegen.

Die Daten, die bei der Antragstellung zwingend anzugeben sind, sind in Absatz 3 aufgelistet. Neben dem Namen und der Anschrift der juristischen Person (Nummer 1), die sich als Großkunde registrieren lassen möchte, ist es erforderlich, dass dieser eine gegebenenfalls abweichende Rechnungsadresse (Nummer 2) sowie Namen und Anschriften von mindestens zwei Kontaktpersonen (Nummer 3) und eine gültige Bankverbindung (Nummer 4) angegeben werden. Darüber hinaus wird in Nummer 5 bestimmt, dass auch die Anzahl der zu erwartenden Zulassungsanträge pro Jahr benannt werden muss. Der Großkunde soll jährlich mindestens 500 Zulassungsvorgänge für sich und/oder für ihn bevollmächtigende Dritte durchführen. Bei der Antragstellung muss somit der Antragsteller, erklären, ob diese Zahl

von Zulassungsanträgen zu erwarten ist. Über die Bewirtschaftungsdaten der GKS wird nachträglich jährlich geprüft, ob dieser Wert ungefähr durch den registrierten Großkunden erreicht wurde.

Zuletzt ist vom Antragsteller anzugeben, ob er die Absicht hat, die Anträge entweder auf sich selbst oder auch als Bevollmächtigter für einen Dritten zu stellen (Nummer 6).

Es gibt nämlich zwei Arten von potentiellen Großkunden:

- solche, die Massenzulassungen ausschließlich auf sich selbst vornehmen (diese werden in der Praxis auch als Flottenbetreiber bezeichnet) und
- solche, die als Dienstleister im Auftrag von Dritten handeln; sie können neben der Zulassung auf Dritte auch Zulassungen auf sich selbst vornehmen.

Diese Differenzierung ist notwendig, da die Antragstellung für einen Dritten an besondere Voraussetzungen gebunden ist. In diesen Fällen muss der Großkunde gesondert durch den Dritten bevollmächtigt werden. Die Ausgestaltung der verschiedenen Vollmachtsoptionen ist Bestandteil der Anlage 12. Insofern wird auf die dortige Begründung verweisen.

Zu Absatz 4

Im Rahmen der Antragstellung muss der Antragsteller zu Gewährleistung eines sicheren Verfahrens verschiedene Selbstverpflichtungen, die in Absatz 4 normiert sind, eingehen. Nachweise werden nicht hochgeladen, um das Registrierungsverfahren zugänglicher und dadurch auch attraktiver für die potentiellen Anwender zu gestalten. Durch diese Ausgestaltung wird eine automatisierte Prüfung des Registrierungsantrags ermöglicht. Das KBA wird dabei ebenfalls entlastet. Die Überprüfung der Richtigkeit der Angaben findet durch eine stichprobenhafte regelmäßige Prüfung des KBAs statt, indem es sich die definierten Nachweise für die Einhaltung der Selbstverpflichtungen vorlegen lässt oder Auswertungen der KBA-eigenen Systeme vornimmt.

Absatz 4 Nummer 1 und Nummer 2: Der Antragsteller muss sich verpflichten die vom KBA definierten Anforderungen nach § 18 Absatz 3 für den Zugang zur GKS, auch im Fall der Beauftragung eines Dienstleisters, und die weiteren vom KBA definierten Standards für registrierte Großkunden einzuhalten.

Das KBA erlässt technische und organisatorische Anforderungen an die Nutzung der GKS und veröffentlicht diese im Verkehrsblatt und auf seiner Internetseite.

Der Großkunde ist verpflichtet ein technisches Verfahren zur Kommunikation mit der GKS einzusetzen, das den Anforderungen des KBAs entspricht. Es ist dem Großkunden freigestellt, ob er selbst ein Verfahren entwickelt und betreibt oder ob er einen Dritten damit beauftragt ihm ein Verfahren zur Verfügung zu stellen. Auch im Fall der Beauftragung eines Dritten ist es der Großkunde, der sicherstellen muss, dass die Anforderungen an das Verfahren eingehalten werden. Das vom Großkunden genutzte Verfahren:

- prüft die Zulassungsanträge vor dem Versand auf Vollständigkeit, Schemavalidität und fachliche Plausibilität,
- übermittelt weitgehend fehlerfreie Anträge an die GKS,
- setzt den x-Kfz-Standard in der vom KBA vorgegebenen Version ein,
- protokolliert die im Zulassungsprozess handelnden Personen und
- kann die Einhaltung der Vorgaben durch Tests mit dem KBA nachweisen.

Dazu gehört auch, dass der Großkunde ein IT-Sicherheitskonzept sowie ein Datenschutzkonzept erstellt und pflegt. Diese Konzepte und deren Einhaltung muss der Großkunde dem KBA – auch ohne konkreten Anlass - auf Anforderung nachweisen und vorlegen. Das KBA ist bei Datenschutzpannen und IT-Sicherheitsvorfällen von Systemen, die mit der GKS interagieren, unverzüglich zu informieren.

Weiterhin muss der Großkunde alle Nutzer des von ihm (ggf. auch bei einem Dritten) zum Datenaustausch mit der GKS und darauf basierenden Verfahren eingesetzten Personen kontinuierlich schulen und entsprechende Schulungsnachweise vorhalten. Dazu gehört auch allen Nutzern des von ihm (ggf. auch bei einem Dritten) zum Datenaustausch mit der GKS und den darauf basierenden Verfahren eingesetzten Personen einen angemessenen Support (First Level Support) zur Verfügung zu stellen. Das KBA definiert die Sachverhalte, die vom First Level Support zu beantworten sind und stellt diese dem Großkunden zur Verfügung.

Mit Absatz 4 Nummer 3 wird gewährleistet, dass sich juristische Personen nicht mehrmals als Großkunde registrieren lassen.

Absatz 4 Nummer 4: Damit die Existenz des Großkunden überprüfbar bleibt und seine Identifizierung sichergestellt wird, muss sich der Großkunde bei der Registrierung verpflichten ein aktives Nutzerkonto Bund zu führen und die darin enthaltenden Daten aktuell zu halten. Im Übrigen muss mindestens alle 2 Jahre durch eine Konformitätsbewertungsstelle überprüft werden, ob ein solches Konto noch existiert.

Absatz 4 Nummer 5: Der Großkunde wird verpflichtet, seine Gebührenschulden für die Registrierung und Antragstellung unverzüglich zu begleichen. Im Gegensatz zu dem Verfahren bei den dezentralen Portalen der Zulassungsbehörden ist es hier nicht möglich, aufgrund der Masse der Verwaltungsvorgänge und der Betroffenheit verschiedener Zulassungsbehörden die einzelnen Gebühren vorab durch den Großkunden entrichten zu lassen. Dieser soll sich daher im Rahmen des einmaligen Registrierungsprozesses verpflichten die Gebühren für alle durch ihn über die GKS gestellten Anträge zu tragen und nach Zustellung des Gebührenbescheides zu begleichen.

Durch die Nutzung der GKS entsteht neben der einmaligen Registrierungsgebühr zusätzlicher Aufwand im KBA. Diese Gebühr steht im engen sachlichen Zusammenhang mit der Zulassung. Sie erfolgt auf Veranlassung und im Interesse des späteren Halters. Daher ist auch der Großkunde der Gebührenschuldner dieser Nutzungsgebühr.

Absatz 4 Nummer 6 und Nummer 7: Im Zuge der Registrierung verpflichtet sich der Großkunde, dass er ausreichend Kennzeichen reserviert hat und die Verfügbarkeit der Kennzeichen im Zeitpunkt der Zulassung gewährleistet ist. Dies ist notwendig, weil die Systeme zur Verwaltung von Kennzeichen dezentral organisiert sind. Der Großkunde muss demzufolge vor der Überstellung eines Antrags das notwendige Kennzeichen reservieren oder den für seine Flotte zugeteilten Kennzeichenpool in eigenen, internen Systemen verwalten, sofern die Zulassungsbehörde mit ihm eine entsprechende Vereinbarung getroffen hat. Alternativ kann ein zufälliges „nächstes freies“ Kennzeichen von der Zuständigen Zulassungsbehörde vergeben werden, wenn im Antrag kein Kennzeichen angegeben wird.

Absatz 4 Nummer 8: Um Missbrauch zu vermeiden und die Zuverlässigkeit des Großkunden zu überprüfen, ist zu bestätigen, dass im Zeitpunkt des Antrags auf Registrierung keine Eintragungen im Bundeszentralregister nach § 1 Absatz 1 des Bundeszentralregistergesetz für die Vertretungsberechtigten der juristischen Person und die Kontaktpersonen nach Absatz 2 Nummer 3 wegen rechtskräftiger Verurteilungen im Bereich der Wirtschaft im Sinne des § 74c Absatz 1 Nummer 1 bis Nummer 6 Buchstabe b des Gerichtsverfassungsgesetzes bestehen. Dafür muss zum Zeitpunkt der Antragstellung ein entsprechendes Führungszeugnis vorliegen, dessen Existenz stichprobenhaft durch das KBA im Nachhinein kontrolliert wird.

Absatz 4 Nummer 9: Der Großkunde ist im Übrigen selbst verpflichtet, seine registrierten Daten zu pflegen und Änderungen unverzüglich mitzuteilen bzw. selbst vorzunehmen, soweit dies möglich ist.

Absatz 4 Nummer 10: Die vom KBA im Rahmen der Registrierung zur Verfügung gestellten Daten dürfen vom Großkunden nicht an Dritte weitergegeben werden, da der Zugang zur GKS vor Missbrauch geschützt werden muss.

Zu Absatz 5

Das KBA prüft **gemäß Absatz 5** automatisiert die Vollständigkeit der Angaben.

Sofern diese korrekt und vollständig sind, werden die technischen Voraussetzungen in einem Probelauf bestätigt. Wird im Registrierungsprozess ein noch nicht vom KBA abgenommenes IT-Verfahren angegeben, wird der Prozess bis zur erfolgreichen Abnahme ausgesetzt. Mit der erfolgreichen Abnahme des IT-Verfahrens wird das IT-Verfahren in die Referenz abgenommener IT-Verfahren aufgenommen und der GK kann sein Registrierungsverfahren fortsetzen.

Zu Absatz 6

Nach Vorliegen aller Voraussetzungen und erfolgreicher Durchführung eines Probelaufs lässt das KBA den Antragsteller nach Absatz 6 als Großkunden zu.

Den Bescheid über die Registrierung (inkl. Gebühren) stellt das KBA dem Großkunden elektronisch gesiegelt in der Registrierungsanwendung zum Abruf bereit. Der Verwaltungsakt ist jedoch mit einem Widerrufsvorbehalt nach § 36 Absatz 2 Nummer 3 VwVfG zu versehen, und der Bescheid über die Registrierung ist zu widerrufen, sobald das KBA feststellt, dass die Registrierungsvoraussetzungen durch den Großkunden nicht erfüllt sind.

Zu § 35 (Identifizierungsmerkmal)

Für die nachfolgende Kommunikation mit der GKS des KBAs wird dem registrierten Großkunden ein eindeutiges Identifizierungsmerkmal elektronisch zugesandt, das bei jeder Antragstellung über die GKS anzugeben ist. Im Rahmen des Registrierungsprozesses werden zwei Merkmale vergeben: Der Kommunikationspartnerschlüssel, der eine Identifizierung des Großkunden im Zulassungsantrag darstellt, und die LDAP-Kennung, die die Authentifizierung des Großkunden vor Antragstellung gewährleistet.

Zu § 36 (Überprüfung der Voraussetzungen und Widerruf der Registrierung als Großkunde)

Das KBA prüft stichprobenhaft die Einhaltung der Anforderungen an die Registrierung als Großkunde und fordert hierzu geeignete Nachweise an. Der Großkunde ist hierbei zur Mitwirkung verpflichtet. Gibt es jedoch einen Anlass an der Eignung eines Großkunden bzw. der Einhaltung der ihn treffenden Pflichten zu zweifeln, überprüft das KBA den Großkunden. Die Tiefe der Prüfung und die Art der eingeforderten Unterlagen liegen im Ermessen des KBAs. Werden von einer Zulassungsbehörde Zweifel an der Pflichterfüllung eines Großkunden gegenüber dem KBA geäußert, so geht es auch diesen Hinweisen nach.

Der Bescheid über die Registrierung kann widerrufen werden, sobald das KBA feststellt, dass die Registrierungsvoraussetzungen durch den Großkunden nicht erfüllt sind.

Zu § 37 (Antragstellung über die Großkundenschnittstelle)

In § 37 FZV ist geregelt, wie die Antragstellung über die GKS erfolgt. Dies ist streng zu unterscheiden von der inhaltlichen Entscheidung über den jeweiligen Antrag selbst, die in § 19 FZV geregelt ist und der zuständigen Zulassungsbehörde obliegt.

Der Großkunde hat sich **nach Absatz 1** vor jedem Zugriff auf die GKS mittels der ihm im Registrierungsprozess vergebenen Daten zu authentifizieren. Er stellt sicher, dass die für ihn handelnde, antragstellende Person entsprechend bevollmächtigt ist. Der Großkunde führt dafür bei der Antragsstellung einen entsprechenden Identifikator im Antrag auf. Hierbei handelt es sich um eine Nutzerkennung, die der Großkunde intern zur Feststellung der handelnden Person vergibt. Dafür verpflichtet sich der Großkunde, die für ihn handelnde natürliche Person bei einem Zugriff auf die GKS, bei Durchführung einer Halteridentifizierung vor Ort oder elektronisch - sowie weiterer im Zusammenhang mit der Antragserstellung gegenüber dem Halter stehenden Personen - zu protokollieren und hierüber dem KBA bzw. der zuständigen Zulassungsbehörde im Bedarfsfall verlässlich Auskunft erteilen zu können. Für die Protokollierung der antragstellenden Person nutzt er ein beliebiges geeignetes System. In der Selbstverpflichtung bestätigt er das Vorliegen eines Protokollierungskonzepts gemäß den gesonderten Vorgaben des KBAs nach § 34 Absatz 4 Nummer 2 FZV.

Absatz 2 bestimmt, dass nach erfolgreicher Authentifizierung der Antrag nebst den erforderlichen Nachweisen über die GKS gestellt werden kann. Dabei ist danach zu differenzieren, ob der Großkunde den Antrag für sich selbst oder für einen Dritten als Halter stellt.

Bei der Antragstellung für sich selbst findet anschließend ohne weitere Zwischenschritte die Plausibilitätsprüfung und automatisierte Ergänzung sowie die Weiterleitung des Antrags nach § 38 Absatz 5 ff. FZV an die zuständige Zulassungsbehörde durch die GKS statt.

Des Weiteren wird in **Absatz 3** klargestellt, dass es eines gesonderten Einverständnisses des Großkunden bedarf, die Entscheidungen nach § 39 FZV als bekanntgegeben zu fingieren, indem diese in einem entsprechenden Postfach der GKS oder eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des OZG eingehen. § 41 Absatz 2a Satz 1 VwVfG bestimmt nämlich, dass nur mit Einwilligung des Beteiligten ein elektronischer Verwaltungsakt dadurch bekannt gegeben werden kann, dass er vom Beteiligten oder von seinem Bevollmächtigten über öffentlich zugängliche Netze abgerufen wird.

Bei einer Antragstellung auf einen Dritten als Halter bedarf es gemäß **Absatz 4** einer Vollmacht nach den Vorgaben der Anlage 12. Die weiteren Anforderungen nach § 38 Absatz 1 bis 4 FZV sind zu beachten. Bei einer Außerbetriebsetzung ist die Vollmacht nicht erforderlich, da nach den neuen Regelungen in § 24 Absatz 4 FZV hierbei auf die Identifizierung des Halters verzichtet werden kann.

Für den Fall, dass eine außergewöhnlich hohe Zahl von Anträgen durch den Großkunden über die GKS eingereicht werden soll, muss gemäß **Absatz 5** vorher eine direkte Abstimmung des Großkunden mit der zuständigen Zulassungsbehörde stattfinden. Es besteht die Gefahr, dass die Zulassungsbehörden bei einer sehr hohen Zahl von Anträgen über die GKS die Zusendung der Zulassungsbescheinigung Teil I, die Stempelplaketten und die Plakettenträger spätestens sechs Kalendertage nach Abruf der Zulassungsentscheidung nicht gewährleisten werden kann.

Zu § 38 (Übermittlung eines Antrags an die Zulassungsbehörde und automatische Ergänzung erforderlicher Daten)

In § 38 wird die Übermittlung des Antrages an die Zulassungsbehörde sowie die automatische Ergänzung erforderlicher Daten durch die Großkundenstelle geregelt.

Die **Absätze 1 bis 4** bestimmen die einzuhaltenden Voraussetzungen bei der Antragstellung in Auftrag eines Dritten nach § 37 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 FZV. Der Großkunde als Dienstleister ist für die Digitalisierung des Antrags verantwortlich, in dessen Rahmen er die korrekten Halter-, Fahrzeug- sowie ggf. weitere Daten feststellen und die durch den Halter signierten bzw. gesiegelten Dokumente elektronisch nachweisen muss.

Für diesen Fall ist eine Vollmacht nach den Vorgaben der Anlage 12 FZV erforderlich. Dabei wird unterschieden, ob es sich bei dem Antragsteller um eine natürliche oder eine juristische Person handelt. Zu der Ausgestaltung der verschiedenen Vollmachtsoptionen wird auf die Anlage 12 und die Begründung dazu verwiesen.

Absatz 1 stellt klar, dass für die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten im Umfang der Eintragungen in den Zulassungsbescheinigungen an den Großkunden der ausdrücklichen Einwilligung des Halters bedarf.

Absatz 2 regelt die Unterzeichnung der relevanten Dokumente durch den Halter, sofern dieser eine natürliche Person ist. Dies erfolgt mithilfe einer qualifizierten elektronischen Signatur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und § 126a i.V.m § 126 Absatz 3 des BGB. Zur Auslösung eines qualifizierten Zertifikats sind die Anforderungen an die Feststellung der Identität der natürlichen Person gemäß Artikel 24 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 zu erfüllen. Im Fall der Außerbetriebsetzung sind keine Vollmachten nachzuweisen. Der Großkunde muss die signierten Dokumente an den XML-Antrag anhängen und diesen im Gesamten signieren.

Absatz 3 Satz 1 regelt, dass der Nachweis der Bevollmächtigung bei der Zulassung auf Dritte juristische Personen spiegelbildlich über ein qualifiziertes elektronisches Siegel gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und § 126a i.V.m § 126 Absatz 3 des BGB erfolgt. Das Aufbringen des Siegels durch die handelnde natürliche Person geht mit der Vermutung der Vertretung der Vertretungsbefugnis für die juristische Person einher.

Folgende Dokumente sind durch den Halter als zusammengefasstes PDF-Dokument zu signieren bzw. zu siegeln:

- Auf den Großkunden ausgestellte Vollmachten nach einer der Varianten in Anlage 12,
- Diese ist im Fall einer natürlichen Person und ggf. bei juristischen Personen (sofern die Angaben die Daten einer natürlichen Person umfassen), um eine durch den Großkunden bereitgestellte Einwilligungserklärung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 lit. a) i.V.m. Artikel 7 der Verordnung Nr. 2016/679 zu ergänzen und
- ein entsprechendes SEPA-Mandat

Absatz 3 Satz 2 regelt dabei folgendes: Nach dem Erwägungsgrund Nr. (58) der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 soll eine qualifizierte elektronische Signatur eines befugten Vertreters der juristischen Person ebenfalls akzeptabel sein, wenn eine Transaktion ein qualifiziertes elektronisches Siegel einer juristischen Person erfordert. Dadurch soll in der Wirtschaft die Bereitschaft insbesondere von Unternehmen zur aktiven Teilnahme an verfügbaren digitalen Verfahren im Rechtsverkehr flexibilisiert und gesteigert werden. Erforderlich ist eine nationale Regelung über die rechtlichen Anforderungen an die qualifizierte elektronische Signatur für eine vertretungsberechtigte Person, um eine rechtlich gleichwertige Ersetzung des geforderten qualifizierten elektronischen Siegels zu erreichen, denn beide Mittel haben rechtlich unterschiedliche Funktionen. Die qualifizierte elektronische Signatur hat die gleiche Wirkung wie eine handschriftliche Unterschrift (Artikel 25 Absatz 2 Verordnung (EU) Nr. 910/2014). Sie steht nur natürlichen Personen zur Verfügung. Für qualifizierte elektronische Siegel gilt die Vermutung der Unversehrtheit der Daten und der Richtigkeit der Herkunftsangabe der Daten, mit denen es verbunden ist (Artikel 35 Absatz 2

Verordnung (EU) Nr. 910/2014). Maßgeblich ist, dass im Verfahren zur Erteilung einer qualifizierten elektronischen Signatur speziell für zur Vertretung von juristischen Personen berechtigten natürlichen Personen auch deren Vertretungsberechtigung durch den qualifizierten Vertrauensdiensteanbieter geprüft werden muss. Gleichzeitig wird das rechtliche Bestehen der juristischen Person festgestellt. Diese Verfahrensweise wird den in der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vorgesehenen Anforderungen an das Verfahren zur Erteilung eines qualifizierten elektronischen Siegels gerecht. Der zuständigen Zulassungsbehörde ist zur Nachvollziehbarkeit der Verhältnisse der für die Prüfung der Vertretungsberechtigung verwendete Nachweis bei Bedarf in elektronischer Form im Zulassungsverfahren beizubringen.

Durch die qualifizierte elektronische Signatur und das qualifizierte elektronische Siegel wird sowohl die Integrität der Daten als auch die nicht abstreitbare Willenserklärung des Halters elektronisch abgebildet und gesichert. Dazu muss sich der Großkunde eines anerkannten qualifizierten Vertrauensdiensteanbieters bedienen, sofern er nicht selbst qualifizierter Vertrauensdiensteanbieter gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 ist. Die Bereitstellung der notwendigen Voraussetzungen zur Erstellung der entsprechenden Signaturen und Siegel erfolgt durch den Großkunden. Die Daten des Halters im Antrag sind vollständig zu validieren, um deren Korrektheit sicherzustellen, und dem Antrag beizufügen.

Der Vollständigkeit halber wird mit **Absatz 4** klargestellt, dass die für die Antragstellung erforderlichen Angaben zum Halter den entsprechenden Vollmächtsdokumenten in Verbindung mit der jeweiligen elektronischen Signatur bzw. dem jeweiligen elektronischen Siegel entnommen werden, um den Antrag zu generieren.

Im folgenden **Absatz 5** wird die Verarbeitung von Anträgen auf Erstzulassung, Tageszulassung und Wiedenzulassung durch die GKS geregelt. Hier erfolgt eine automatisierte Ergänzung des Antrags im Umfang der Anlage 11 der FZV, indem dieser mit den dem KBA vorliegenden Daten angereichert wird, so dass diese Ergänzung nicht durch das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde vorgenommen werden muss.

Der ergänzte Antrag des Großkunden wird von der GKS direkt an das dezentrale Portal weitergeleitet, an das die jeweils zuständige Zulassungsbehörde angebunden ist. Dieses dezentrale Portal steht technisch und rechtlich für die jeweils örtlich zuständige Zulassungsbehörde und trifft die Entscheidung vollautomatisiert für die zuständige Zulassungsbehörde. Kann jedoch ein ergänzter Antrag nicht an das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde, z.B. wegen parallellaufender Software-Updates, weitergeleitet werden, erfolgt die Übersendung des Antrags direkt in das Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde, so dass hier eine teilautomatisierte Antragsbearbeitung erfolgen muss. Der Großkunde wird über diesen Umstand informiert. Die Kommunikation über das Postfach ist ein etablierter Behördenweg, der seit Jahren praktiziert wird. Wenn die Zulassungsbehörde diesen Zugang eröffnet, ist davon auszugehen, dass entsprechende Sicherheitsstandards eingehalten werden.

Absatz 6 regelt die Antragbearbeitung für Fälle der Außerbetriebsetzung gesondert, da hier keine Ergänzung des Antrags im Umfang der Anlage 11 erfolgen braucht. Im Übrigen ist die Vorschrift spiegelbildlich zu Absatz 5 aufgebaut.

Absatz 7 gilt für Fälle, in denen ein Antrag nicht vollständig ist und damit unplausibel wird. In diesen Fällen, kann die Plausibilität eines Antrags auch nicht durch die automatische Ergänzung hergestellt werden. Dann muss das Verfahren bei der GKS abgebrochen werden. In diesem Fall erfolgt eine Fehlermeldung an den Großkunden und die Antragsdaten werden gelöscht. Hier trifft die GKS keine Entscheidung über den Antrag, insbesondere trifft sie keine ablehnende Entscheidung für den Fall, dass nicht alle Voraussetzungen für eine antragsgemäße Bescheidung durch die Zulassungsbehörde gegeben sind. Die GKS stellt lediglich durch ihre Validierung im Interesse des Antragstellers und der zuständigen Zulassungsbehörde vorsorglich sicher, dass ein erkennbar mangelbehafteter Antrag, der nicht verarbeitet werden kann, der Zulassungsbehörde nicht unnötig zur Entscheidung in der

Sache vorgelegt wird. Dadurch entsteht keine Gebührenpflicht. Diese vorbereitende Maßnahme fördert den Grundsatz, dass das Verwaltungsverfahren bei der Zulassungsbehörden einfach, zweckmäßig und zügig durchgeführt werden kann (vgl. §10 Satz 2 VwVfG).

Zu § 39 (Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde)

Die Entscheidung über den Antrag eines Großkunden erfolgt nach **Absatz 1 Satz 1 bis 2** in der Regel automatisiert und nahezu spiegelbildlich zu den Vorschriften zu den internetbasierten Zulassungsverfahren bei Portalen der Zulassungsbehörden. Im Portal findet dieselbe Prüfung statt, wie wenn die Antragstellung unmittelbar dort erfolgt. Nach Eingang des Antrags wird das Vorliegen der Voraussetzungen für die Bewilligung des Antrags auch unter Berücksichtigung etwaiger regionale Großkundenvereinbarungen und die Verfügbarkeit des im Antrag angegebenen Kennzeichens, sofern kein Fall der Außerbetriebsetzung vorliegt, überprüft.

Es wird jedoch lediglich auf § 19 Absatz 1 Satz 2 verwiesen, weil weitere Handlungen, wie sie im weiteren Verlauf der Vorschrift beschrieben sind, so nicht bei der Antragsstellung über die GKS beim KBA stattfinden. Stattdessen wird die Entscheidung des Portals über das Kraftfahrt Bundesamt nur an das Informationstechnische System der Zulassungsbehörde übermittelt. Für den Fall des Scheiterns der maschinellen Prüfung, wird nach **Absatz 1 Satz 3** die Entscheidung der Zulassungsbehörde übertragen, ohne dass diese an das Ergebnis der maschinellen Vorprüfung im dezentralen Portal gebunden ist. Diese beiden Gesichtspunkte werden daher hier im Interesse der Klarheit nochmal wiederholt.

Absatz 2 regelt die Bekanntgabe der Entscheidung im Fall des Absatz 1 Satz 1 bis 2. Die Entscheidung der Zulassungsbehörde wird den Großkunden nach Abschluss des maschinellen Prüfungsvorgangs dadurch bekannt gegeben, dass dem Großkunden die das internetbasierte Zulassungsverfahren abschließende Entscheidung als elektronischer Bescheid in Form eines schreibgeschützten elektronischen Dokuments in einem üblichen Format im Postfach zugeht.

Absatz 3 regelt, welche Daten dem Großkunden im Fall einer antragsgemäßen Entscheidung durch die GKS zu übermitteln sind. Im Fall eines Dritten bedarf es nach **Absatz 3 Satz 2** hierfür einer entsprechenden Vollmacht.

Bei auftretenden technischen Funktionsstörungen oder Verfügbarkeitseinschränkungen wird die Entscheidung der Zulassungsbehörde nach **Absatz 4** unter Rückgriff auf alternative Möglichkeiten bekannt gegeben. Danach erfolgt die Bekanntgabe der Entscheidung ersatzweise durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides nach Maßgabe der Dreitages-Fiktion, wenn die regulär vorgesehene Bekanntgabe in elektronischer Form scheitert. Dies gilt auch für den Fall, dass das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde nicht verfügbar ist, es sei denn, der Großkunde hat für diesen Fall der Bekanntgabe durch elektronischen Verwaltungsakt mittels Zugangs in einem Postfach beim KBA oder einem Postfach im Sinne des § 3 Absatz 2 des OZG zugestimmt, vgl. **Absatz 5**. Dann gelten abweichende Wirksamkeitsregelungen.

Die **Absatz 8** sieht vor, dass die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II neben dem Halter auch dem Großkunden oder einer dritten Person übersandt werden können. Dies entspricht den Anforderungen der Zulassungsdienstleister, sowie der Fahrzeughersteller und Fahrzeughändler. Es kann ebenfalls die Abholung der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II durch den Bevollmächtigten oder einen von ihm benannten Dritten gewählt werden. Hierfür sind in der Vollmacht entsprechende Angaben zu machen.

Zu § 40 (Sofortige Inbetriebsetzung nach Entscheidung der Zulassungsbehörde)

Die sofortige Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges kann entsprechend der Vorschriften des Unterabschnitts 4 beantragt werden, sofern den Spezifikationen der GKS Rechnung getragen wird.

Zu Abschnitt 4 (Zeitweilige Teilnahme am Straßenverkehr)**Zu § 41 (Prüfungsfahrten, Probefahrten und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen)**

§ 41 wird rechtsförmlich überarbeitet.

Die Umformulierung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung und des Begriffs der Einzelgenehmigung in Fahrzeug-Einzelgenehmigung erfolgt in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 und Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858.

Weiterhin erfolgt eine Erweiterung des berechtigten Anwenderkreises roter Kennzeichen um die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), die Bundespolizei, das Bundeskriminalamt, die Polizeien der Länder, die Bundeswehr und die Zollverwaltung. Die roten Kennzeichen werden vom THW, der Bundespolizei, der Bundeswehr und dem Zoll u.a., benötigt um mit Neufahrzeugen, die noch nicht zugelassen sind, Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten durchzuführen. Diese Verwaltungen verfügen zum Teil über keine eigenen Kfz-Werkstätten mehr, sondern nur über Werkstätten zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit einsatzspezifischer Zusatzausstattung. Neue Einsatzfahrzeuge mit zusätzlicher Technik in mehreren Aufbaustufen von eigenen Werkstätten oder von Dienstleistern ausgestattet. Zum Teil werden die Fahrzeuge erst nach der Ausrüstung mit einsatzspezifischer Zusatzausstattung zugelassen. Auch zur Vorbereitung der Verwertung ausgesonderter Fahrzeuge, oder zur Durchführung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Rückrüstung einsatzspezifischer Zusatzausstattung müssen diese Fahrzeuge im abgemeldeten Zustand bewegt werden können. Diese bereits abgemeldeten Fahrzeuge müssen z.B. zu externen Dienstleistern oder internen bzw. externen (Kfz-)Werkstätten verbracht werden. Die Fahrzeuge werden nur von Angehörigen der jeweiligen Verwaltung geführt. Zum Teil nutzen auch die Polizeien der Länder rote Kennzeichen, die im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung oder über den bisherigen § 47 FZV ausgegeben werden. Daher werden auch die Polizeien der Länder in der Bestimmung genannt, da auch dort entsprechende Fahrten durchgeführt werden und die Landespolizeien (zumindest zum Teil) eigene Werkstätten vorhalten.

Weitere Änderungen sollen die mit der Verwendung roter Kennzeichen verbundenen Aufzeichnungspflichten konkretisieren und verbindlich vorschreiben, dass die vor der Fahrt feststehenden Angaben über das genutzte Fahrzeug, den Fahrtzweck, den Fahrzeugführer sowie Beginn und voraussichtliche Fahrtstrecke auch bereits vor Fahrtantritt vorzunehmen sind. Bisher verlangte § 16 Absatz 2 FZV a.F. lediglich, dass über jede Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrt fortlaufende Aufzeichnungen zu führen sind, aus denen das verwendete Kennzeichen, das Datum der Fahrt, deren Beginn und Ende, der Fahrzeugführer mit dessen Anschrift, die Fahrzeugklasse und der Hersteller des Fahrzeuges, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Fahrtstrecke ersichtlich sind, ohne jedoch den konkreten Zeitpunkt zur Vornahme dieser Eintragungen festzulegen. Es war somit dem Verwender roter Kennzeichen freigestellt, diese Aufzeichnungen vor oder unmittelbar nach der Fahrt vorzunehmen. Praxiserfahrungen der Vollzugsbehörden zeigen, dass die vorgeschriebenen Eintragungen häufig erst nach mehreren Fahrten mit erheblichem, teilweise mehrtägigem Zeitverzug vorgenommen werden oder gänzlich unterbleiben. Dies betrifft insbesondere die Angaben zur Person des Fahrers, sodass die Ermittlungen zur Fahreridentität zum Beispiel nach etwaigen Verkehrsverstößen nicht ohne weiteres möglich sind.

Eine Aufzeichnungspflicht vor Fahrtantritt bzw. unverzüglich nach Fahrtende bezogen auf das Fahrende und die Fahrtstrecke, ist auch geeignet, die ansonsten kaum kontrollierbare missbräuchliche Nutzung roter Kennzeichen sowie der sich im Einzelfall daraus ergebenden zulassungs-, steuer- und versicherungsrechtlicher Tatbestände zu erschweren und den Nachweis eines zweckentfremdeter Kennzeichengebrauchs erleichtern.

Angesichts der den Empfängern roter Händlerkennzeichen eingeräumten Privilegien zur ausnahmsweisen Nutzung nicht zugelassener Fahrzeuge, ist zumutbar, die bereits vor Fahrtantritt feststehenden Angaben auch vor Fahrtantritt in unveränderbarer Weise zu dokumentieren, damit eine wirkungsvolle Kontrolle möglich ist.

Zudem wird die Rückgabepflicht der Kennzeichen und dazugehörigen Fahrzeugscheinhefte konkretisiert, indem ergänzt wird, dass Wohnsitzwechsel bzw. Wechsel des Sitzes die Entwertung des Kennzeichens durch ausstellende Zulassungsbehörde ebenfalls unverzüglich erfolgen soll, da die Zuverlässigkeitsprüfung und die Befristung lediglich durch die ausstellende Zulassungsbehörde vorgenommen und verantwortet werden. Bei Wohnsitzwechsel bzw. Wechsel des Sitzes ändert sich die Zuständigkeit und die Zuverlässigkeitsprüfung ist ggf. neu vorzunehmen und von der nun zuständigen Zulassungsbehörde neu zu verantworten.

Die Daten zu roten Kennzeichen werden im Register eingetragen. Auch wenn sie befristet bzw. widerruflich sind, ist auch deren Änderung insbesondere im Hinblick auf Adresse und Versicherungsschutz relevant. Daher ist hier eine Ergänzung in Absatz 5 um einen neuen Satz 2 erfolgt. Demnach hat der Inhaber des roten Kennzeichens Änderungen dieser Daten der Zulassungsbehörde zum Zweck der Änderung der Fahrzeugregister und des Fahrzeugscheinheftes unverzüglich unter Vorlage des Fahrzeugscheinhefts mitzuteilen.

Zu § 42 (Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen)

Zu Absatz 1

Bei der Änderung in Absatz 1 Nummer 1 handelt es sich um eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung.

Die Ergänzung in Absatz 1 um einen neuen Satz 2 stellt eine redaktionelle Folgeänderungen an die Ausweitung der zulässigen Fahrtzwecke in § 41 FZV auf die sogenannten Betriebsfähigkeitsfahrten dar.

Zu § 43 (Fahrten zur Teilnahme an Veranstaltungen für Oldtimer)

Zu Absatz 1

Absatz 1 wird um Fahrten zum Tanken und zur Außenreinigung anlässlich der Fahrten nach Satz 1 ergänzt. Die Ergänzung in Satz 2 stellt eine redaktionelle Folgeänderungen an die Ausweitung der zulässigen Fahrtzwecke in § 41 FZV auf die sogenannten Betriebsfähigkeitsfahrten dar.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 erfolgt eine redaktionelle Änderung zur Anpassung der Begrifflichkeiten der FZV. Überdies werden die Halter-Gebote positiv formuliert. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein. Es wird nochmal aus Gründen der Bewehrbarkeit wörtlich

klargestellt, dass das Fahrzeugscheinheft von der das Fahrzeug führenden Person bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen ist.

Zu Abschnitt 5 (Teilnahme ausländischer Fahrzeuge am Straßenverkehr)

Zu § 46 (Vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr im Inland)

Zu Absatz 1

Absatz 1 Satz 2 wird um Artikel 35 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr ergänzt und Satz 2 entsprechend angepasst. Der Verweis auf Anlage 9 wird gestrichen. Bei der Änderung handelt es sich um eine redaktionelle Änderung aus Klarstellungsgründen, denn die Angaben, die sich aus der Anlage 9 ergeben sind auf Artikel 35 des Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr zurückzuführen.

Absatz 1 wird zudem um einen neuen Satz 6 ergänzt, der der Umsetzung von Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b), 1. Halbsatz, der Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 2006/1/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr. Danach darf der Niederlassungsmitgliedstaat des Kraftverkehrsunternehmens bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen vorschreiben, dass das Mietfahrzeug nach einer Frist von mindestens 30 Tagen im Einklang mit seinen nationalen Zulassungsvorschriften zugelassen wird. Entsprechend wurde in Satz 6 neu geregelt, dass Mietfahrzeuge bei Erfüllung der entsprechenden Anforderungen bis zu 30 Tage am Verkehr im Inland teilnehmen können, unabhängig von der Frage, ob für sie im Inland ein regelmäßiger Standort begründet ist. Soweit dabei als Anforderung nach der Regelung in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b), 1. Halbsatz, der Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 2006/1/EG normiert ist, dass das Mietfahrzeug in Betrieb genommen wurde, bezieht sich dies auf Mietfahrzeuge, die in dem jeweiligen anderen Mitgliedstaat nicht zulassungspflichtig sind; dies dürfte allerdings innerhalb der EU kaum noch einen praktischen Anwendungsbereich haben (vgl. insoweit zu Anhängern in Irland die Bekanntmachung in VkB1. 2018, S. 719). Nach dem Ablauf der 30 Tage richtet es sich nach den allgemeinen Voraussetzungen gemäß, ob die Mietfahrzeuge weiter vorübergehend am Verkehr im Inland teilnehmen dürfen oder ob sie in der Bundesrepublik Deutschland zuzulassen sind.

Im Übrigen wird die Bezeichnung des zuständigen Ministeriums angepasst.

Zu Absatz 7

Absatz 7 wird um einen neuen Satz 3 ergänzt. Damit wird klargestellt, dass die Frist für die vorübergehende Verkehrsteilnahme, wenn sie in Wahrnehmung der Arbeitnehmerfreizügigkeit, der Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit nach dem Recht der Europäischen Union geschieht, auch länger sein kann, wobei ein Zeitraum von drei Jahren nicht überschritten werden darf. Dieser Ergänzung ist im Hinblick auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes in Sachen der Überlassung von Fahrzeugen an Arbeitnehmer oder Selbstständige zur Nutzung in einem anderen Mitgliedstaat notwendig, da die bisherige Regelung nicht europarechtskonform ist.

Zu Abschnitt 6 (Überwachung des Versicherungsschutzes der Fahrzeuge)

Zu § 49 (Versicherungsnachweis)

Zu Absatz 1

Redaktionelle Folgeänderung der Absatzzählung nach Reduzierung des § 16 FZV auf zwei Absätze durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017.

Zu § 52 (Versicherungskennzeichen)

Zu Absatz 3

Absatz 3 wird an die neuen Formulierungen in § 8 Absatz 4 angepasst. Insofern wird auf die Begründung dazu verweisen.

Zu Absatz 4

Mit dem neuen Absatz 4 wird dem Eigenversicherer gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Pflichtversicherungsgesetzes und den juristischen Personen gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 5 des Pflichtversicherungsgesetzes ermöglicht, selbst das Versicherungskennzeichen auszustellen. Die von den Eigenversicherern ausgestellten Versicherungskennzeichen sind damit in zulassungsrechtlicher Hinsicht identisch mit den bisherigen Versicherungskennzeichen. Bereits für die Versicherungsplakette bei Elektrokleinstfahrzeugen findet die Regelung Anwendung. Das Verfahren läuft seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung unproblematisch. Das etablierte Vorgehen soll nunmehr auch für die Versicherungskennzeichen ermöglicht werden.

Satz 1 regelt die neue Möglichkeit für den Eigenversicherer sowie für die entsprechenden juristischen Personen und weist den durch diese ausgestellten Versicherungskennzeichen als Zeichen des Verbandes der Kraftfahrtversicherer zu. Bereits im bisher geltendem Recht war vorgesehen, dass neben der Erkennungsnummer und dem Verkehrsjahr das Versicherungskennzeichen auch das Zeichen des zuständigen Verbandes der Kraftfahrtversicherer oder, wenn kein Verband zuständig ist, das Zeichen des Versicherers trägt. Damit sollen einerseits die Mehrkosten in der Produktion, da aufwendige Abweichungen zu den bestehenden Vordrucken entfallen, eingespart werden und andererseits Rechnung getragen werden, dass die Zuteilung der Erkennungsnummer durch einen Verband der Kraftfahrtversicherer erfolgt, der bereits heute die laufende Nummerierung der Erkennungsnummer pflegt.

In Satz 2 wird die Zuteilung der Erkennungsnummer durch einen Verband der Kraftfahrtversicherer vorgesehen. Dies dient der Kontinuität der Abfolge der Erkennungsnummer. Eine zweifache Ausgabe derselben Erkennungsnummer ist damit ausgeschlossen. Eine eindeutige Zuordnung der Erkennungsnummer wird gewährleistet.

Satz 3 setzt den Gedanken aus Absatz 3 Satz 1 und 3 um, wonach der Eigenversicherer oder die entsprechenden juristischen Personen dem KBA die Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die in § 57 Absatz 5 genannten Fahrzeugdaten unverzüglich mitzuteilen hat. Für die Form der Mitteilung der Daten gibt das KBA die entsprechenden Standards im Bundesanzeiger sowie zusätzlich im Verkehrsblatt bekannt. Dieses Verfahren ist bereits im bestehenden Recht für die Mitteilung der Versicherungskennzeichen an das KBA verankert.

Zu § 53 (Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens)**Zu Absatz 1**

Redaktionelle Anpassung und Verwenden aktuellerer Jahreszahlen.

Zu Absatz 2

Redaktionelle Änderungen infolge der Einführung eines neuen DIN-Normblatts 74069, Ausgabe Oktober 2022.

Zu § 55 (Maßnahmen bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses)

§ 52 Satz 2 wird ergänzt. Der Zeitpunkt der Beendigung des Versicherungsverhältnisses ist bei der Ausgabe des Versicherungskennzeichens zu melden. Es besteht jedoch bisher keine Pflicht zur Übermittlung des Datums an die Zulassungsbehörde bei vorzeitiger Beendigung eines Versicherungsvertrages. Die zuständigen Behörden können daher nicht nachvollziehen, ob das Versicherungsverhältnis noch besteht, falls der Pflicht zur Rückgabe des Versicherungskennzeichens und der Bescheinigung nicht nachgekommen wird und der Versicherer seine Meldepflicht nach Satz 2 nicht nachkommt. Diese Lücke wird hiermit geschlossen und eine bessere Kontrollierbarkeit durch die Vollzugsbehörden gewährleistet.

Zu § 56 (Versicherungsplakette)

Absatz 6 wird spiegelbildlich an den neuen § 55 angepasst. Auch bei den Versicherungsplaketten muss nunmehr das Datum bei vorzeitiger Beendigung eines Versicherungsvertrages an die Zulassungsbehörden zur besseren Kontrollierbarkeit übermittelt werden.

Im Übrigen wurde der ehemalige Absatz 7 gestrichen, weil er mit der Neuschaffung des § 52 Absatz 4 nicht mehr erforderlich ist. § 52 Absatz 4 gilt gemäß den Maßgaben in § 56 Absatz 2 hier entsprechend.

Zu Abschnitt 7 (Fahrzeugregister)

In Abschnitt 7 werden die Vorschriften zu den Fahrzeugregistern, die auf den Vorschriften des StVG aufbauen, nur in einigen wenigen Punkten angepasst. Die Kompetenz des KBA zur Führung des Zentralen Fahrzeugregisters ergibt sich aus § 31 Absatz 2 StVG. Dort finden sich auch die entsprechenden Datenverarbeitungsvorschriften. Nach § 44 Absatz 1 StVG sind die nach § 33 Abs. 1 und 2 des StVG gespeicherten Daten in den Fahrzeugregistern grundsätzlich spätestens zu löschen, wenn sie für die Aufgaben nach § 32 des StVG nicht mehr benötigt werden. Eine Konkretisierung dieser Löschvorschriften erfolgt in den §§ 72 und 73 FZV.

Zu § 57 (Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister)**Zu Absatz 1****Zu Nummer 10****Zu Buchstabe b**

Buchstabe b wird an die Vierte Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22.03.2019 und die seitdem vorgesehene alternative Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung nach § 23 Absatz 2 oder § 25 Absatz 1 Satz 2 Halbsatz 2 FZV angepasst.

Zu Nummer 11

In Nummer 11 erfolgt eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2018/858, die zwischen EU-Einzelgenehmigung nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/858 und nationaler Einzelgenehmigung unterscheidet. Die bisherige Definition bezog sich nur auf eine nationale Einzelgenehmigung.

Die weitere Ergänzung um die Nummer des Einzelgenehmigungsbogens, das Datum einer Einzelgenehmigung sowie die Kennung der Genehmigungsbehörde erfolgt aus Klarstellungsgründen. Diese Daten sind zwar Bestandteile der Einzelgenehmigung und von der bisherigen Formulierung „Art der Einzelgenehmigung“ mitumfasst, sollten aber aus Gründen der Rechtssicherheit ergänzend aufgeführt werden.

Zu Nummer 34

Bei der Änderung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung handelt es sich um eine Anpassung an die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858.

Seit dem Erstarben der Elektromobilität und der damit verbundenen Einführung von E-Kennzeichen nach Anlage 4 Abschnitt 5a wurde auch durch die Bundesländer moniert, dass diese Kennzeichenart nicht im Rahmen des internetbasierten Verfahrens ausgegeben werden konnten. Aus diesem Grund verständigten sich die Länder die Ausgabe von E-Kennzeichen im Zuge von Ausnahmegenehmigungen zu ermöglichen. Bei der Vergabe dieser Kennzeichenart kommen 2 Arten von Antrieben in Betracht. Ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug, das an die Antriebsart 0004 Elektro sowohl in der Datenbank nach § 74 FZV als auch später im ZFZR zweifelsfrei zu zuordnen ist. So war es bei dieser Antriebsart immer möglich ein E-Kennzeichen zuzuteilen. Bei kombinierten Antriebsarten kommt aber die Reichweite und das Erstzulassungsdatum als weitere Vorbedingung hinzu. So ist es bei der Neuzulassung über die der Datenbank nach § 74 FZV möglich diese Informationen zu prüfen. Wird dann ein E-Kennzeichen zugeteilt ist dieses Merkmal E-Kennzeichen im ZFZR gespeichert.

Mit der Speicherung der Reichweite im ZFZR wird die nun noch offene Lücke geschlossen, wenn für ein E-Kennzeichen-fähiges bei der erstmaligen Zulassung ein solches nicht beantragt worden ist. Bislang ist es nicht möglich gewesen aufgrund des fehlenden Datensatzes bei einem Besitzerwechsel ein E-Kennzeichen bei der Wiederzulassung eines solchen Fahrzeuges zuzuteilen. Dies wird mit der Speicherung nun behoben.

Zu Absatz 5

Zu Nummer 4

Anpassungen der Regelungen nach der Reform des Versicherungsrechts 2007. Die ursprünglich in Bezug genommenen Regelungen des § 3 PflVG a.F. wurden in das VVG überführt.

Zu Absatz 6

Zu Nummer 3

Anpassungen der Regelungen nach der Reform des Versicherungsrechts 2007. Die ursprünglich in Bezug genommenen Regelungen des § 3 PflVG a.F. wurden in das VVG überführt.

Zu Absatz 10

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung der Nummerierung (vorher Aufzählung mittels Buchstaben a) bis e) nun mittels Ziffern 1. bis 5.).

Zu Absatz 11

Bei Verkehrsunfällen mit der Folge nicht fahrbereiter Kraftfahrzeuge werden entsprechende Berichte durch die Polizei an die Zulassungsstelle gefertigt, um die Zulassungsbehörden in die Lage zu versetzen, Maßnahmen nach § 5 FZV zu ergreifen und die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge zu überprüfen. Um solche Informationen auch und gerade bei Fahrzeugen speichern zu können, die in Folge des Unfalls außer Betrieb gesetzt werden, ist die Ergänzung von § 57 FZV erforderlich. Denn häufig werden sie später wieder zugelassen und hier ist die Kenntnis und Überprüfung durch die Zulassungsbehörde besonders angezeigt. Um Missbrauch vorzubeugen, insbesondere in Fällen von Wohnortwechsel des Halters, oder auch für Transparenz bei Halterwechsel, sollen damit auch zu Fahrzeugen, denen aktuell kein Kennzeichen mehr zugeteilt ist, die aber im Register geführt sind, Informationen über erhebliche Unfallschäden gespeichert werden können.

Zu § 60 (Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt)**Zu Absatz 1**

Folgeänderung aufgrund des neunten § 19 Absatz 1 Satz 5, damit statistisch im KBA nachvollziehbar ist, welche Zulassungsvorgänge internetbasiert durchgeführt werden. Im Übrigen wird klargestellt, dass die Daten umgehend an das KBA zu übermitteln sind, um sie u.a. für die Zwecke des Registers, z.B. die Verkehrsüberwachung sofort verfügbar zu haben. Technisch ist dies seit längerem gelöst, da die Einstellung der Daten bereits online erfolgt.

Zu Absatz 3

Es erfolgt eine Überarbeitung des Absatzes 3 in Anlehnung an § 8 Absatz 4. Insofern wird auf die Begründung dazu verwiesen.

Zu § 61 (Übermittlung und Speicherung der Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister)**Zu Absatz 1**

Es erfolgt eine Ergänzung in Satz 2 redaktioneller Art, da bisher nicht ersichtlich war, dass sich der Verweis auf § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bezieht.

Zu § 66 (Abruf im automatisierten Verfahren)**Zu Absatz 2**

Mit Artikel 21 des Gesetzes zur Umsetzung der Vierten EU-Geldwäscherichtlinie, zur Ausführung der EU-Geldtransferverordnung und zur Neuorganisation der Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen vom 23. Juni 2017 wurde in § 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 StVG die Rechtsgrundlage geschaffen, um der Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dem Geldwäschegesetz den automatisierten Abruf der Fahrzeug- und Halterdaten aus dem ZFZR zu ermöglichen. Dies bedarf noch der Umsetzung durch Festlegung und Einrichtung des Datenzuganges in der FZV. Die zu bekämpfende Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung im Sinne von § 1 des Geldwäschegesetzes stellt eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit dar. Daher ist der in § 66

Absatz 2 FZV definierte Datenumfang nach Empfängern und Zwecken vergleichbar und soll auch für die Zentralstelle Anwendung finden.

Die mit § 66 Absatz 2 FZV bestehende Datenübermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister wird auf die in § 36 Absatz 2a Nummer 2 und 3 StVG genannten Fälle konsequent erweitert. Bislang war der Abrufumfang im automatisierten Verfahren nur auf Fälle nach § 36 Absatz 2a Nummer 1 StVG in der FZV ausgeführt. Dies betrifft den Bereich der Umsatzsteuer. Die auch für die Bereiche Außenprüfung und Vollstreckung nach § 36 Absatz 2a Nummer 2 und 3 StVG legitimierte Datenübermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren wird nunmehr in der FZV entsprechend nachvollzogen. Damit wird auch der Datenübermittlungsumfang für den Abruf im automatisierten Verfahren für die mit der Durchführung einer Außenprüfung nach § 193 der Abgabenordnung betrauten Dienststellen der Finanzbehörden (§ 36 Absatz 2a Nummer 2 StVG) und für die mit der Vollstreckung betrauten Dienststellen der Finanzbehörden nach § 249 der Abgabenordnung (§ 36 Absatz 2a Nummer 3 StVG) festgelegt.

Die Berücksichtigung der neu erfassten Abrufe der zuständigen Dienststellen der Finanzbehörden im automatisierten Verfahren für die Bereiche Außenprüfung und Vollstreckung im Rahmen des § 39 Absatz 2 StVG ist deswegen möglich, weil für sie derselbe Datenumfang geeignet und erforderlich ist, wie es bereits für entsprechende Abrufe der zuständigen Dienststellen der Finanzbehörden für den Bereich der Umsatzsteuer der Fall ist. Dies hat zum Ergebnis, dass Absatz 2 neben den Abruf für den Bereich der Umsatzsteuer nunmehr auch die Bereiche Außenprüfung und Vollstreckung mit Blick auf den Datenumfang erfasst.

Die Einrichtung und Pflege des automatisierten Datenabrufes aus dem ZFZR führt zu einmaligem und laufendem Umsetzungsaufwand beim KBA in Form von Zulassung der neuen Abrufstelle zum Verfahren und laufender Nutzerverwaltung. Da dieses Abrufverfahren aber bereits grundsätzlich eingerichtet ist, können die Kosten der Anbindung und Betreuung dieser einen weiteren Abrufstelle vernachlässigt werden.

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Im Rahmen von Ermittlungen wegen Verstößen nach dem Pflichtversicherungsgesetz (§§ 1 und 6 PflVersG) benötigt die Polizei bei bestimmten Fallgestaltungen regelmäßig Kenntnis des Namens und der Anschrift des (ggf. früheren) Versicherers zum Tatzeitpunkt. Dies ist erforderlich, um den Versicherer als Zeuge anhören zu können. Allein in Berlin fallen pro Jahr mehr als 4000 derartiger Auskunftersuchen bei der Polizei an. Daher wird der Buchstabe a um diese Daten ergänzt.

Zu Absatz 5

Mit der Änderung erfolgt eine Klarstellung in der Differenzierung zwischen Halter- und Fahrzeugdaten.

Zu Absatz 7

Mit dem Gesetz zur Verbesserung des Schutzes von Gerichtsvollziehern vor Gewalt sowie zur Änderung weiterer zwangsvollstreckungsrechtlicher Vorschriften und zur Änderung des Infektionsschutzgesetzes vom 7. Mai 2021 wird ab 1. November 2022 im Straßenverkehrsgesetz ein neuer § 36 Absatz 2k StVG eingefügt, nach dem die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 20 StVG aus dem ZFZR auch an die Insolvenzgerichte automatisiert erfolgen darf. Insofern wird § 63 Absatz 7 in Satz 1 ergänzt um § 36 Abs. 2k StVG und in Satz 2 um „das Insolvenzgericht“ als Abrufberechtigten.

Zu Absatz 9

Kurzzeitkennzeichen werden seit dem Inkrafttreten der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017 für ein konkretes Fahrzeug zugeteilt, dessen Daten auch im ZFZR gespeichert werden. Daher ist es sachgemäß, auch Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen bei der Bereithaltung von Daten für die Übermittlung an die Auskunftsstelle nach § 8a des Pflichtversicherungsgesetzes zu berücksichtigen.

Zu § 74 (Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen)

Im Rahmen der Zulassung eines Fahrzeuges durch die zuständige Behörde, hier die örtlich zuständige Zulassungsbehörde, erfolgt im Fall des Ablaufes des letzten zulässigen Erstzulassungsdatums keine Zulassung des Fahrzeuges mehr. Dies ist mit einem ablehnenden Verwaltungsakt zu bescheiden. Um diesen entsprechend begründet fertigen zu können, ist die Nennung des Grundes für das Erstzulassungsverbot notwendig, woraufhin eine Ergänzung des Absatzes 5 erforderlich ist.

§ 74 Absatz 5 Satz 7 bestimmt, dass Mitteilungen nach den Sätzen 2 bis 6 mit einer Erklärung zu versehen sind, dass dem Verpflichteten keine weiteren Fahrzeuge bekannt sind, die unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen können. Der Verweis in § 74 Absatz 5 Satz 7 auf die Sätze 2 bis 6 des Absatzes wurde angepasst. Es muss auf die Sätze 3 bis 6 verwiesen werden, da lediglich diese eine Mitteilungspflicht regeln. Satz 2 selbst regelt keine Mitteilungspflichten.

Es erfolgt eine Überarbeitung des Absatzes 7 in Anlehnung an § 8 Absatz 4. Insofern wird auf die Begründung dazu verwiesen.

In Absatz 11 sollen verwaltungsrechtliche Sanktionsmöglichkeiten eingeführt werden, wenn die Hersteller von Fahrzeugen oder deren bevollmächtigte Vertreter ihren aus § 74 FZV erwachsenden Verpflichtungen nicht nachkommen.

Zu Abschnitt 8 (Durchführungs- und Schlussvorschriften)

Zu § 75 (Zuständigkeiten)

Mit der Streichung des ehemaligen Satz 2 in Absatz 1, der regelte, dass die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen den Verwaltungsbehörden Weisungen auch für den Einzelfall erteilen oder die erforderlichen Maßnahmen selbst treffen können, wird ein bundesrechtliches Eingreifen in den Behördenaufbau der Länder vermieden und deren föderalen Zuständigkeit und Organisationshoheit betont.

Da das Erfordernis nach einem Empfangsbevollmächtigten für Fälle des neuen § 6 Absatz 2 FZV gestrichen wird, muss die Regelung in Absatz 2 über die örtlich zuständige Zulassungsbehörde angepasst werden. Mit der neuen Formulierung wird in diesen Fällen die Zuständigkeit derjenigen Zulassungsbehörde begründet, in deren Verwaltungsbezirk das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort hat.

Zu § 76 (Ausnahmen)

Die Regelung über die Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge in § 11 FZV fußt auf der Ermächtigungsgrundlage des § 4 Abs. 2 EmoG. Die dort eingeräumte Regelungs-ermächtigung bezieht sich auf die Art und Weise sowie das Verfahren der Kennzeichnung. Ausnahmebefugnisse hinsichtlich des erfassten Fahrzeugbereichs werden damit nicht eingeräumt und können folglich auch nicht über § 76 FZV eingeräumt werden.

Im Übrigen wird bestimmt, dass abweichende landesrechtliche Regelungen zum Verfahren über die beim KBA betriebene GKS, weil es sich hierbei um einen Sonderfall handelt, dessen Voraussetzungen eindeutig Abschnitt 3 Unterabschnitt 5 geregelt werden. Ausnahmen hiervon können nicht gestattet werden.

Absatz 4 wird zudem um den Zivilschutz ergänzt, denn die Ausnahmen müssen auch für Fahrzeuge und Einrichtungen des Zivilschutzes, wie zum Beispiel des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) oder der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), gelten.

Zu § 77 (Ordnungswidrigkeiten)

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände wurden erheblich rechtsförmlich überarbeitet und nur teilweise um neue Ordnungswidrigkeitentatbestände ergänzt.

Es erfolgt in eine Ergänzung um § 15 Absatz 3 Satz 3 infolge der neuen Mitteilungspflichten in § 15 Absatz 3 Satz 3 zu Mietfahrzeugen für Selbstfahrer.

Im Rahmen der Neufassung der FZV wurde § 17 um neue Vorlagepflichten ergänzt, nachdem der Halter oder Eigentümer eines Fahrzeuges, welches zur Verwertung überlassen worden ist, die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie Teil II der Zulassungsbehörde zwecks Einziehung vorzulegen hat. Die Regelungen dienen letztlich dazu, die in der Altfahrzeug-Verordnung und Richtlinie 2000/53/EG vorgeschriebene umweltverträgliche Verwertung von Fahrzeugen sicherzustellen (vgl. Begründung zu § 17). Der Erfüllung der neuen Vorlagepflichten soll Nachdruck verliehen werden. Missbrauch soll durch die Bußgeldbewehrung vorgebeugt werden.

Es erfolgen zudem Ergänzungen infolge der nach Tageszulassung und sofortiger Inbetriebnahme neuen Mitführungspflichten und Auslagepflichten der dort beannten Dokumente zum Nachweis der Zulassung eines Fahrzeuges.

Der Fahrzeugbezug der Oldtimerkennzeichen soll betont werden. Daher wird klargestellt, dass ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 43 Absatz 1 Satz 1 FZV ein Oldtimer-Kennzeichen an einem Fahrzeug verwendet, für dass es nicht ausgegeben worden ist.

Zu § 79 (Übergangs- und Anwendungsbestimmungen)

Zu Absatz 8

Mit der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2204) ist die Definition der vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge in § 2 Nr. 12 FZV an die Definition der leichten vierrädrigen Kraftfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 angepasst worden. Damit sollte die Zulassungsfreiheit für alle Fahrzeuge der Klasse L6e und eine Vollzugserleichterung erreicht werden. Es war indes nicht beabsichtigt, im Verkehr befindliche Fahrzeuge gemäß der bisherigen unionsrechtlichen Klasseneinteilung nach der Richtlinie 2002/24/EG, die bei drei Kriterien im Vergleich noch keine Begrenzung vorsah, entgegen der bisherigen Praxis in Zukunft der Zulassungspflicht zu unterwerfen. Solche Fahrzeuge konnten angesichts auslaufender unionsrechtlicher Abgasvorschriften regulär bis Ende 2017 und über auslaufende Serien bis Ende 2019 rechtmäßig in Verkehr gebracht werden. Ihre Anzahl dürfte als sehr gering einzustufen sein. Um dennoch den Besitzstand solcher Bestandsfahrzeuge zu wahren, wird auf Empfehlung des Bund-Länder-Fachausschuss Fahrzeugzulassung eine Übergangsregelung aufgenommen.

Zu Absatz 10

Die Übermittlung der bei der GKS eingegangenen Anträge erfolgt in der Regel an die Portale der zuständigen Zulassungsbehörden. Einige Zulassungsbehörden können jedoch noch kein Portal für eine solche Entgegennahme zur Verfügung stellen. Übergangsweise wird daher bis zum 2. Mail 2025 eine regelmäßige Übermittlung in die Fachverfahren der Zulassungsbehörden ermöglicht, um diese zu entlasten, bis die entsprechende Anbindung an ein Portal erfolgt ist.

Zu Absatz 11

Es wird auf die Begründung zu § 4 Absatz 4 verwiesen.

Zu Absatz 13

In der Übergangsphase ist es möglich, dass aufgrund von Kapazitätsengpässen einige Zulassungsbehörden nicht in der Lage sind, die vom KBA aufgestellten Sicherheitsanforderungen für die Kommunikation mit der GKS bereits mit Inkrafttreten dieser Verordnung zu erfüllen und die erforderlichen Nachweise zu erbringen. Die Übergangsvorschrift stellt sicher, dass den Zulassungsbehörden dafür ein Übergangszeitraum bis 31.12.2023 zur Verfügung gestellt wird. Bis dahin laufen die Verfahren so ab als ob das Portal nicht zur Verfügung stünde. Die Anträge werden also in das Postfach der Zulassungsbehörde übertragen und dann manuell bearbeitet. Im praktischen Verfahren werden dafür Abstimmungen zwischen Großkunde und Behörde erforderlich werden, falls von diesem Alternativverfahren Gebrauch gemacht werden soll, weil dieses Verfahren – anders als bei Übermittlung in das Portal – mit Kapazitätsgrenzen versehen ist. Zugleich bestimmt die Vorschrift im Interesse einer möglichst umgehenden Verfügbarkeit der GKS, dass das KBA die von den Zulassungsbehörden vorgelegten Unterlagen innerhalb von 20 Arbeitstagen abschließend, d. h. unter Berücksichtigung etwaiger geringfügiger Nacharbeiten, zu bearbeiten hat.

Zu Anlage 1 (Ausgestaltung, Einteilung und Zuteilung der Buchstaben- und Zahlengruppen für die Erkennungsnummern der Kennzeichen)

Die Anlage 2 der vorhergehenden Fassung der FZV wird aufgrund der Streichung des Hinweises auf die aufgehobene Anlage 1 zu Anlage 1. Im Folgenden verschiebt sich die Nummerierung der weiteren Anlagen, auch wegen der Hinzufügung neuer Anlagen.

Zu Anlage 2 (Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, der Bundespolizei, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter Internationaler Organisationen)

Die Unterscheidungszeichen des Bundes werden um ein Behördenkennzeichen für das Bundeskriminalamt (BKA) ergänzt. Dem BKA wird ein neues Behördenkennzeichen BD Nummer 23 zugeteilt. Für Dienstfahrzeuge der Zollverwaltung wird zusätzlich das Behördenkennzeichen BD 8 zugewiesen.

Des Weiteren erfolgen redaktionelle Anpassungen der Binnenverweise.

Zu Anlage 3 (Plakettenmuster für elektrisch betriebene Fahrzeuge)

In der Zeile „Schrift“ wird auf Anraten der Bundesländer und zur Gewährleistung eines bundeseinheitlichen Vorgehens klargestellt, dass der Eintrag des Kennzeichens in den Plaketten mit lichtechter Schrift zu erfolgen hat, unabhängig davon, ob der Eintrag mittels Druckes oder Handschrift erfolgt.

Des Weiteren erfolgen redaktionelle Anpassungen der Binnenverweise.

Zu Anlage 4 (Ausgestaltung der Kennzeichen)

Auf Anraten der Bundesländer und zur Vereinfachung des Verwaltungsvollzugs durch die zuständigen Zulassungsbehörden wird **Abschnitt 1 Nummer 4 und Abschnitt 6 Nummer 4 Satz 2 und 3** der Anlage 4 entsprechend Abschnitt 1 Nummer 2.3 ergänzt. Es wird klar gestellt, dass, auch für den Fall, dass die Höchstlänge des Kennzeichens nicht ausreicht, statt der Mittelschrift auch Engschrift verwendet werden darf.

Gemäß dem Wortlaut der bisherigen Regelung war für einzeilige Kennzeichen die Mittelschrift zu verwenden, es sei denn, die etwa vorgeschriebene oder die vom Hersteller vorgesehene Anbringungsstelle für Kennzeichen ließ dies nicht zu. Entsprechend des Größtmaßes einzeiliger Kennzeichenschilder von 520 mm und bei Ausführung in Mittelschrift ergab sich ein maximal siebenstelliges Kennzeichen. Sollte dieses achtstellig sein konnte es streng genommen nicht mehr unter Einhaltung der in Anlage 4 vorgeschriebenen Abstände auf ein einzeiliges Kennzeichenschild geprägt werden. Hierzu muss die Engschrift verwendet werden, die jedoch nach dem bisherigen Wortlaut unzulässig war, sofern dies nicht durch die Größe der Anbringungsstelle begründet ist. Dies ist bei herkömmlichen Fahrzeugen fast nie der Fall. Im Ergebnis führt dies dazu, dass ohne entsprechende Ergänzung in Anlage 4 achtstellige Kennzeichenkombinationen an mindestens 520 mm großen Anbringungsstellen größtenteils unzulässig wären.

Derartige Kennzeichenkombinationen werden nach Kenntnis der Bundesländer jedoch bereits heute ohne das Vorliegen der Voraussetzungen der bisherigen Fassung der Anlage 4 von den Zulassungsbehörden in Engschrift ausgegeben. Dies ist aufgrund der sonst eingeschränkten Anzahl möglicher Kombinationen auch oft nicht anders möglich.

Des Weiteren ist eine **Anpassung der Abbildungen** notwendig, da sich herausgestellt hat, dass die Kennzeichenabbildungen in Anlage 4 der FZV teilweise nicht exakt den vorrangigen textlichen Vorgaben der zur Beschriftung der Kennzeichen entsprechen. Um Missverständnisse in der Praxis auszuräumen, soll dies vorliegend berichtigt werden. Abschnitt 1 Nummer 2.1 Satz 3 der Anlage 4 der FZV gibt vor: *"Der waagerechte Abstand der Beschriftung einschließlich der Plaketten zum schwarzen, grünen oder roten Rand, zum Euro-Feld oder zum Feld, in dem der Betriebszeitraum oder das Ablaufdatum angegeben ist, muss auf beiden Seiten gleich sein."*

Betroffen sind nach Prüfung die Abbildungen für zweizeilige Kennzeichen unter

- Abschnitt 2, Nummer 2 und Nummer 2a,
- Abschnitt 4 Nummer 1, Nummer 2, Nummer 2a, Nummer 3
- Abschnitt 5 Nummer 2a,
- Abschnitt 5a Nummer 4 und
- Abschnitt 8 Nummer 2.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen wurde mit der Überarbeitung der genannten Kennzeichenabbildungen beauftragt und neue Abbildungen erstellt. Die betroffenen Abbildungen werden durch die angepassten ersetzt.

Des Weiteren erfolgen redaktionelle Anpassungen an aktuelle DIN-Vorschriften sowie der Binnenverweise. Es wird zudem klargestellt, dass die Ausführung des Erkennungsbuchstabens „D“ nach der Verordnung (EG) Nr. 2411/98 vom 3. November 1998 erfolgt. In der polizeilichen Praxis werden regelmäßig Kennzeichenschilder mit „schwarzem“ statt

„blauem“ Euro-Feld erkannt. Durch den klarstellenden Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 2411/98 wird die Farbe „blau“ auch in der FZV manifestiert.

Zu Anlage 5 (Stempelplaketten und Plakettenträger)

Die Angabe in Abschnitt B Nummer 2 Buchstaben b) bb) aaa) "Näheres ist in der DIN 5340 (Bezugssehweite) geregelt." war nicht verständlich genug und wurde durch eine klarere Formulierung des Gewollten ersetzt. Es wird klargestellt, dass die Bezugssehweite nach DIN 5340 erfolgt.

Des Weiteren erfolgen redaktionelle Anpassungen an aktuelle DIN-Vorschriften sowie der Binnenverweise.

Zu Anlage 6 (Zulassungsbescheinigung Teil I)

In der Anlage 6 wird im Vordruck für die Zulassungsbescheinigung Teil I, „Rückseite“ bei der Definition der Felder bei der Angabe zu V.7 "CO₂ (in g/km) kombinierter Wert" ein Leerzeichen nach CO₂ eingefügt. Die Abbildung wurde entsprechend angepasst.

Dies ist lediglich eine nachträgliche Richtigstellung ohne Auswirkung auf die Praxis. Die Bundesdruckerei druckt die Zulassungsbescheinigung Teil I bereits seit der 3. Verordnung zur Änderung Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BGBl 2017 Teil I S. 522) mit dem Leerzeichen.

Desweiteren erfolgen lediglich redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 7 (Zulassungsbescheinigung Teil I für Fahrzeuge der Bundeswehr)

Es erfolgen lediglich redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 8 (Zulassungsbescheinigung Teil II)

Es erfolgen lediglich redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 9 (Verwertungsnachweis)

Es erfolgen lediglich redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 10 (Verifizierung der Prüfziffer)

Es erfolgen lediglich redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 11 (Verifizierung und Verarbeitung der Daten für internetbasierte Zulassungsverfahren)

In der Anlage 11 werden verschiedene Änderungen vorgenommen. Zum einen erfolgen Anpassungen der Binnenverweise. Zum anderen werden notwendige Folgeänderungen veranlasst, die aufgrund der umfangreichen Änderungen der Vorschriften zum internetbasierten Zulassungsverfahren notwendig sind:

Nummer 1 Satz 1 konsequenter Weise um die Tageszulassung in Anpassung an den neuen § 26 ergänzt. In Nummer 1 wird zudem ergänzt, dass nicht nur der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II mit den Daten des Datenbanksystems des Zentralen Fahrzeugregisters abgeglichen wird, sondern auch die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II. Dies ist notwendig, damit eindeutig sichergestellt wird, dass die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Zulassungsbescheinigung Teil II zusammengehören. Der ehemalige

§ 15j Absatz 4, der regelte, dass die Zulassungsbehörde das Vorliegen von Hindernissen für die Erstzulassung auf Grund technischer Vorschriften mittels der Daten des KBA überprüft, wird zudem als letzter Satz in die Nummer 1 übertragen. Die Vorschrift passt inhaltlich besser in die Anlage 11, weil hier die Verifizierungsvorgänge und die Verarbeitung der Daten für die internetbasierte Zulassungsverfahren geregelt werden.

In **Nummer 2** werden am Ende zwei neue Sätze eingefügt. Zum einen wird geregelt, dass bei der Wiederzulassung das Portal etwaige Zulassungshindernisse mittels der Daten des KBAs überprüft, weil die vollautomatisierte Antragsbearbeitung mit der Einführung der Stufe 4 zum Regelfall wird. Die Rückruftdatenbank des KBAs befindet sich jedoch noch im Aufbau. Allerdings ist hier bis dahin kein zwingender Rückgriff auf die Datenbank notwendig, da die Mitarbeiter der Zulassungsbehörde anderweitige Möglichkeiten haben Erkenntnisse über etwaige Zulassungshindernisse zu erlangen. Diese Regelung war vorher in § 15k Absatz 6 vorherigen Fassung der FZV enthalten und wird, da sie thematisch besser in die Anlage 11 passt, dorthin überführt.

Die **Nummern 6, 7 und 10** die die Infrastrukturabgabe zum Inhalt hatten, werden infolge der Streichung dieser aus der FZV ebenfalls ersatzlos gestrichen.

Zu Anlage 12 (Bevollmächtigung eines Großkunden zur Antragstellung über die Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt)

Es wird eine neue Anlage 12 eingefügt, die den Mindestinhalt der erforderlichen Vollmachten für die Bevollmächtigung eines Großkunden durch einen Dritten festlegt. Um diesen Mindestinhalt der Vollmachtsdokumente zu sichern und die Großkunden dazu zu verpflichten, diesen bei der Bevollmächtigung durch einen Dritten einzuhalten, werden Vollmachtvorlagen in die neue Anlage 12 aufgenommen. Dadurch wird auch eine Einheitlichkeit der Vollmachtsdokumente hergestellt, die die Verarbeitung dieser durch die Zulassungsbehörden erleichtert.

Bei der Bevollmächtigung eines Großkunden durch einen Vollmachtgeber muss danach unterschieden werden, ob die Bevollmächtigung durch eine natürliche Person oder durch eine juristische Person, Behörde, Vereinigung oder durch einen beruflichen Selbstständigen erfolgt. Dies ist notwendig, weil je nach Art des Vollmachtgebers verschiedene Voraussetzungen an die Vollmachtsdokumente geknüpft werden müssen.

Die Ausgestaltung der Bevollmächtigung durch eine natürliche Person ist in Abschnitt A geregelt.

Die Ausgestaltung einer Bevollmächtigung durch eine juristische Person, Behörde, Vereinigung oder einen beruflich Selbstständigen findet sich in Abschnitt B.

Bei natürlichen Personen muss der Halter durch den Großkunden gemäß den Vorgaben der Datenschutz-Grundverordnung informiert werden und zudem als Mindestanforderung eine Einwilligungserklärung nach Artikel 6 Abs. 1 S. 1 lit. a) i.V.m. Artikel 7 Datenschutz-Grundverordnung elektronisch signieren, damit die persönlichen Daten bearbeitet und gespeichert werden dürfen.

Bei juristischen Personen ist die ist die Datenschutz-Grundverordnung in der Regel nicht einschlägig, sodass keine Einverständniserklärung unterzeichnet werden muss. Im Einzelfall müssen diese Belehrung und elektronische Signierung der Einwilligungserklärung auch bei juristischen Personen erfolgen, wenn Daten natürlicher Personen angegeben werden

Zu Anlage 13 (Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen)

Es erfolgt eine redaktionelle Änderung in der Überschrift der Anlage zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 14 (Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 15 (Fahrzeugscheinheft für Oldtimerfahrzeuge mit roten Kennzeichen)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 16 (Bestätigung über eine dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechende Haftpflichtversicherung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 17 (Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge)

In Nummer 4 erfolgt die Aktualisierung des Verweises auf eine DIN-Norm ohne inhaltliche Änderung. Im Übrigen erfolgen redaktionelle Änderungen zur Anpassung der Binnenverweise.

Zu Anlage 18 (Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge)

Die schematische Darstellung der Versicherungsplakette unter Nummer 1 sowie die schematische Darstellung des Hologramms wurde durch neue und angepasste Abbildungen ersetzt. Bei der schematischen Darstellung wurde das Größtmaß auf 52,9 mm erhöht (+0,1 mm), damit die Summe mit der unteren Zeile korreliert. Damit auch die obere Zeile die Summe von 52,9 mm ergibt, wurde das Mindestmaß in der oberen Zeile auf 4,6 mm erhöht (+0,1 mm).

Hieraus ergab sich eine Folgeänderung in der Tabelle unter Nummer 3.: Die Ziffern in der Spalte "Waagrecht Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand mindestens" wurden von 4,5 auf 4,6 korrigiert sowie bei der Spalte "Breite des Rahmens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand" von 52,8 auf 52,9.

Es erfolgten zudem weitere redaktionelle Änderungen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 3 (Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 5 (Änderung der Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr)

Die Anlage 1 der BKatV zur FZV wird an die Neufassung des § 77 FZV redaktionell angepasst.

Als redaktionelle Folgeänderungen an die Ausweitung der zulässigen Fahrtzwecke in § 41 FZV auf die sog. Betriebsfähigkeitsfahrten wird in der Nummer 183 der Anlage 1 in der Spalte Tatbestand die Wörter „über Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten“ durch die Wörter „über die Fahrten mit roten Kennzeichen“ ersetzt.

Zu Artikel 6 (Änderung der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 10 (Änderung der FZV-Ausnahmeverordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV

Zu Artikel 8 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Es erfolgen hauptsächlich redaktionelle Folgeänderungen in Anpassung der Verweise an die FZV.

Die Neufassung der Anlage VIII Nummer 2.2 Satz 1 und Satz 2 erfolgt infolge der Änderungen der Vorschriften zu Mietfahrzeugen für Selbstfahrer in der FZV.

Bei einer gewerbsmäßigen Vermietung werden Fahrzeuge an den Endkunden zur zeitlich begrenzten Nutzung überlassen. Daraus kann geschlossen werden, dass grundsätzlich auch eine Wiederholung der Überlassung der Fahrzeuge gegen Entgelt besteht. Grundsätzlich stellen diese Fahrzeuge daher Mietfahrzeuge dar und lösen somit die entsprechende Konsequenz aus (z.B. Zulassung als Mietfahrzeug für Selbstfahrer, jährlich durchzuführende Hauptuntersuchung).

Im Fall der Zulassung auf den Mieter und bei Mietverträgen von mindestens einem Jahr wird ein bestimmtes Fahrzeug über einen längeren Zeitraum einem einzelnen Endkunden überlassen. Nach der neuen Regelung in § 15 Absatz 2 der FZV wird bei diesen Bedingungen von der verpflichtenden Zulassung als Mietfahrzeug für Selbstfahrer abgesehen. Die erfordert in der Konsequenz auch eine Anpassung von Nummer 2.2 der Anlage VIII der StVZO, d.h. von der Pflicht der jährlich durchzuführenden Hauptuntersuchung abzusehen. Die Änderung ist mit den national umzusetzenden Vorschriften der Richtlinie 2014/45/EU vereinbar, die in Artikel 5 für Mietfahrzeuge keine besondere Regelung der Untersuchungsfrist vorsieht.

Zu Artikel 9 (Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 10 (Änderung der Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 11 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 12 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Zu Nummer 1

Es wird zudem mit Zustimmung der Länder ein neuer § 1 Absatz 3 in der GebOSt geschaffen, nach dem auch die Umsatzsteuer einer Amtshandlung hinzugerechnet werden kann. Mit den Änderungen des Umsatzsteuergesetzes (UmStG) durch das Steueränderungsgesetz 2015 vom 2.11.2015, BGBl. 2015 I S. 1834, wurde neben der Neuregelung in § 2b UStG durch die Streichung von § 2 Abs. 3 UStG die Kopplung an die Körperschaftsteuer aufgehoben. Juristische Personen des öffentlichen Rechts sollen damit marktrelevante, privatrechtliche Leistungen nach den gleichen Grundsätzen erbringen wie andere Marktteilnehmer. Auch Leistungen, die auf öffentlich-rechtlicher Grundlage (z.B. Satzung und/oder Verwaltungsakt) erbracht werden, jedoch keinem generellen Marktausschluss unterliegen, können künftig einer Besteuerung unterliegen. Einzelne Amtshandlungen nach der GebOSt können somit künftig umsatzsteuerpflichtig werden. Die GebOSt enthält allerdings keine Regelung, wonach die Umsatzsteuer zusätzlich zur jeweiligen Gebühr erhoben werden darf. Folglich könnten umsatzsteuerpflichtige Gebührentatbestände zu Mindereinnahmen führen, weil von den eingenommenen Gebühren noch 19 Prozent Umsatzsteuer abzuführen wären. Die GebOSt wird daher, orientiert an § 9 Abs. 6 Bundesgebührengesetz (BGebG), in einem neuen Absatz 3 in § 1, um eine entsprechende Regelung ergänzt.

Zu Nummer 2

In § 2 Absatz 1 Nummer 1 werden auch die Portokosten für die Zustellung von Schriftstücken aufgenommen und sind nicht mehr auf die Zustellungen durch die Post mit Postzustellungsurkunde beschränkt.

Im Übrigen erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Nummer 3

Die Gebührennummern für die Zulassung/Wiederzulassung, Umschreibung und Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr wurden überprüft und neu kalkuliert und werden nunmehr angepasst. Ergänzend werden erstmals Gebührentatbestände für die sog. Tageszulassung von Fahrzeugen, d.h. die Erstzulassung eines Fahrzeuges für die Dauer ausschließlich eines Tages, eingeführt. Neue Gebührentatbestände werden ferner eingeführt für die Registrierung und Antragentgegennahme von juristischen Personen des Privatrechts bei der GKS beim KBA sowie für die Abwicklung von Verwaltungsvorgängen über die GKS.

Hintergrund für die Überprüfung der Gebührennummern war die Einführung der internetbasierten Fahrzeugzulassung zum 01.01.2015. Mit i-Kfz wurde eine Alternative zum analogen Zulassungsverfahren geschaffen. Um für die Verfahren der internetbasierten Fahrzeugzulassung eine Kostendeckung für die Verwaltungsaufwände zu erreichen, wurden entsprechende Gebührennummern in die Anlage (zu § 1) der GebOSt eingeführt, wobei die Gebühren für das analoge Verfahren zunächst unverändert blieben. Im Zuge der Realisierung weiterer i-Kfz-Stufen wurden auch für die weiteren internetbasierten Zulassungsvorgänge Gebührennummern in der Anlage (zu § 1) der GebOSt geschaffen.

Nachdem i-Kfz nunmehr bereits seit Jahren fester Bestandteil im Verwaltungsverfahren ist und die Investivkosten entsprechen amortisiert werden konnten, sollten jetzt sowohl die entsprechenden Gebührennummern für Vorgänge der internetbasierten Zulassung als auch die Gebührennummern für das analoge Verfahren in der Anlage (zu § 1) der GebOSt aktualisiert werden, so dass die jeweils (aktuell) tatsächlich anfallenden Verwaltungsaufwände kostendeckend erfasst werden.. Hierzu hat das BMDV die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der entsprechenden Überprüfung und Neukalkulation beauftragt. Die BASt hat für die Überprüfung mittels einer geschichteten Zufallsstichprobe eine

repräsentative Menge von 42 Zulassungsstellen ausgewählt, um eine Erhebung durchzuführen. Die Erhebung erfolgte auf Grundlage eines umfangreichen Fragebogens. Die Rückläufe zu dem übersandten Fragebogen durch die Zulassungsstellen wurden für eine repräsentative Auswertung entsprechend gewichtet. Zudem wurden die erhobenen Daten umfangreich auf Plausibilität überprüft.

Die anschließende Neukalkulation der Gebühren basierte sodann in Auswertung der Erhebung der BAST auf einem Mengen-, einem Zeit- und einem Kostengerüst, wobei verschiedene Szenarien zugrunde gelegt wurden. Die Szenarien unterscheiden sich anhand bestimmter Rahmenannahmen, u.a. unterschiedlicher Durchsetzungsgrade der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Dabei ist aufgrund zahlreicher Neuerungen im Bereich i-Kfz zu erwarten, dass der Durchsetzungsgradmaßgeblich steigen wird. Hierfür ist zum einen relevant, dass Synergieeffekte dadurch zu erwarten sind, dass mit der 4. Stufe i-Kfz das Vertrauensniveau für die internetbasierte Zulassung auf „substantiell“ erweitert wird. Damit werden für natürliche Personen neue Möglichkeiten zur Identifizierung implementiert. Zum anderen sind die Auswirkungen der GKS als Gegenstand der Stufe 4 i-Kfz zu berücksichtigen. Sammelkunden werden danach zukünftig häufig über die GKS des KBA bearbeitet werden, sodass der Sammelkundenbereich bei den Behördenvorgängen erheblich reduziert wird. Schließlich wird es auch ermöglicht, Zulassungsanträge von juristischen Personen internetbasiert in den Portalen der zuständigen Zulassungsbehörden zu bearbeiten. Insgesamt ist demnach zu erwarten, dass v.a. durch die Einführung der GKS eine erheblich größere Menge an Zulassungsvorgängen online abgewickelt werden wird. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Vorgangsbearbeitung in den Portalen im Rahmen von i-Kfz zukünftig vollautomatisiert erfolgt, sodass mit Ausnahme stichprobenhafter Nachprüfungen keine manuellen Tätigkeiten mehr vorgenommen werden.

Im Ergebnis wurde ein Szenario ausgewählt, welches einen prognostizierten gesamten i-Kfz-Anteil von zwischen 50 und 60 Prozent und davon ausgehend die nachfolgend dargestellten Kostenwerte beinhaltet:

SZ KBA, EA, mF Geb. Nr.	GebOSt	Kosten Behördenvorgang	Abweichung Behördenvorgang von GebOSt	GebOSt	Kosten i-Kfz-Vorgang	Abweichung i-Kfz-Vorgang von GebOSt	Abweichung i-Kfz-Vorgang von Behördenvorgang
221.1 / 221.1.1	27,00 €	30,00 €	3,00 €	27,90 €	12,80 €	-15,10 €	-17,20 €
221.2 / 221.2.1	27,00 €	27,10 €	0,10 €	28,20 €	12,10 €	-16,10 €	-15,00 €
221.6 / 221.7	11,60 €	23,00 €	11,40 €	12,50 €	10,60 €	-1,90 €	-12,40 €
221.8 / 221.8.1	16,70 €	24,20 €	7,50 €	17,00 €	10,40 €	-6,60 €	-13,80 €
221.9 / 221.9.1	16,70 €	23,60 €	6,90 €	17,00 €	9,90 €	-7,10 €	-13,70 €
221.10 / 221.10.1	27,00 €	26,20 €	-0,80 €	27,90 €	12,40 €	-15,50 €	-13,80 €
224.1 / 224.2	6,90 €	15,60 €	8,70 €	5,70 €	1,80 €	-3,90 €	-13,80 €
225.1				11,40 €	4,30 €	-7,10 €	

Die Kostenwerte dieses Szenarios liegen der vorliegenden Änderungsverordnung zugrunde, soweit darin die Gebührennummern für die Zulassung/Wiederzulassung, Umschreibung und Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr angepasst werden.

Eine lediglich geringfügige Abweichung von den Kostenwerten des vorgenannten Szenarios gibt es bei den Gebühren für die Außerbetriebsetzung, d.h. bei den Gebührennummern 224.1 und 224.2. Bei den entsprechenden Verwaltungsvorgängen besteht ein staatliches Interesse daran, dass die Halter den Verwertungsnachweis für ihre Fahrzeuge vorlegen. Dazu sind sie nach der Rechtslage nach der FZV auch verpflichtet. Die Entgegennahme des jeweiligen Verwertungsnachweises ist bei den zuständigen Behörden jedoch mit Aufwand verbunden, der bisher entsprechend durch die Gebührennummern 224.3 und 224.4 abgegolten wurde. Da es sich bei der Vorlage des Verwertungsnachweises bei der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges allerdings um eine dem gesamten Zulassungsverfahren zuzuordnende Handlung handelt, sollte der Aufwand für die Entgegennahme aus systematischen Gründen zukünftig nicht gesondert erhoben, sondern vielmehr auf die Gebühr für die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges aufgeschlagen werden. Aus diesem Grund werden die Gebührennummern 224.3 und 224.4 gestrichen und die Gebühren für die Außerbetriebsetzung in den Gebührennummern 224.1 und 224.2 gegenüber den in dem vorgenannten Szenario enthaltenen Kostenwerten um den entsprechenden, auf den einzelnen Verwaltungsvorgang hochgerechneten Betrag geringfügig erhöht. Für die Hochrechnung wurden die Zahlen aus dem vorliegenden Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2019 zugrunde gelegt. Nach dem Bericht wurden im Jahr 2019 bei einer Gesamtanzahl von 9.325.269 Außerbetriebsetzungsvorgängen 461.266 Verwertungsnachweise ausgestellt. Die wegfallenden Gebühren für die Entgegennahme eines Verwertungsnachweises wurden entsprechend der Zahl der ausgestellten Verwertungsnachweise aufsummiert und die sich ergebende Summe auf die Gesamtanzahl der Außerbetriebsetzungsvorgänge aufgeteilt. Es ergab sich (gerundet) ein aufzuschlagender Betrag von 30 Cent pro Außerbetriebsetzung.

Neu geschaffen werden mit der vorliegenden Änderungsverordnung die Gebührentatbestände für die Tageszulassung von Fahrzeugen. Dies ist erforderlich, da für die Rechtmäßigkeit der Tageszulassung – sowohl als Behördenvorgang, als auch internetbasiert – mit der hiesigen Verordnung erstmals eigenständige Verwaltungsverfahrenregelungen geschaffen werden. Die Gebührenhöhe für die Tageszulassung ergibt sich entsprechend den darin enthaltenen Verwaltungsvorgängen aus einer Addition der Gebühren für die Zulassung und für die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges, aufgeteilt nach den Gebühren für den Behördenvorgang sowie für die internetbasierte Abwicklung des Vorgangs.

Für die beim KBA neu eingerichtete GKS waren ebenfalls neue Gebührentatbestände zu schaffen. Dies betrifft zum einen Gebühren für die Registrierung einer juristischen Person des Privatrechts bei der GKS sowie zum anderen für die Entgegennahme des Antrags eines Großkunden durch das KBA sowie die automatisierte Ergänzung und anschließende Weiterleitung des Antrags an die zuständige Zulassungsbehörde. Darüber hinaus ist dabei zu berücksichtigen, dass das im Zuge der Umsetzung des OZG-Projektes eingeführte Modul zur Überprüfung der Großkunden-Anträge auf Dauer bei dem im Rahmen der Umsetzung des OZG gebildeten Digitalisierungslabor betrieben werden wird. Dafür wurde 15 Cent pro Vorgang errechnet, der unter Nutzung dieses Moduls abgewickelt wird. Diese Zusatzkosten sind in der betreffenden Gebührenposition berücksichtigt.

Schließlich waren für die über die GKS abwickelbaren Verwaltungsvorgänge der Zulassung, Wiederezulassung und Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges neue Gebührentatbestände zu schaffen. Die entsprechenden Gebühren orientieren sich im Grundsatz, d.h. sofern der Vorgang mit gewöhnlichem Bearbeitungsaufwand durchgeführt werden kann, an den entsprechenden Gebührenhöhen für die jeweiligen internetbasierten Verwaltungsvorgänge. Sofern die Abwicklung des Vorgangs im Einzelfall mit einem erhöhten Bearbeitungsaufwand verbunden ist muss sich dieser erhöhte Aufwand auch in der Gebühr widerspiegeln, weshalb für diesen Fall eine zusätzliche, am tatsächlichen Zeitaufwand für die Bearbeitung orientierte Gebühr erhoben werden kann.

Zu Artikel 13 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Das Inkrafttreten der Neufassung der FZV wird auf den 1. September 2023 bestimmt.

Die Frist für das Inkrafttreten berücksichtigt den Zeitraum, der erforderlich ist, um die nötigen Vorkehrungen für die Umsetzung der Änderungen, die im Rahmen dieser Verordnung erfolgen, bei den Zulassungsbehörden, ihren Portalen sowie im KBA zu schaffen, insbesondere was die Einrichtung einer zentralen GKS beim KBA angeht.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf einer Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften (NKR-Nr. 6324, BMDV)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Zeitaufwand (Entlastung):	rund -2.509.000 Stunden
Einmaliger Zeitaufwand:	Keine Auswirkungen
Jährliche Sachkosten (Entlastung):	rund -31,5 Mio. Euro
Einmalige Sachkosten:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -30,8 Mio. Euro
<i>davon aus Bürokratiekosten (Entlastung):</i>	<i>rund -10,8 Mio. Euro</i>
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 2,2 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 40 Mio. Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -8,9 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 4,2 Mio. Euro
'One in one out'-Regel	Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „ Out “ von rund 30,8 Mio. Euro dar.

<p>Weitere Kosten</p> <p style="text-align: right;">Einmalig im Einzelfall Jährlich im Einzelfall</p>	<p>Die Nutzung einer neuen Großkundenschnittstelle (GKS) für juristische Personen mit jährlich mindestens 500 Zulassungen ist gebührenpflichtig.</p> <p>Es entsteht eine einmalige Registrierungsgebühr von je 3.220 Euro für geschätzt 5.000 Unternehmen.</p> <p>Die Gebühr je Zulassungsvorgang beträgt 0,30 Euro, wobei das Ressort von 13 Millionen Vorgängen p.a. ausgeht.</p> <p style="text-align: right;">16,1 Mio. Euro 3.220 Euro 3,9 Mio. Euro 0,30 Euro</p>
<p>Evaluierung</p> <p style="text-align: right;">Ziele:</p> <p style="text-align: right;">Kriterien/Indikatoren:</p> <p style="text-align: right;">Datengrundlage:</p>	<p>Die Neuregelung soll 5 Jahre nach Inkrafttreten durch das Statistische Bundesamt evaluiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erleichterung des Zugangs zur Nutzung der internetbasierten Zulassungsverfahren • Entlastung der Zulassungsbehörden • Zahl der internetbasierten Vorgänge • Zentrales Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes
<p>Nutzen des Vorhabens</p>	<p>Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deutlich verstärkte Nutzung des internetbasierten Verfahrens • Es können Fahrten zur Zulassungsbehörde vermieden werden. Durch die Zeit- und Weegersparnis stellen sich auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft Entlastungen ein • Die automatisierte Antragsbearbeitung entlastet die Zulassungsbehörden

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

II Regelungsvorhaben

Mit dem Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) will das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) allen Fahrzeughaltern ein digitales Zulassungsverfahren ermöglichen. Dies soll durch die Erweiterung der Identifizierungsmöglichkeiten für natürliche und juristische Personen im Rahmen des Antragsverfahrens bei der internetbasierten Fahrzeugzulassung realisiert werden. Die vollautomatisierte Antragsbearbeitung soll der Regelfall bei der Bearbeitung von Anträgen in den Portalen der Zulassungsbehörden werden.

Darüber hinaus wird beim Kraftfahrt-Bundesamt eine Großkundenschnittstelle geschaffen, die es Großkunden ermöglicht, nach entsprechender Registrierung, Massenzulassungsvorgänge in einem automatisierten und einheitlichen Verfahren über diese Schnittstelle abzuwickeln.

Weitere Neuregelungen betreffen unter anderem die Überarbeitung der Vorschriften zu Mietfahrzeugen für Selbstfahrer sowie die Überarbeitung verschiedener Kennzeichenvorschriften oder haben die Vereinfachung der Fahrzeugzulassung bei importierten EU-Fahrzeugen sowie die Erleichterung und Flexibilisierung der Erhältlichkeit blauer Plaketten zum Ziel. Des Weiteren wird die Möglichkeit einer auf einen Tag befristeten internetbasierten Zulassung (Tageszulassung) geschaffen. In dem Zusammenhang der beschriebenen Rechtsänderungen erfolgt auch eine Anpassung der Vorschriften der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt).

III Bewertung

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand unter Beteiligung des Statistischen Bundesamtes nachvollziehbar ermittelt und dargestellt.

III.1 Erfüllungsaufwand

Im Referenzjahr 2021 wurden rund 25,3 Millionen KfZ-Zulassungen, -Außerbetriebsetzungen und Adressänderungen abgewickelt, davon rund 20,1 Millionen Vorgänge durch natürliche Personen. Anders als alle übrigen Fahrzeughalter, können natürliche Personen ihre Verfahren schon bisher internetbasiert abwickeln, haben von dieser Möglichkeit jedoch nur in rund 120.000 Fällen (rund 0,6 %) Gebrauch gemacht.

Die verhaltene Nutzung der internetbasierten Verfahren führt das Ressort auf den Identifikationsprozess zurück, bei welchem bislang die eID-Funktion des Personalausweises (nPA) oder des elektronischen Aufenthaltstitels (eAT) und zusätzlich ein Kartenlesegerät und/oder die AusweisApp erforderlich ist.

Mit dem Regelungsvorhaben (Umsetzung der i-Kfz-Stufe 4) werden weitere Identifikationsmöglichkeiten eingeführt. So können sich Bürgerinnen und Bürger künftig im Nutzerkonto Bund auch mit den Softwarezertifikaten der Steuerverwaltung (ELSTER) identifizieren.

Darüber hinaus wird die internetbasierte Antragstellung künftig auch juristischen Personen offenstehen, wobei die Identifikation über ein Nutzerkonto im Sinne des Onlinezugangsgesetz (OZG) vorgesehen ist. Das BMDV geht nachvollziehbar davon aus, dass mittelfristig 50 % der Verfahren internetbasiert durchgeführt werden.

Bürgerinnen und Bürger

Bei den Bürgerinnen und Bürgern werden **pro Jahr Zeitaufwand** von rund **2,5 Millionen Stunden** sowie **Sachaufwand** von **rund 31,5 Millionen Euro entfallen**. Diese Entlastung resultiert im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

- **Außerbetriebsetzung**

Durch die Änderung im internetbasierten Verfahren bei der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs **entfallen Zeitaufwand** von rund **890.333 Stunden p.a.** und **Sachaufwand** von rund **14,15 Millionen Euro p.a.**

Das Ressort geht auf Basis einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) von 6.677.500 Außerbetriebsetzungen pro Jahr aus, von denen 80 % (= 5.342.000) durch den Halter selbst und 20 % (= 1.335.500) durch Dritte beantragt werden.

Für private Halter, welche die Antragsstellung selbst übernehmen, legt das Ressort einen Zeitaufwand von 28 Minuten (6 Minuten für die Antragsstellung + 22 Minuten Wegezeit) und Wegesachkosten von 3,10 Euro je Fall zugrunde. Unter diesen Annahmen ergibt sich jährlicher Zeitaufwand von rund 2,5 Millionen Stunden ($5.342.000 * 28/60$) und Sachaufwand in Höhe von rund 16,6 Millionen Euro ($5.342.000 * 3,10$ Euro).

Das Ressort nimmt an, dass durch die Rechtsänderungen mittelfristig die Hälfte der Halterinnen und Halter das internetbasierte Verfahren nutzen werden. Auf Basis von Simulationen des Statistischen Bundesamtes nimmt das Ressort für den Einzelfall einen durchschnittlichen Zeitaufwand hierfür von 8 Minuten sowie mittlere Sachkosten von 0,10 Euro an. Somit verringert sich der jährliche Zeitaufwand um 890.333 Stunden ($2.671.000 * (8/60 - 28/60)$) und der jährliche Sachaufwand um rund 8 Millionen Euro ($2.671.000 * (0,10 - 3,10)$).

Übernimmt ein Dritter die Außerbetriebsetzung, entstehen Dienstleistungskosten in Höhe von 23 Euro je Außerbetriebsetzung und damit Sachkosten von jährlich rund 30,7 Millionen Euro ($1.335.500 * 23$ Euro). Das Ressort nimmt an, dass die durch i-Kfz erreichte Aufwandsreduktion in geschätzter Höhe von 20 % an die Kunden weitergegeben wird, wodurch sich die Dienstleistungskosten auf 18,40 Euro je Fall reduzieren. Somit entfällt jährlicher Sachaufwand in Höhe von rund 6,14 Millionen Euro ($1.335.500 * (18,4 - 23)$).

- **Zulassung**

Hinsichtlich der Erst- und Neuzulassungen von Fahrzeugen **entfällt** durch die Änderungen im **internetbasierten Verfahren ein Zeitaufwand** von rund **58.000 Stunden p.a.** und **Sachaufwand** von rund **7,6 Millionen Euro p.a.**

Das Ressort geht jährlich von 1.362.792 Neu- und Erstzulassungen aus. Weiterhin nimmt das Ressort an, dass hiervon 80 % (= 1.090.234) durch Dritte und 20 % (= 272.558) durch den Halter selbst erfolgen.

Für einen privaten Halter, welcher eine Neuzulassung oder Erstzulassung selbst vor Ort beantragt, geht das Ressort nachvollziehbar von einem Zeitaufwand von 35 Minuten (13 Minuten für die Antragsstellung + 22 Minuten Wegezeit) und Sachaufwand in Höhe von 29,02 Euro je Antrag (3,10 Wegesachkosten + 25,92 Euro für Kennzeichen) aus. Das Ressort nimmt auf Basis von Simulationen für das internetbasierte Verfahren einen durchschnittlichen Zeitaufwand von rund 9,5 Minuten und einen Sachaufwand von 29,37 Euro (3,45 Euro Portokosten + 25,92 Euro für das Kennzeichen) je Fall an. Wenn die Hälfte der Anträge (= 136.279) künftig digital über das zentrale Portal einer Zulassungsbehörde erfolgen wird, verringert sich der jährliche Zeitaufwand um rund 58.000 Stunden ($136.279 * (9,5/60 - 35/60)$) und es entsteht zusätzlicher Sachaufwand in Höhe von rund 48.000 Euro ($136.279 * (29,37 - 29,02)$).

Bei der Beauftragung eines Dritten durch den privaten Halter geht das Ressort davon aus, dass die Zeitersparnis von angenommenen 20 % an die Kunden weitergegeben wird.

Dadurch reduzieren sich die Kosten für die Inanspruchnahme eines Dienstleisters von 42 Euro auf 35 Euro ($42 \text{ Euro} * 0,8 + 1,73$ für den Versand). Somit entfällt jährlicher Sachaufwand in Höhe von rund 7,63 Millionen Euro ($1.090.234 * 7$ Euro).

- **Antrag auf Wiederzulassung eines Fahrzeuges ohne Halterwechsel**

Durch die Möglichkeit, die Wiederzulassung ohne Halterwechsel internetbasiert zu beantragen, werden Bürgerinnen und Bürger um rund **66.000 Stunden im Jahr entlastet**. Für den Versand der Zulassungsunterlagen im internetbasierten Verfahren **entstehen jährliche Sachkosten** in der Höhe von rund **59.000 Euro**.

Das Ressort geht auf Basis einer Statistik des KBA von 336.798 beantragten Wiederzulassungen auf denselben privaten Halter aus. Weiterhin geht das Ressort davon aus, dass die Antragsstellung durch den Halter selbst erfolgt.

Für den Ist-Stand (Vor-Ort-Verfahren) ermittelt das Ressort bei einem Zeitaufwand von 31 Minuten je Fall (davon 22 Minuten Wegezeit) nachvollziehbar einen jährlichen Zeitaufwand von 174.012 Stunden ($336.798 \text{ Anträge} * 31/60$) und Sachaufwand von rund 1,04 Millionen Euro ($336.798 \text{ Anträge} * 3,10 \text{ Euro Wegesachkosten}$).

Für einen internetbasierten Antrag auf Wiederzulassung nimmt das Ressort einen Zeitaufwand von 7,5 Minuten an. Damit ergibt sich eine Zeitersparnis von rund 23 Minuten je Antrag im internetbasierten Verfahren (davon 22 Minuten aus dem Wegfall der Wegezeit). Unter der Annahme, dass die Hälfte der Anträge künftig internetbasiert gestellt wird, weist das Ressort nachvollziehbar eine zeitliche Entlastung von rund 66.000 Stunden p.a. aus ($168.399 \text{ internetbasierte Anträge} * -23,5/60$). Trotz Entfallens der Wegesachkosten (3,10 Euro je Fall) geht das BMDV aufgrund der Portokosten (3,45 Euro je Fall) nachvollziehbar von einer monetären Mehrbelastung von rund 59.000 Euro p.a. aus.

- **Fahrzeugschreibung mit Halterwechsel für private Halter**

Durch die Änderungen im internetbasierten Verfahren für Umschreibungen mit Halterwechsel werden Bürgerinnen und Bürger um rund **884.000 Stunden** sowie um rund **11,2 Millionen Euro p.a. entlastet**.

Auf der Grundlage von Daten des KBA geht das Ressort jährlich von 7.523.640 Besitzumschreibungen (mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel) für private Halter aus. Das BMDV geht ferner nachvollziehbar davon aus, dass 60 % der Besitzumschreibungen durch den Halter selbst (= 4.514.184) und 40 % durch die Inanspruchnahme eines Dienstleisters (= 3.009.456) erfolgen.

Für einen privaten Halter, welcher eine Besitzumschreibung selbst vor Ort beantragt, geht das BMDV nachvollziehbar von einem Zeitaufwand von 33 Minuten (11 Minuten für die Antragsstellung + 22 Minuten Wegezeit) und Sachaufwand in Höhe von 29,02 Euro je Antrag (3,10 Wegesachkosten + 25,92 Euro für das Kennzeichen) aus. Für das internetbasierte Verfahren wird nachvollziehbar ein Zeitaufwand von rund 9,5 Minuten und einen Sachaufwand von 29,37 Euro (3,45 Euro Portokosten + 25,92 Euro für das Kennzeichen) angenommen. Unter der Annahme, dass künftig rund 50 % der Beantragung internetbasiert durchgeführt werden (= 2.257.092 Fälle), werden die Bürgerinnen und Bürger um 884.000 Stunden p.a. entlastet ($2.257.092 * (9,5/60 - 33/60)$). Dem gegenüber steht - da die Portokosten (3,45 Euro) die

Wegesachkosten (3,10 Euro) übersteigen - eine monetäre Mehrbelastung von rund 790.000 Euro p.a. ($2.257.092 * (3,45 - 3,10)$).

Hinsichtlich der Beauftragung eines Dritten durch den privaten Halter stellt das Ressort nachvollziehbar dar, dass sich die Sachkosten je Fall - unter der Annahme, dass die Zeiterparnis von 20 % an die Kunden weitergegeben werden - um durchschnittlich 4 Euro reduzieren werden. Somit entfällt jährlicher Sachaufwand in Höhe von rund 12 Millionen Euro ($3.009.456 * 4$ Euro).

- **Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks für private Halter**

Das Ressort geht auf der Grundlage von Daten des Zentrales Fahrzeugregisters und den Bewirtschaftungsdaten nachvollziehbar von 3.490.860 Adressänderungen aus. Auf Basis der Lebenslagenbefragung geht das Ressort davon aus, dass Bürgerinnen und Bürger in 16 % der Adressänderungen bei der Meldung des neuen Wohnsitzes auch ihre Fahrzeugpapiere umschreiben lassen. Folglich geht das Ressort nachvollziehbar von einer gewichteten Wegezeit von 18 Minuten und Wegesachkosten in Höhe von 2,60 Euro je Fall aus. Für die Beantragung vor Ort nimmt das Ressort nachvollziehbar einen Zeitaufwand von 5 Minuten je Fall an. Für die internetbasierte Antragsstellung nach dem Stufe 4-Verfahren geht das Ressort nachvollziehbar von 2 Minuten aus. Für den Versand werden weiterhin 3,45 Euro je Fall angenommen.

Unter der Annahme, dass künftig in 50 % der Fälle das internetbasierte Verfahren genutzt wird, **entfällt ein Zeitaufwand von rund 611.000 Stunden p.a.** ($1.745.430 * (2/60 - 23/60)$). Gleichzeitig **erhöhen sich die Sachkosten** um rund **1,5 Millionen Euro p.a.** ($1.745.430 * (3,45 - 2,60)$).

- **Weitere Neuregelungen**

Für Fahrzeughalter, deren Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt im europäischen Ausland bzw. einem Vertragsstaat des Europäischen Zustellungsübereinkommen liegt, entfällt die Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten. Des Weiteren werden bestimmte dreirädrige Kraftfahrzeuge von der Pflicht zum Führen eines Kennzeichens an der Vorderseite ausgenommen. Das Ressort schätzt nachvollziehbar, dass sich der **Zeitaufwand** durch die beiden Rechtsänderungen um **106 Stunden p.a.** und sich die **Sachkosten** um rund **18.000 Euro p.a. verringern**.

Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben **entlastet** die Wirtschaft **jährlich** um rund **30,8 Millionen Euro**. Dabei **sinken die Bürokratiekosten** um rund **10,8 Millionen Euro**. Diese Entlastung resultiert im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

- **Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges für gewerbliche Halter**

Ausgehend von Daten des KBA geht das Ressort von 2.316.023 Außerbetriebsetzungen p.a. aus. Das BMDV nimmt weiterhin nachvollziehbar an, dass knapp 87 % (= 2.007.220) der Vorgänge als Anträge des Halters selbst und gut 13 % (= 308.803) als Vorgänge über Dritte erfolgen.

Grundsätzlich werden die Annahmen, welche schon bei den Bürgerinnen und Bürger getroffen wurden, übernommen. Eine Ausnahme stellen die Wegezeiten und Wegesachkosten dar, welche mit im gewichteten Mittel mit 14,5 Minuten und 2,03 Euro angesetzt werden. Dies erfolgt unter der Annahme, dass rund ein Drittel der Vorgänge auf Flottenbetreiber entfällt, welche die Anträge oft gesammelt in der Behörde abgeben. Das Ressort bewertet den Zeitaufwand monetär mit einem Lohnsatz, welcher den durchschnittlichen branchenübergreifenden Lohnkosten entspricht (36,30 Euro/Std.). Hinsichtlich der Anträge durch die gewerblichen Halter selbst ist somit im Vor-Ort-Verfahren von einem Erfüllungsaufwand in Höhe von 14,43 Euro je Fall auszugehen ($20,5/60 * 36,30 + 2,03$). Bei der Beauftragung durch einen Dritten setzt das Ressort analog zu den Bürgerinnen und Bürger 23 Euro je Fall an. Somit ist hinsichtlich des Status Quos (Vor-Ort-Verfahren) nachvollziehbar von einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 36,07 Millionen Euro auszugehen ($2.007.220 * 14,43 + 308.803 * 23$). Davon sind etwa 14,4 Millionen Euro als Bürokratiekosten einzuordnen (Wegezeiten und Wegesachkosten fallen methodisch nicht unter die Bürokratiekosten).

Das Ressort geht auch für die Wirtschaft davon aus, dass die Antragsstellungen nach der Rechtsänderung in 50 % der Fälle internetbasiert erfolgen. Zusätzlich trifft das BMDV die Annahme, dass sich die Fallzahl der Antragstellungen durch den Halter selbst, aufgrund des neu geplanten Vorgang einer Tageszulassung, um 7 % (140.506 Fälle) reduziert. Bei analoger Verwendung der Parameter, die bei den Bürgerinnen und Bürger angenommen wurden, beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf 23,76 Millionen Euro p.a. ($933.357 * 14,43 + 933.357 * 4,94 + 308.803 * 18,40$). Davon sind 13,7 Millionen Euro Bürokratiekosten. Dies entspricht einer **jährlichen Entlastung** in Höhe von **12,31 Millionen Euro**. **Die Einsparung bei den Bürokratiekosten der Wirtschaft beträgt rund 708.000 p.a.**

- **Zulassung eines Fahrzeuges für gewerbliche Halter**

Ausgehend von Daten des KBA geht das Ressort von durchgeführten 2.210.854 Erst- und Neuzulassungen für gewerbliche Halter aus, hinsichtlich derer das BMDV nachvollziehbar davon ausgeht, dass 56 % der Neu- und Erstzulassungen selbst und 44 % über Dritte beantragt werden. Für das Vor-Ort-Verfahren leitet das Ressort nachvollziehbar Aufwände je Fall von 38,28 Euro (Antrag durch Halter) und 67,92 Euro (Antrag durch Dritte) her, woraus sich der jährliche Erfüllungsaufwand im Ist-Stand auf 113,46 Millionen Euro p.a. beläuft ($1.238.078 * 38,28 + 972.776 * 67,92$). Davon stellen 107,91 Millionen Euro Bürokratiekosten aus informationspflichten dar.

Nach der FZV-Neufassung beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf 99,54 Millionen Euro, wovon rund 97 Millionen Euro auf Bürokratiekosten entfallen. Dieser wird unter den Annahmen, dass sich die Fallzahl der Antragstellungen durch den Halter um 140.506 Fälle p.a. aufgrund dem neuen Vorgang der Tageszulassung reduzieren wird und künftig 50 % der Anträge internetbasiert gestellt werden, nachvollziehbar dargestellt. Darüber hinaus leitet das BMDV die Aufwände von 35,12 Euro je Fall (Antrag durch Halter - internetbasiert) und 60,92 Euro (Antrag durch Dritte) transparent her.

Somit werden die gewerblichen Halterinnen und Halter um **rund 14 Millionen Euro Erfüllungsaufwand p.a. entlastet**. Die **jährliche Einsparung** bei den **Bürokratiekosten** beträgt dabei **rund 11 Millionen Euro**.

- **Wiederzulassung eines Fahrzeuges für gewerbliche Halter ohne Halterwechsel**

Das Ressort geht auf Basis einer Statistik des KBA von 96.015 beantragten Wiederzulassungen für gewerbliche Halter aus. Für das Vor-Ort-Verfahren wird nachvollziehbar von einem Erfüllungsaufwand von 16,99 Euro je Fall ausgegangen (davon 5,45 Euro Bürokratiekosten). Im internetbasierten Verfahren wird nachvollziehbar ein Erfüllungsaufwand von 7,99 (vollständig Bürokratiekosten) angesetzt. Somit **verringert** sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** um **rund 432.000 Euro**. Die **Bürokratiekosten erhöhen** sich hingegen um **rund 122.000 Euro**.

- **Fahrzeugumschreibung mit Halterwechsel für gewerbliche Halter**

Das Ressort geht auf Basis von Daten des KBA davon aus, dass jährlich 734.729 Umschreibungen durch gewerbliche Halter erfolgen. Weiterhin nimmt das BMDV die bei den Bürgerinnen und Bürgern hergeleiteten Anteile von 60 % eigenen Antragstellungen und 40 % Anträgen über Dritte an. Sowohl für das Vor-Ort-Verfahren als auch im internetbasierten Verfahren werden die Sachkosten und Zeitaufwände, welche schon bei der Vorgabe für die Bürgerinnen und Bürger Anwendung fanden, herangezogen. Der bisherigen Logik folgend, dass

künftig die Hälfte der Anträge im internetbasierten Verfahren gestellt wird, schätzt das Ressort nachvollziehbar, dass sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** um rund **4 Millionen Euro verringert**. Dabei **sinken die Bürokratiekosten** um **590.000 Euro**.

- **Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks für gewerbliche Halter**

Das Ressort geht nachvollziehbar von jährlich 162.347 Anträgen auf Adressänderung durch gewerbliche Halterinnen und Halter aus. Den Aufwand für einen Antrag auf Adressänderung im Vor-Ort-Verfahren wird vom Ressort nachvollziehbar mit 19,44 Euro beziffert (davon 3,03 Euro Bürokratiekosten). Im internetbasierten Verfahren setzt das BMDV nachvollziehbar einen Erfüllungsaufwand von 4,66 je Fall an (vollständig Bürokratiekosten). Unter der Annahme, dass mittelfristig die Hälfte der Anträge im internetbasierten Verfahren erfolgt, **verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand** um knapp **1,2 Millionen Euro** ($81.174 * (4,66 - 19,44)$), wobei die **Bürokratiekosten** um rund **132.000 Euro steigen** ($81.174 * (4,66 - 3,03)$).

- **Tageszulassung für gewerbliche Halter**

Ausgehend von 140.506 Tageszulassungen p.a. sowie einem nachvollziehbar hergeleiteten fallbezogenen Erfüllungsaufwand von 9,62 Euro im Vor-Ort-Verfahren und 6,93 Euro im internetbasierten Verfahren, schätzt das Ressort den **zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand** auf rund **1,2 Millionen Euro** ($70.253 * 9,62 + 70.253 * 6,93$). Davon entfällt rund **1 Million Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten**. Die Entlastung, die bei der Wirtschaft durch die Einführung der Tageszulassung resultiert, wird durch das Ressort bei den Vorgaben zur Zulassung und Außerbetriebsetzung berücksichtigt.

- **Weitere Neuregelungen**

Analog zu den Bürgerinnen und Bürgern entfällt die Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten für gewisse Fahrzeughalter. Hier geht das Ressort nachvollziehbar davon aus, dass sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 5.000 Euro verringert.

Bei einem sogenannten Selbstfahrervermietfahrzeug entfällt künftig die Meldung an die zuständige Zulassungsbehörde, wenn der Mieter einen Mietvertrag über die Dauer von mindestens einem Jahr abschließt. Das BMDV ermittelt nachvollziehbar, dass sich der jährliche Erfüllungsaufwand dadurch um 110.000 Euro verringert.

Versicherer von zulassungsfreien Kraftfahrzeugen sind künftig verpflichtet, die zuständige Behörde über das frühzeitige Ende eines Versicherungsverhältnisses zu informieren.

Dadurch werden die Adressaten mit laufendem Erfüllungsaufwand von rund 78.000 Euro zusätzlich belastet.

Somit **verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand** der Wirtschaft durch die Änderungen der FZV **außerhalb der i-Kfz** um rund **37.000 Euro**. Diese entfallen **vollständig auf Bürokratiekosten** aus Informationspflichten.

Verwaltung

Das BMDV schätzt für die Verwaltung einen **einmaligen Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **44,2 Millionen Euro**. Davon entfallen knapp **40 Millionen Euro** auf den **Bund**. Dieser ist mit rund 32,6 Millionen Euro auf die Einrichtung einer Großkundenschnittstelle (GKS) beim Kraftfahrt-Bundesamt zurückzuführen. Die Einrichtung dieser erfolgt jedoch bereits jetzt im Projektbetrieb. Dabei wurden rund 28 Millionen Euro aus Projektmitteln zur Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes finanziert. Diese Mittel fallen folglich nicht mehr zusätzlich an, werden vom BMDV jedoch methodengerecht als Erfüllungsaufwand ausgewiesen. Den **einmaligen Erfüllungsaufwand der Länder** schätzt das Ressort auf rund **4,2 Millionen Euro**.

Das Ressort schätzt eine **jährliche Entlastung** des Erfüllungsaufwands in Höhe von rund **6,7 Millionen Euro**. Dabei werden die **Länder jährlich** um rund **8,9 Millionen Euro entlastet**, während dem **Bund zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **2,2 Millionen Euro** entsteht. Der verwaltungsseitige Erfüllungsaufwand stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

- **Bereitstellung und Veröffentlichung des XKfz-Standards (Bund)**

In Zusammenhang mit der künftig verpflichtenden Anwendung des XKfz-Standards entsteht beim KBA **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **15.000 Euro** (325 Stunden * 46,50 Euro¹) und **zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **3.000 Euro** (60 Stunden * 46,50 Euro).

- **Verfahren der Tageszulassung (Bund)**

In Zusammenhang mit der Festsetzung der Rechtmäßigkeit und des Verfahrens der auf einen Tag befristeten Erstzulassung (Tageszulassung) entsteht beim KBA **Umstellungsaufwand** in Höhe von rund **9.000 Euro**.

- **Einrichtung und Betrieb der Großkundenschnittstelle (Bund)**

Das neue internetbasierte Zulassungsverfahren für Großkunden macht die Einrichtung einer Großkundenschnittstelle (GKS) beim KBA erforderlich. Das KBA geht für den laufenden Betrieb der GKS nachvollziehbar von fünf Stellen im gehobenen Dienst und neun Stellen im

¹ Stundenlohnsatz für die Beschäftigten des Bundes im gehobenen Dienst.

mittleren Dienst aus. Bei Ansetzen der Lohnkosten pro Mitarbeiterkapazität² (MAK) entsteht so **zusätzlicher Personalaufwand** von rund **859.000 Euro p.a.** ($5 * 74.400 \text{ Euro} + 9 * 54.080 \text{ Euro}$). Hinzu kommen **Sachkosten** in Höhe von **280.000 Euro p.a.**

Für die erstmalige Erstellung und Einrichtung der GKS geht das KBA nachvollziehbar von einer MAK im höheren Dienst, 18,35 MAK im gehobenen Dienst und 1,2 MAK im mittleren Dienst aus, woraus sich **einmalige Personalkosten** in Höhe von rund **1,54 Millionen Euro** ableiten ($1,2 * 54.080 \text{ Euro} + 18,35 * 74.400 \text{ Euro} + 1 * 112.800 \text{ Euro}$). Hinzu kommen einmalige Sachkosten in Höhe von rund 15 Millionen Euro für die technische Infrastruktur, Beratungsleistungen, Softwarekosten und Penetrationstests sowie die Entwicklung der Registrierungsanwendung und der Antragsvalidierung sowie weitere rund 16 Millionen Euro für den IT-Dienstleister, der das Prüfmodul für die Großkundenschnittstelle entwickelt. In Summe entstehen so **einmalige Sachkosten** von rund **31 Millionen Euro**. Der **einmalige Erfüllungsaufwand des Bundes** beläuft sich somit auf **33 Millionen Euro**.

- **Registrierung und Betreuung von Großkunden bei der GKS (Bund)**

Für die Betreuung der juristischen Personen des Privatrechts, die sich künftig beim KBA als Großkunden registrieren lassen können, rechnet das KBA mit 2,8 MAK im mittleren Dienst und 0,5 MAK im gehobenen Dienst. Daraus ergeben sich nachvollziehbar **jährliche Personalkosten** von rund **189.000 Euro** ($2,8 * 54.080 \text{ Euro} + 0,5 * 74.400 \text{ Euro}$). Hinzu kommen **jährliche Sachkosten** von **500.000 Euro**.

- **Überprüfung registrierter Großkunden durch das KBA (Bund)**

Das KBA kann das Bestehen der Voraussetzungen für die Registrierung als Großkunde jederzeit prüfen. Hierdurch entsteht **zusätzlicher jährlicher Personalaufwand** in Höhe von rund **139.000 Euro**. Für die Vorbereitung des Auswertungssystems entsteht **einmaliger Personalaufwand** von **251.000 Euro** ($5.400 * 46,50 \text{ Euro}$). Die **einmaligen Sachkosten** für die Entwicklung des Überwachungssystems werden durch das KBA auf rund **500.000 Euro** geschätzt.

- **Unterrichtung von Beschäftigten der Zulassungsbehörden (Länder)**

Den Zulassungsbehörden entsteht im Rahmen der internetbasierten Zulassung und Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **333.000 Euro** für die Schulung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

² 74.400 Euro für den gehobenen Dienst und 54.080 Euro für den mittleren Dienst.

- **Portale für das internetbasierte Antragsverfahren (Bund und Länder)**

Um die Funktionalitäten der i-Kfz-Stufe 4 abzubilden, wird die Weiterentwicklung eines bestehenden Portals für die Zulassungsbehörden erforderlich sein. Für die Umsetzung stehen den Zulassungsbehörden zwei Wege offen. Variante 1 bildet die Nutzung einer zentral entwickelten OZG-Lösung ab, während Variante 2 die Weiterentwicklung der bestehenden Stufe-3-Portale darstellt.

Variante 1:

Die im Rahmen des OZG identifizierten Themenfelder der Digitalisierung wurden hinsichtlich ihrer Umsetzung einzelnen Bundesländern zugewiesen, welche in ihrem jeweiligen Themenfeld eine digitale Lösung entwickeln und den anderen Bundesländern zur Verfügung stellen. Die digitalen Prozesse für Stufe 4 i-Kfz gestaltet das Land Baden-Württemberg. Dabei wird der gesamte Online-Dienst auf einer Prozess-Plattform (sog. OZG-Hub) neu aufgesetzt. Auf Grundlage von Befragungen wird der **einmalige Erfüllungsaufwand, welcher beim Bund entsteht, mit 6,6 Millionen Euro** angegeben. Ob weiterer einmaliger Aufwand auf Ebene der einzelnen Zulassungsbehörde entstehen wird, wird mangels Erfahrungswerte als nicht abschätzbar aufgeführt. Das BMI schätzt die **Betriebskosten auf Länderebene für das Jahr 2023 und die beiden Folgejahre** unter der Annahme, dass sich alle Bundesländer für eine Nachnutzung entscheiden, auf rund **1,36 Millionen Euro (jährlicher Erfüllungsaufwand)**.

Variante 2:

Das BMDV trifft die Annahme, dass die Hälfte der Zulassungsbehörden den OZG-Hub anbinden (Variante 1) und die andere Hälfte das eigene Portal ausbauen wird (= 210 Zulassungsbehörden). Die befragten Zulassungsbehörden geben im Mittel einen Personalaufwand von 1,7 Stunden für den höheren Dienst, 30,3 Stunden für den gehobenen Dienst und 2,7 Stunden für den mittleren Dienst an. Bei Monetarisierung der Zeitaufwände mit den entsprechenden Lohnkosten, entstehen auf **Landesebene einmalige Personalkosten** in Höhe von **326.000 Euro** ($210 * (2,7 * 33,40 \text{ Euro} + 30,3 * 44,60 \text{ Euro} + 1,7 * 64,90 \text{ Euro})$). Hinzu kommen einmalige Sachkosten in Höhe von 8.500 Euro je Zulassungsbehörde für einen externen Dienstleister, woraus sich in Summe **einmalige Sachkosten** in Höhe von **1,79 Millionen Euro auf Landesebene** ableiten lassen. Für den laufenden Betrieb nimmt das Ressort nachvollziehbar einen Aufwand von 12.600 Euro p.a. je Zulassungsbehörde an. Somit ergeben sich auf **Landesebene jährliche Sachkosten in Höhe von 2,6 Millionen Euro**.

- **Anpassung interner Abläufe und Beschaffung von Soft- und Hardware (Länder)**

In Zusammenhang mit der Bereitstellung von Hard- und Software sowie der Anpassung von internen Prozessen bei den Zulassungsbehörden entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand**

von rund **1,7 Millionen Euro**. Ausgehend von 420 Behörden nimmt das Ressort hierfür je Behörde nachvollziehbar mittlere Sachkosten von 3.767 Euro für zusätzliche Spezialdrucker an. Des Weiteren setzt das Ressort je Behörde einen Zeitaufwand von 3,3 Stunden im gehobenen Dienst für die Beschaffungs- und Anpassungsprozesse sowie weitere 3,6 Stunden (überwiegend im gehobenen Dienst) für die Anpassung interner Abläufe an.

- **Bearbeitung von Anträgen auf Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen (Länder)**

Hinsichtlich der Bearbeitung von Anträgen auf Außerbetriebsetzung geht das Ressort davon aus, dass sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** der Zulassungsbehörden durch die internetbasierten Verfahren mittelfristig um **5,91 Millionen Euro verringert**.

Das Ressort beziffert den jährlichen Erfüllungsaufwand im Ist-Stand (Antragsstellung vor Ort) auf rund 30 Millionen Euro (8.993.523 Außerbetriebsetzungen * 6 Minuten/60 * 33,40 Euro/Std.). Das Ressort geht nachvollziehbar davon aus, dass nach der Änderung der FZV jeweils 4.426.509 Anträge p.a. vor Ort bzw. internetbasiert gestellt werden. Für die Bearbeitung der internetbasierten Antragsstellung setzt das Ressort nachvollziehbar 2 Minuten je Fall sowie 1 Euro Portokosten an. Somit beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand nach Rechtsänderung auf rund 24,1 Millionen Euro (4.426.509 Anträge vor Ort * 6 Minuten/60 * 33,40 Euro + 4.426.509 Anträge internetbasiert * (2 Minuten/60 * 33,40 Euro + 1 Euro Porto)).

- **Bearbeitung von Anträgen auf Zulassung von Fahrzeugen (Länder)**

Das BMDV stellt nachvollziehbar dar, dass sich der Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden im Vor-Ort-Verfahren (Ist-Stand) auf knapp 25,86 Millionen Euro beläuft (3.573.646 Anträge * 13 Minuten/60 * 33,40 Euro). Das Ressort geht auf Grundlage von Befragungen davon aus, dass sich der Zeitaufwand im internetbasierten Verfahren auf 9 Minuten reduzieren wird (Zeitersparnis von 4 Minuten im Vergleich zu dem Vor-Ort-Verfahren). Bei 1.716.570 Anträgen, die nach Rechtsänderung jährlich jeweils vor Ort bzw. internetbasiert gestellt werden, verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf 21,02 Millionen Euro, was einer **jährlichen Entlastung von rund 4,84 Millionen Euro** entspricht.

- **Bearbeitung von Anträgen auf Wiederezulassung von Fahrzeugen ohne Halterwechsel (Länder)**

Durch die geplanten internetbasierten Verfahren bei der Bearbeitung von Anträgen auf Wiederezulassung von Fahrzeugen ohne Halterwechsel werden die **Zulassungsbehörden** um **121.000 Euro p.a. entlastet**.

- **Bearbeitung von Anträgen auf Fahrzeugumschreibung mit Halterwechsel (Länder)**

Das Ressort geht davon aus, dass von den 8.226.022 derzeit noch vor Ort gestellten Anträgen, künftig die Hälfte im internetbasierten Verfahren gestellt wird (= 4.113.011 Anträge p.a.). Für die Bearbeitung eines vor Ort gestellten Antrags auf Besitzumschreibung setzt das Ressort auf Basis von Befragungen einen Zeitaufwand von 11 Minuten je Fall an. Für einen internetbasiert gestellten Antrag werden 8,5 Minuten veranschlagt. Wird die Differenz der Zeitaufwände monetarisiert sind die Personalkosten im internetbasierten Verfahren um 1,39 Euro geringer als im Vor-Ort-Verfahren. Somit ergibt sich eine **jährliche Entlastung des Erfüllungsaufwands** in Höhe von rund **5,72 Millionen Euro**.

- **Bearbeitung von Anträgen auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks (Länder)**

Das Ressort geht nachvollziehbar von 3.093.207 Antragsbearbeitungen aus. Während der Bearbeitung je Fall im Vor-Ort-verfahren 5 Minuten dauert, rechnet das Ressort im internetbasierten Verfahren nachvollziehbar mit einer Bearbeitungsdauer von 6 Minuten. Bei künftig 1.546.604 internetbasierten Antragstellungen geht das Ressort somit von **zusätzlichen Personalkosten** in Höhe von **866.000 Euro p.a.** aus.

- **Bearbeitung von Anträgen auf Tageszulassung (Länder)**

Die Tageszulassung wird als eigenständiger Vorgang neu geschaffen und dabei für die internetbasierte Antragsstellung geöffnet. Ausgehend von jährlich 140.506 künftig möglichen Tageszulassungen (jeweils hälftig vor Ort und im internetbasierten Verfahren) ermittelt das Ressort nachvollziehbar **zusätzliche jährliche Personalkosten** von rund **762.000 Euro**.

- **Nachprüfung automatisierter Entscheidungen (Länder)**

Durch die Nachprüfung von Vorgängen, die bei internetbasierter Antragstellung automatisiert entschieden wurden, entsteht den Zulassungsbehörden zusätzlicher Aufwand. Bei jährlich 12.089.354 Vorgängen, die automatisiert entschieden werden und einer stichprobenhaften Prüfung in 7,5 % der Fälle, geht das Ressort nachvollziehbar von 906.702 Nachprüfungsfällen p.a. aus. Bei einem mittleren Zeitaufwand von 4 Minuten je Prüfung und einem Lohnsatz von 33,40 Euro/Std. entstehen so **jährliche Personalkosten** in Höhe von **2,02 Millionen Euro**.

- **Weitere Neuregelungen (Bund und Länder)**

Insgesamt erhöht sich der **jährliche Erfüllungsaufwand der Verwaltung** durch die **Änderungen der FZV außerhalb der i-Kfz** um rund **279.000 Euro**. Davon entfallen rund 188.000

Euro auf den Bund und rund 91.000 Euro auf die Länder. Zusätzlich entsteht der **Bundesverwaltung einmaliger Aufwand** von rund **3.000 Euro**.

Dieser Erfüllungsaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Rote Kennzeichen dürfen künftig auch von der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), der Bundespolizei, der Polizeien der Länder, der Bundeswehr und der Zollverwaltung beantragt werden. Das Ressort geht für die Antragsbearbeitung nachvollziehbar bundeseitig von einem zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 104.000 Euro aus. Für die Antragstellung geht das Ressort nachvollziehbar von einem jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 77.000 Euro für den Bund und rund 82.000 Euro für die Länder aus.

Den laufenden Mehraufwand, der durch die Dokumentation bei Fahrten mit nicht zugelassenen KFZ mit einem roten Kennzeichen entsteht, quantifiziert das Ressort nachvollziehbar mit rund 7.000 Euro für den Bund und rund 9.000 Euro für die Länder. Des Weiteren geht das Ressort für die Erweiterung des Umfangs aus dem automatisierten Abrufverfahren aus dem ZFZR bundeseitig von einem einmaligen Aufwand in Höhe von rund 3.000 Euro aus.

III.2 Weitere Kosten

In Zusammenhang mit den erweiterten Vorschriften im internetbasierten Zulassungsverfahren erfolgt auch die Anpassung der Vorschriften der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Das internetbasierte Verfahren wird für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft kostengünstiger, während sich die Gebühren im Vor-Ort-Verfahren erhöhen. Insgesamt ergibt sich hier ein 1 zu 1 Ausgleich.

In Zusammenhang mit der Einrichtung der Großkundenschnittstelle werden neue Gebührentatbestände geschaffen. Diese Gebühren fallen für Großkunden an, welche das Großkundenverfahren nutzen. Das Verfahren steht juristischen Personen mit mindestens 500 Zulassungsvorgängen im Jahr offen.

Die Registrierungs-Gebühr (einmalig) beläuft sich auf 3.220 Euro. Das Ressort geht von 5.000 Großkunden aus, woraus sich einmalig weitere Kosten der Wirtschaft in Höhe von 16,1 Millionen Euro ergeben. Die Gebühr je gestelltem Antrag (jährlich) beträgt 0,30 Euro. Das Ressort geht davon aus, dass künftig rund 13 Millionen Anträge p.a. über die Großkundenschnittstelle gestellt werden. Somit entstehen der Wirtschaft jährlich weitere Kosten in Höhe von 3,9 Millionen Euro.

III.3 Evaluierung

Das Vorhaben soll 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert werden. Hierbei soll festgestellt werden, ob ein erleichterter Zugang zur Nutzung der internetbasierten Verfahren sowie eine

Entlastung der Zulassungsbehörden erreicht wurde (**Ziel**). Hierfür soll die Zahl der internet-basierten Vorgänge betrachtet werden (**Kriterien / Indikatoren**). Als **Datengrundlage** dienen Daten und Statistiken aus dem Zentralen Fahrzeugregister des KBA.

IV Ergebnis

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin