

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr u.a.

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

(Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV)

A. Problem und Ziel

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel ... des Gesetzes vom ... Juli 2022 (BGBl. I S. ...) [aktuelle Fassung der FZV eintragen] geändert worden ist, wurde seit ihrer Verkündung erheblich verändert und ergänzt

Mit der vorliegenden Verordnung wird das Ziel verfolgt, die FZV nun in Rahmen eines Neuerlasses begrifflich an EU-Recht anzupassen, verschiedene Beschlüsse auf Bund-Länder-Ebene hinsichtlich der Vorschriften über die Fahrzeugzulassung umzusetzen sowie 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 umgesetzt wird.

Außerdem wird der Grundsatz der europäischen Freizügigkeit noch konsequenter angewandt, indem die Vorschriften zum Empfangsbevollmächtigten für die Fälle der Fahrzeugzulassung, in denen Antragsteller keinen Wohnsitz, Sitz oder Aufenthaltsort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland hat, überarbeitet werden.

Die FZV wird begrifflich an europäische Vorschriften angepasst, die seit dem Inkrafttreten der FZV geändert oder durch andere Vorschriften ersetzt worden sind (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 selbständigen 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 selbständigen 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) ersetzt worden ist). Dies betrifft insbesondere die Verwendung von europarechtskonformen Begrifflichkeiten. Beispielsweise muss der Begriff „EG-Typgenehmigung“ durch den Begriff „EU-Typgenehmigung“ ersetzt werden.

Die FZV wurde seit ihrem Inkrafttreten durch die Einführung der Vorschriften zur internetbasierten Fahrzeugzulassung in einem eigenen Abschnitt 2a und durch die stetige Weiterentwicklung dieser Vorschriften 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) eingeführt, 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) eingeführt 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 die internetbasierte 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 barrierefreier und bürgerfreundlicher zu gestalten, wird das Vertrauensniveau bei der Identifizierung im Rahmen des internetbasierten Verfahrens vom Niveau „hoch“ auf das Niveau „substanziell“ herabgesetzt. Die Sicherheitsniveaus 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 Sicherheitsniveaus „niedrig“, „substanziell“ und „hoch“ unterschieden. Eine Überprüfung ergab, dass das Vertrauensniveau „substanziell“ genügt, um die bei der Antragsstellung zu verarbeitenden Daten gegen einen Missbrauch ausreichend zu schützen.
2. Mit der Umsetzung der i-Kfz-Stufe 4 erhalten juristische Personen erstmals die Möglichkeit, die Zulassungsvorgänge Erstzulassung, Tageszulassung, Umschreibung, Wiederezulassung und Außerbetriebsetzung internetbasiert über die bestehenden i-Kfz-Portale der Zulassungsbehörden zu nutzen. Der Zugang wird durch die Absenkung des Vertrauensniveaus auf „substanziell“ unterstützt.
3. Es wird die Möglichkeit geschaffen, 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 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 Inbetriebnahme eines Fahrzeuges nach Abschluss des internetbasierten Zulassungsverfahrens wird geschaffen, das heißt, die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem neu- oder wiederzugelassenen Fahrzeug wird unmittelbar nach der rechtswirksamen Bekanntgabe des Zulassungsbescheides möglich.
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 teilautomatisierten 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 (BKatV) wird ebenfalls an die Neufassung der FZV angepasst.

Aufgrund der Neufassung der FZV ergeben sich weitere Folgeänderungen anderer Vorschriften, die jedoch im weitesten Sinne 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.

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 Mio. Euro. Gleichzeitig wird im Einzelplan 12 mit Gebührenmehreinnahmen in Höhe von 4,098 Mio 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 Mio Euro durch die Großkunden-Registrierung eingenommen. 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 Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist dem Einzelplan 12 zusätzlich zur Verfügung zu stellen. 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

Das BMDV bat das Statistische Bundesamt um die vollständige Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und Änderung weiterer Vorschriften.

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.

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 2.509.137 Stunden und Sachaufwand von 31,4 Millionen Euro pro Jahr.

Einmaliger Aufwand entsteht nicht.

Tabellarische Zusammenfassung:

Veränderung des jährlichen Zeitaufwands (in Stunden):	-2.509.137
Veränderung des jährlichen Sachaufwands (in Tsd. Euro):	-31.446
Einmaliger Zeitaufwand (in Stunden):	0
Einmaliger Sachaufwand (in Tsd. Euro):	0

Durch die übrigen Änderungen, 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 Tsd. Euro für Porto. Zudem entfällt ein jährlicher Sachaufwand in Höhe von 17 Tsd. 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.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro):	-30.743
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten (in Tsd. Euro):	-10.814
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro):	0

Für die Wirtschaft ergibt sich aufgrund der übrigen Änderung der FZV eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund -37 Tsd. Euro. Davon entfallen -37 Tsd. Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Diese lassen sich im Wesentlichen auf den Entfall der verpflichtenden Eintragung als Selbst-fahrervermietfahrzeug 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. Dabei erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um knapp 2 Millionen Euro; der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen) verringert sich um 8,9 Millionen Euro.

Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 44,1 Millionen Euro. Davon entfallen knapp 40 Millionen Euro an auf den Bund und knapp 4,2 Millionen Euro auf die Länder (inkl. 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 Onlinezugangsgesetzes. Die Kosten für die Einrichtung der GKS beim KBA und die für die Einrichtung des Verfahrens bis zum Zeitpunkt der Aufnahme des Realbetriebs der GKS sind bereits durch Mittel zur Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes in Höhe von ca. 10 Millionen Euro für das Kraftfahrt-Bundesamt 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 Großkundenschnittstelle realisiert worden ist. Diese Mittel fallen also nicht mehr zusätzlich an, obwohl sie im Erfüllungsaufwand dargestellt werden müssen.

Durch die weiteren Änderungen außerhalb i-Kfz erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 72 Tsd. Euro. Dieser entfällt vollständig auf den Bund. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 3 Tsd. Euro. Diese Änderungen des Erfüllungsaufwands sind insbesondere auf die Erweiterung der Berechtigten für ein rotes Kennzeichen zurückzuführen.

F. Weitere Kosten

Keine.

[...]

Referentenentwurf der Bundesministeriums für Digitales und Verkehr u.a.

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

(Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV)¹⁾

Vom ...

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet auf Grund des

- §§ 1j Absatz 1 Nummer 3, 6 Absatz 1 Satz 1 Nummern 5, 6, 7, 11, 14 in Verbindung mit Absatz 3, 6 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4, , 6a Absatz 2, Absatz 3, 6g, 26a und des § 47 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist,
- § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 12 in Verbindung mit Absatz 3 und Absatz 6 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz,
- § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5, 6, 11, 13 in Verbindung mit Absatz 3 und Absatz 6 Satz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, gemeinsam mit dem Bundesministerium des Inneren und für Heimat,
- § 7 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), der zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und
- *[Ggf. noch BMF und BMUV wegen Folgeänderungen in Verordnungen des BMF und BMUV – in Klärung]*

Artikel 1

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

Inhaltsübersicht

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge

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 eine Inbetriebsetzung zulassungsfreier Fahrzeuge
- § 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 im Inland 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, Wiederezulassung
- § 17 Verwertungsnachweis

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

U n t e r a b s c h n i t t 1

Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren über Portale der Zulassungsbehörden

- § 19 Portal
- § 20 Antrag
- § 21 Sicherheitscodes
- § 22 Nachweis der Hauptuntersuchungen und 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 Inbetriebnahme

Unterabschnitt 4

Sofortige Inbetriebnahme bei internetbasierten Zulassungsvorgängen

- § 31 Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebnahme
- § 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 Antrages an die Zulassungsbehörde und die automatische Ergänzung erforderlicher Daten
- § 39 Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde
- § 40 Sofortige Inbetriebnahme 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 Fahrzeugs in das Ausland

Abschnitt 5

Teilnahme ausländischer Fahrzeuge am Straßenverkehr

- § 46 Vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr im Inland
- § 47 Kennzeichen und Unterscheidungszeichen
- § 48 Beschränkung und Untersagung des Betriebs ausländischer Fahrzeuge

Abschnitt 6

Überwachung des Versicherungsschutzes der Fahrzeuge

- § 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

Abschnitt 7

Fahrzeugregister

- § 57 Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister
- § 58 Speicherung der Fahrzeugdaten im örtlichen Fahrzeugregister
- § 59 Speicherung der Halterdaten in den Fahrzeugregistern
- § 60 Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt
- § 61 Übermittlung und Speicherung der Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister
- § 62 Übermittlung von Daten an die Versicherer
- § 63 Mitteilungen an die für die Kraftfahrzeugsteuerverwaltung zuständigen Behörden
- § 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 der Daten im Zentralen Fahrzeugregister

- § 73 Löschung der Daten im 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

- 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 über die Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt
- 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

Abschnitt 1

Allgemeine Regelungen

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung ist anzuwenden auf die Zulassung

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

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind

1. Kraftfahrzeuge: nicht dauerhaft spurgeführte Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden;
2. Anhänger: zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmte und geeignete Fahrzeuge;
3. Fahrzeuge: Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger;
4. EU-Typgenehmigung: die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilte Typgenehmigung in Anwendung
 - a) 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), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2021/1445 (ABl. L 313 vom 6.9.2021, S. 4) geändert worden), 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), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und
 - c) 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), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/519 (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 42) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

5. nationale Typgenehmigung: die behördliche Bestätigung, dass der zur Prüfung vorgestellte Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den geltenden Bauvorschriften entspricht;
6. Fahrzeug-Einzelgenehmigung: die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union 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. Krafträder: zweirädrige Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Falle von Verbrennungsmotoren, oder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 Kilometern pro Stunde;
10. Leichtkrafträder: Krafträder mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und im Falle von Verbrennungsmotoren mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³, aber nicht mehr als 125 cm³;
11. Kleinkrafträder: zweirädrige Kraftfahrzeuge oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und folgenden Eigenschaften:
 - a) zweirädrige Kleinkrafträder:

mit Verbrennungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 cm³ beträgt, oder mit Elektromotor, dessen maximale Nenndauerleistung nicht mehr als 4 kW beträgt;
 - b) dreirädrige Kleinkrafträder:

mit Fremdzündungsmotor, dessen Hubraum nicht mehr als 50 cm³ beträgt, mit einem anderen Verbrennungsmotor, dessen maximale Nutzleistung nicht mehr als 4 kW beträgt, oder mit einem Elektromotor, dessen maximale Nenndauerleistung nicht mehr als 4 kW beträgt;
12. 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 ;
13. motorisierte Krankenfahrstühle: einsitzige, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb, einer Leermasse von nicht mehr als 300 kg einschließlich Batterien jedoch ohne Fahrer, einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 kg, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 Kilometern pro Stunde und einer Breite über alles von maximal 110 cm;
14. Zugmaschinen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart überwiegend zum Ziehen von Anhängern bestimmt und geeignet sind;

15. Sattelzugmaschinen: Zugmaschinen für Sattelanhänger;
16. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen: Kraftfahrzeuge, deren Funktion im Wesentlichen in der Erzeugung einer Zugkraft besteht und die 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 sind, auch wenn sie zum Transport von Lasten im Zusammenhang mit land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet oder mit Beifahrersitzen ausgestattet sind;
17. selbstfahrende Arbeitsmaschinen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind; unter den Begriff fallen auch selbstfahrende Futtermischwagen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h;
18. Stapler: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart für das Aufnehmen, Heben, Bewegen und Positionieren von Lasten bestimmt und geeignet sind;
19. Sattelanhänger: Anhänger, die mit einem Kraftfahrzeug so verbunden sind, dass sie teilweise auf diesem aufliegen und ein wesentlicher Teil ihres Gewichts oder ihrer Ladung von diesem getragen wird;
20. land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte: Geräte zum Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft, die dazu bestimmt sind, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und die die Funktion der Zugmaschine verändern oder erweitern; sie können 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; unter den Begriff fallen auch Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind von einer Zugmaschine gezogen zu werden und dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt sind, wenn das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs weniger als 3,0 beträgt;
21. Sitzkarren: einachsige Anhänger, die nach ihrer Bauart nur bestimmt und geeignet sind, einer Person das Führen einer einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschine von einem Sitz aus zu ermöglichen;
22. Oldtimer: Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen;
23. Probefahrt: die Fahrt zur Feststellung und zum Nachweis der Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs;
24. Prüfungsfahrt: die Fahrt zur Durchführung der Prüfung des Fahrzeugs durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, einen Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, einen Prüfenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation oder einen Angehörigen eines benannten Technischen Dienstes sowie einer anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einschließlich der Fahrt des Fahrzeugs zum Prüfungsort und zurück;
25. Überführungsfahrt: die Fahrt zur Überführung des Fahrzeugs 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.

§ 3

Notwendigkeit einer Zulassung

(1) Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Die Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder für das Fahrzeug eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung erteilt ist und jeweils eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Die Zulassung erfolgt durch Zuteilung eines Kennzeichens, Abstempelung der Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.

(2) Ausgenommen von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren sind

1. folgende Kraftfahrzeugarten:

- 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 nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG mit einem Selbstzündungsmotor und einem Hubraum über 50 cm³,
- 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 km/h 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, Tieren für Sportzwecke oder Rettungsbooten des Rettungsdienstes, des Zivil- oder 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 von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen, 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.

(3) Auf Antrag können die nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis f und Nummer 2 von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommenen Fahrzeuge zugelassen werden.

(4) Der Halter darf die Inbetriebnahme eines nach Absatz 1 zulassungspflichtigen Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn das Fahrzeug zugelassen ist.

§ 4

Voraussetzungen für eine Inbetriebsetzung zulassungsfreier Fahrzeuge

(1) Die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommenen Fahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis g und Nummer 2 Buchstabe a bis g und land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 t dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie einem genehmigten Typ entsprechen oder eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung erteilt ist.

(2) Folgende Fahrzeuge nach Absatz 1 dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zudem ein Kennzeichen nach § 9 führen:

1. Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 Kilometern pro Stunde,
2. Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c,
3. Anhänger nach § 3 Absatz 2 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 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebenen Weise gekennzeichnet sind.

Auf die Zuteilung des Kennzeichens finden die Bestimmungen über die Kennzeichenzuteilung im Zulassungsverfahren mit Ausnahme der Vorschriften über die Zulassungsbescheinigung Teil II entsprechend Anwendung.

(3) Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d bis f dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zudem ein gültiges Versicherungskennzeichen nach § 52 führen. Besteht keine Versicherungspflicht, müssen sie ein Kennzeichen nach § 9 führen, sofern nicht von einer Ausstellung des Versicherungskennzeichens nach § 52 Absatz 4 Gebrauch gemacht wird. Im Falle 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) Kraftfahrzeuge nach § 3 Absatz 2 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; die Angaben sind dauerhaft und deutlich lesbar auf der linken Seite des Fahrzeugs anzubringen. Motorisierte Krankenfahrstühle nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe e müssen zum Betrieb auf öffentlichen Straßen zudem mit einer Kennzeichnungstafel nach der ECE-Regelung Nummer 69 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung von bauartbedingt langsam fahrenden Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger (VkBf. 2003 S. 229) gekennzeichnet sein, die an der Fahrzeugrückseite oben anzubringen ist.

(5) Werden Fahrzeuge nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis f und Nummer 2, für die eine Zulassungsbescheinigung Teil I nicht ausgestellt wurde, auf öffentlichen Straßen geführt oder mitgeführt, ist die Übereinstimmungsbescheinigung, die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Bei einachsigen Zugmaschinen nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Anhängern nach § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a, c, d, g und h genügt es, wenn im Falle 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 ausgehändigt wird.

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

1. einem genehmigten Typ nach Absatz 1 entspricht oder eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung nach Absatz 1 erteilt ist und
2. ein Kennzeichen nach Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 2 oder ein Versicherungskennzeichen nach Absatz 3 Satz 1 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 Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde) dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen.

(2) Ist der Betrieb eines Fahrzeugs, für das ein Kennzeichen zugeteilt ist, untersagt, hat der Eigentümer oder Halter das Fahrzeug unverzüglich nach Maßgabe des § 16 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 Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn der Betrieb des Fahrzeugs nicht nach Absatz 1 untersagt ist oder eine angeordnete Beschränkung eingehalten werden kann.

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

1. ein von ihr bestimmter Nachweis über die Vorschriftsmäßigkeit oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüferingenieurs 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 solcher Anordnungen treffen.

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

(1) Die Zulassung eines Fahrzeugs ist bei der nach § 75 örtlich zuständigen Zulassungsbehörde zu beantragen. Im Antrag sind zur 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:

Familienname, Geburtsname, Vornamen, vom Halter für die Zuteilung oder die Ausgabe des Kennzeichens angegebener Ordens- oder Künstlurname, Datum und Ort 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:

benannter Vertreter mit den Angaben entsprechend Nummer 1 und gegebenenfalls 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 oder gewöhnlichen Aufenthalt, Sitz oder Geschäftsleitung im Inland, dessen Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort im Inland hat, hat der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde auf Verlangen einen Empfangsbevollmächtigten im Inland zu benennen. Dies gilt nicht, wenn der Halter seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt, Sitz oder Geschäftsleitung

1. in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union hat, der eine Zustellung nach § 9 Absatz 1 Nummer 1 oder Nummer 4 des Verwaltungszustellungsgesetz zulässt 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 nach § 14 zu beantragen, dass diese ausgefertigt wird.

(4) Bei erstmaliger Zulassung (Erstzulassung) ist der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine EU-Typgenehmigung vorliegt, durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung zu führen. Der Nachweis nach Satz 1 gilt als geführt, wenn die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung zu diesem Fahrzeug von der Zulassungsbehörde unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer abgerufen worden sind aus

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

. Der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine nationale Typgenehmigung vorliegt, ist durch Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II, in der eine Typ- sowie Varianten-/Versionsschlüsselnummer nach § 20 Absatz 3a Satz 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung eingetragen ist, oder durch die nach § 20 Absatz 3a Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebene Datenbestätigung zu führen. Der Nachweis, dass für das Fahrzeug eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung vorliegt, ist durch Vorlage der entsprechenden Bescheinigung zu führen. Für Fahrzeuge, die von der Zulassungspflicht ausgenommen sind, ist die Übereinstimmungsbescheinigung oder die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Fahrzeug-Einzelgenehmigung vorzulegen.

(5) Im Antrag sind zur Speicherung in den Fahrzeugregistern folgende Fahrzeugdaten anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen:

1. die Verwendung des Fahrzeugs als Taxi, als Mietwagen, zur Vermietung an Selbstfahrer, im freigestellten Schülerverkehr, als Kraftomnibus oder Oberleitungsomnibus im Linienverkehr oder eine sonstige Verwendung, sofern sie nach § 15 Absatz 3 dieser Verordnung oder einer sonstigen auf § 6 des Straßenverkehrsgesetzes beruhenden Rechtsvorschrift der Zulassungsbehörde anzuzeigen 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 Absatz 2 Satz 1 oder Name und Anschrift des gesetzlichen oder benannten Vertreters.

(6) In Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbs neuer Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1b Absatz 2 und 3 des Umsatzsteuergesetzes sind die folgenden Angaben, soweit diese

der Zulassungsbehörde nicht bereits vorliegen, zur Übermittlung an die zuständigen Finanzbehörden zu machen 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 ersten Inbetriebnahme,
4. Kilometerstand am Tag der Lieferung,
5. Fahrzeugart, Fahrzeughersteller (Marke), Fahrzeugtyp und Fahrzeug-Identifizierungsnummer und
6. Verwendungszweck.

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

(8) Außerdem sind zur Speicherung in den Fahrzeugregistern folgende Fahrzeugdaten anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen, sofern sie nicht in den mit dem Antrag vorzulegenden Dokumenten enthalten sind:

1. Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus;
2. Marke, Typ, Variante, Version und Handelsbezeichnung des Fahrzeugs 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 Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
6. bei Zuteilung eines neuen Kennzeichens nach Entstempelung oder Abhandenkommen des bisherigen Kennzeichens das bisherige Kennzeichen;
7. zur Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrzeugs:
 - a) Kraftstoffart oder Energiequelle,
 - b) Höchstgeschwindigkeit in Kilometern pro Stunde,
 - c) Hubraum in cm³
 - d) technisch zulässige Gesamtmasse in kg, Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs (Leermasse) in kg, Stützlast in kg, technisch zulässige Anhängelast – gebremst und ungebremst – in kg, technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg und bei Krafträdern das Leistungsgewicht in kW/kg,

- e) Zahl der Achsen und der Antriebsachsen,
- f) Zahl der Sitzplätze einschließlich Fahrersitz und der Stehplätze,
- g) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m³
- h) Nennleistung in kW und Nenndrehzahl in min⁻¹,
- i) Abgaswert CO₂ in g/km,
- j) Länge, Breite und Höhe jeweils als Maße über alles in mm,
- k) eine Größenbezeichnung der Bereifung je Achse, die in der EU-Typgenehmigung, nationalen Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung bezeichnet oder in dem zum Zwecke der Erteilung einer Einzelgenehmigung nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigt wurde, und
- l) Standgeräusch in dB (A) mit Drehzahl bei min⁻¹ und Fahrgeräusch in dB (A).

Die Zulassungsbehörde kann bei fehlenden Fahrzeugdaten die Vorlage eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von einem Unterschriftsberechtigten eines zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes verlangen.

(9) Das Fahrzeug ist vor Erstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 14 Absatz 1 Satz 3 und vor der Zulassung von der Zulassungsbehörde zu identifizieren.

§ 7

Tageszulassung

(1) Auf Antrag kann die Erstzulassung eines Fahrzeugs 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

1. vermerkt das Datum der Erstzulassung und das Datum der Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I,
2. legt den Sicherheitscode nach § 13 Absatz 1 Satz 4 frei und
3. stellt einen vorläufigen Zulassungsnachweis aus, der folgende Angaben enthalten muss:
 - a) die zuständige Zulassungsbehörde,
 - b) die Antragsnummer,
 - c) das Kennzeichen des zugelassenen Fahrzeugs,
 - d) das Datum der Erstzulassung und 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 Fahrzeugs ist auf öffentlichen Straßen der vorläufige Zulassungsnachweis ununterbrochen bis zum Ablauf des Tages der Erstzulassung von außen gut lesbar im Fahrzeug auszulegen.

§ 8

Zulassung im Inland 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 Fahrzeugs, zur Prüfung einer vorherigen oder anderen Zulassung, der Identität oder der Rechtslage hinsichtlich dieses Fahrzeugs 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. Die Nummer der ausländischen Zulassungsbescheinigung oder die Nummern von deren Teilen I und II sind zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister mit dem Antrag auf Zulassung nachzuweisen.

(2) Bei Fahrzeugen, für die eine EU-Typgenehmigung vorliegt und die bereits in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in Betrieb waren, 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 der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, 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 der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erstmals in Betrieb genommen worden ist. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, ist vor der Zulassung eine Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung durchzuführen.

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

(4) Die Zulassungsbehörde hat die ausländische Zulassungsbescheinigung einzuziehen und mindestens sechs Monate aufzubewahren. Sie hat das Kraftfahrt-Bundesamt über die Einziehung umgehend, mindestens jedoch innerhalb eines Monats, elektronisch zu unterrichten. Ausführungsregelungen zur Datenübermittlung legt das Kraftfahrt-Bundesamt fest und veröffentlicht diese auf seiner Internetseite in entsprechenden Standards. Im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. Auf Verlangen der zuständigen ausländischen Behörde ist die eingezogene Zulassungsbescheinigung über das Kraftfahrt-Bundesamt zurückzusenden.

§ 9

Zuteilung von Kennzeichen

(1) Die Zulassungsbehörde teilt dem Fahrzeug ein Kennzeichen zu, um eine Identifizierung des Halters zu ermöglichen. Das Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen (ein bis drei Buchstaben) für den Verwaltungsbezirk, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und 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 Erkennungsnummer bestimmt sich nach Anlage 1. Das für die Zuteilung vorgesehene Kennzeichen ist dem Antragsteller auf Wunsch vor der Zuteilung mitzuteilen. 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 können besondere Kennzeichen nach Anlage 3 erhalten; die Erkennungsnummern dieser Fahrzeuge bestehen nur aus Zahlen; die Zahlen dürfen nicht mehr als sechs Stellen haben.

(2) Bei der Zulassung von zwei Fahrzeugen auf den gleichen Halter oder der Zuteilung des Kennzeichens für zwei zulassungsfreie kennzeichenpflichtige Fahrzeuge des gleichen Halters wird im Rahmen des Absatzes 1 Satz 1 auf dessen Antrag für diese Fahrzeuge ein Wechselkennzeichen zugeteilt, sofern die Fahrzeuge in die gleiche Fahrzeugklasse M1, L oder O1 nach Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung fallen und Kennzeichenschilder gleicher Anzahl und Abmessungen an den Fahrzeugen verwendet werden können. Wechselkennzeichen dürfen nicht als Saisonkennzeichen, rote Kennzeichen, Kurzzeitkennzeichen oder Ausfuhrkennzeichen ausgeführt werden. Das Wechselkennzeichen besteht aus einem den Fahrzeugen gemeinsamen Kennzeichenteil und dem jeweiligen fahrzeugbezogenen Teil. 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 zur selben Zeit nur an einem der Fahrzeuge geführt werden. Ein Fahrzeug, für das ein Wechselkennzeichen zugeteilt ist, darf auf öffentlichen Straßen nur

1. in Betrieb gesetzt oder
2. abgestellt

werden, wenn an ihm das Wechselkennzeichen vollständig mit dem gemeinsamen Kennzeichenteil und seinem fahrzeugbezogenen Teil angebracht ist. Der Halter darf

1. die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder
2. dessen Abstellen

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. Es kann auch die Festlegung von mehr als einem Unterscheidungszeichen für einen Verwaltungsbezirk beantragt werden. Für die am 1. November 2012 bestehenden

Verwaltungsbezirke dürfen nur die Unterscheidungszeichen beantragt werden, die bis zum 25. Oktober 2012 vergeben worden sind. Die Festlegung eines zusätzlichen Unterscheidungszeichens für den Verwaltungsbezirk kann außerdem beantragt werden, wenn ohne dieses ein Verbrauch der verfügbaren Kennzeichenkombinationen unmittelbar bevorsteht. Die Festlegung und Aufhebung der Unterscheidungszeichen wird im Bundesanzeiger veröffentlicht. Kennzeichen, deren Unterscheidungszeichen aufgehoben sind, dürfen bis zur Außerbetriebsetzung des betroffenen Fahrzeugs weitergeführt werden.

(4) Die Zulassungsbehörde kann das zugewiesene Kennzeichen von Amts wegen oder auf Antrag ändern und hierzu die Vorlage der bisherigen abgestempelten Kennzeichenschilder zur Entstempelung sowie die Vorführung des Fahrzeugs anordnen.

§ 10

Besondere Kennzeichen

(1) Auf Antrag wird für ein Fahrzeug, für das ein Gutachten nach § 23 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorliegt, ein Oldtimerkennzeichen zugewiesen. Dieses Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1. Es führt 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. Die Zulassungsbehörde kann im Einzelfall bei der Berechnung des in § 2 Nummer 22 geforderten Mindestzeitraums bestimmte vor dem Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens liegende Zeiten, in denen das Fahrzeug außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs in Betrieb genommen wurde, anrechnen.

(2) Bei Fahrzeugen, deren Halter von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist, ist abweichend von § 12 Absatz 1 ein Kennzeichen mit grüner Beschriftung auf weißem Grund zuzuteilen (grünes Kennzeichen); ausgenommen hiervon 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. (weggefallen)
8. Fahrzeuge mit einem Wechselkennzeichen nach § 9 Absatz 2.

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 wird einem Fahrzeug ein Saisonkennzeichen zugeteilt. Es besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer nach § 9 Absatz 1 und führt die Angabe eines Betriebszeitraums als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer. Der Betriebszeitraum wird auf volle Monate bemessen; er 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 2 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 auf öffentlichen Straßen nur während des angegebenen Betriebszeitraums

1. in Betrieb genommen oder
2. abgestellt

werden. Der Halter darf

1. die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder
2. dessen Abstellen

auf öffentlichen Straßen nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 5 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 Fahrzeuge

(1) Auf Antrag wird für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes ein Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zugeteilt; für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes jedoch nur, wenn dieses die Anforderungen des § 3 Absatz 2 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllt.

(2) Das Kennzeichen nach Absatz 1 ist das nach § 9 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 10 Absatz 2 und 3, zugeteilte Kennzeichen. Es führt den Kennbuchstaben „E“ als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer, 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 ist nachzuweisen, dass es sich um ein dort bezeichnetes Fahrzeug handelt.

(4) Bei einem Fahrzeug im Sinne des Absatzes 1, das nach den Vorschriften seines Herkunftsstaates, der nicht die Bundesrepublik Deutschland ist, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt ist, erfolgt die Kennzeichnung durch eine Plakette nach Anlage 3, die an der Rückseite des Fahrzeuges gut sichtbar anzubringen ist. Die Plakette wird auf Antrag von einer vom Antragsteller aufgesuchten Ausgabestelle ausgegeben. Ausgabestellen für die Plaketten sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht sonst zuständigen Stellen sowie die nach Anlage 8 Ziffer 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,
2. die Übereinstimmungsbescheinigung oder
3. eine sonstige zum Nachweis geeignete Unterlage.

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 inländischen Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge gleich.

§ 12

Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen

(1) Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummern sind mit schwarzer Beschriftung auf weißem schwarz geradetem Grund auf ein Kennzeichenschild aufzubringen. § 10 Absatz 2, § 41 Absatz 1 und § 43 Absatz 1 bleiben unberührt.

(2) Kennzeichenschilder dürfen nicht spiegeln, verdeckt oder verschmutzt sein; sie dürfen nicht zusätzlich mit Glas, Folien oder ähnlichen Abdeckungen versehen sein, es sei denn, die Abdeckung ist Gegenstand der Genehmigung nach den in Absatz 6 genannten Vorschriften. Form, Größe und Ausgestaltung einschließlich Beschriftung müssen den Mustern, Abmessungen und Angaben in Anlage 4 entsprechen. Kennzeichenschilder müssen reflektierend sein und dem Normblatt DIN 74069, Ausgabe Oktober 2020, Abschnitt 1 bis 8, entsprechen sowie auf der Vorderseite das DIN-Prüf- und Überwachungszeichen mit der zugehörigen Registernummer tragen; hiervon ausgenommen sind Kennzeichenschilder an Fahrzeugen der Bundeswehr nach Anlage 4 Abschnitt 3 sowie Kennzeichenschilder an Fahrzeugen 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 und 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. Stempelplakette und Plakettenträger müssen dem Normblatt DIN 74069, Oktober 2020, 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 Bezirks 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 Fahrzeugs durchgeführt werden, wenn sie von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung erfasst sind.

(5) Kennzeichen müssen an der Vorder- und Rückseite des Kraftfahrzeugs vorhanden und fest angebracht sein. Bei Wechselkennzeichen im Sinne des § 9 Absatz 2 sind der gemeinsame Kennzeichenteil und der fahrzeugbezogene Teil jeweils fest anzubringen. Bei einachsigen Zugmaschinen genügt die Anbringung an der Vorderseite, bei Anhängern und bei Kraffträdern die Anbringung an deren Rückseite. An Fahrzeugen der Klasse L5e nach dem Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e in Verbindung mit Anhang I der Verordnung (EU) 168/2013, die ein amtliches Kennzeichen führen, müssen keine vorderen Kennzeichen vorhanden sein.

(6) Die Anbringung und Sichtbarkeit des hinteren Kennzeichens muss entsprechen:

1. bei Fahrzeugen (Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern) nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2018/858 sowie Fahrzeugen, die nach den Baumerkmale ihres Fahrgestells diesen Fahrzeugen gleichzusetzen sind, den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1003/2010 der Kommission vom 8. November 2010 über die Typgenehmigung der Anbringungsstelle und der Anbringung der hinteren amtlichen Kennzeichen an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 291 vom 9.11.2010, S. 22), die durch die Verordnung (EU) 2015/166 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
2. bei Fahrzeugen (zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge) nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie Fahrzeugen, die nach den Baumerkmale ihres Fahrgestells diesen Fahrzeugen gleichzusetzen sind, den Anforderungen der Richtlinie 2009/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 20) in der jeweils geltenden Fassung,
3. bei Fahrzeugen (zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge) nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie Fahrzeugen, die nach den Baumerkmale ihres Fahrgestells diesen Fahrzeugen gleichzusetzen sind, den Anforderungen 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 vier-rädrigen Fahrzeugen (ABl. L 25 vom 28.1.2014, S.1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/295 (ABl. L 56 vom 28.2.2018, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
4. bei Fahrzeugen nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sowie Fahrzeugen, die nach den Baumerkmale ihres Fahrgestells diesen Fahrzeugen gleichzusetzen sind, den Anforderungen der Richtlinie 2009/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. L 214 vom 19.8.2009, S. 23) in der jeweils geltenden Fassung,
5. bei Fahrzeugen nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sowie Fahrzeugen, die nach den Baumerkmale ihres Fahrgestells diesen Fahrzeugen gleichzusetzen sind, den Anforderungen 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), die zuletzt

durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/540 (ABl. L 121 vom 20.4.2020, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und

6. bei allen anderen als den unter den Nummern 1 bis 5 genannten Fahrzeugen wahlweise den Anforderungen von Nummer 1 oder 5.

Hintere Kennzeichen müssen 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 14 vom 16.1.2019, S. 42) in der jeweils geltenden Fassung entspricht und die das ganze Kennzeichen auf 20 m lesbar macht. Für Fahrzeuge, die nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 EU-genehmigt sind, 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 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208. Die Beleuchtungseinrichtung darf kein Licht unmittelbar nach hinten austreten lassen.

(7) Das vordere Kennzeichen darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad gegen die Fahrtrichtung geneigt sein; der untere Rand darf nicht weniger als 200 mm über der Fahrbahn liegen und die sonst vorhandene Bodenfreiheit des Fahrzeugs nicht verringern. Vorderes und hinteres Kennzeichen müssen in einem Winkelbereich von je 30 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse stets auf ausreichende Entfernung lesbar sein.

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

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

(10) Außer dem Kennzeichen darf 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) am Fahrzeug angebracht werden. Für die Bundesrepublik Deutschland ist dies der Großbuchstabe „D“.

(11) Zeichen und Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit Kennzeichen oder dem Unterscheidungszeichen nach Absatz 10 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 nur geführt werden, wenn die Berechtigung in der Zulassungsbescheinigung Teil I

eingetragen ist. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 3 vorliegen.

(12) Unbeschadet des Absatzes 4 dürfen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn das zugeteilte Kennzeichen auf einem Kennzeichenschild nach Absatz 1, 2 Satz 1, 2 und 3 Halbsatz 1, Absatz 5 Satz 1 und 2 sowie Absätze 6 bis 8 und 9 Satz 1 ausgestaltet, angebracht und beleuchtet ist und die Stempelplakette nach Absatz 3 vorhanden ist und keine verwechslungsfähigen oder beeinträchtigenden Zeichen und Einrichtungen nach Absatz 11 Satz 1 am Fahrzeug angebracht sind. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 vorliegen.

(13) Abweichend von Absatz 2 Satz 1 und Absatz 6 Satz 2 bis 4 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 (VkBl. 1973 S. 558), die zuletzt durch die Bekanntmachung vom 21. Juli 2006 (VkBl. 2006 S. 645) geändert worden sind, eingehalten werden. Die bauartgenehmigte Beleuchtungseinrichtung muss mit dem amtlich zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sein.

§ 13

Zulassungsbescheinigung Teil I

(1) Die Zulassungsbescheinigung Teil I wird nach den Vorgaben der Anlage 6 ausgefertigt. Sie ist mit einer sichtbaren Markierung mit der Aufschrift „Nur für internetbasierte Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ zu versehen. Die sichtbare Markierung trägt zudem eine Druckstücknummer, die für jede Zulassungsbescheinigung Teil I nur einmal vergeben sein darf. Die sichtbare Markierung muss ferner die darunterliegende Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig“ und einen Sicherheitscode so verdecken, dass die darunterliegende Markierung und der Sicherheitscode nur durch Freilegung unumkehrbar sichtbar gemacht werden können.

(2) Sind für denselben Halter mehrere Anhänger zugelassen, kann zusätzlich von der Zulassungsbehörde auf Antrag ein Verzeichnis der für den Halter zugelassenen Anhänger ausgestellt werden. Aus dem Verzeichnis müssen 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 ersichtlich sein.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt stellt der Zulassungsbehörde

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

zur Verfügung, damit die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I maschinell ausfüllen kann. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat diese Typdaten 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) Die Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug nach § 47 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und Einstufung des Fahrzeugs in eine der Emissionsklassen nach § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind unter Angabe des Datums in der Zulassungsbescheinigung Teil I zu vermerken, wenn der Zulassungsbehörde die entsprechenden Voraussetzungen nachgewiesen werden. Die 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 oder das entsprechende Anhängerverzeichnis nach Absatz 2 ist vom jeweiligen Fahrer des Kraftfahrzeugs mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(7) Wird nach Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I für eine in Verlust geratene Bescheinigung diese wieder aufgefunden, hat der Halter oder Eigentümer sie unverzüglich der zuständigen Zulassungsbehörde abzuliefern.

§ 14

Zulassungsbescheinigung Teil II

(1) Mit dem Antrag auf Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung Teil II ist der Zulassungsbehörde die Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug nachzuweisen. In begründeten Einzelfällen kann die Zulassungsbehörde beim Kraftfahrt-Bundesamt anfragen, ob das Fahrzeug im Zentralen Fahrzeugregister eingetragen, ein Suchvermerk vorhanden 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 Fahrzeuge, die im Ausland zugelassen sind oder waren, ist das Ausfüllen eines Vordrucks einer Zulassungsbescheinigung Teil II nur im Zusammenhang mit der Zulassung des Fahrzeugs zulässig.

(2) Die Zulassungsbescheinigung Teil II wird nach den Vorgaben der **Anlage 8** ausgefertigt. Sie ist mit einer sichtbaren Markierung versehen; neben der sichtbaren Markierung befindet sich der Hinweis „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig“. Mit der sichtbaren Markierung werden die darunterliegende Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig“ und ein Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II verdeckt.

(3) Die Ausfüllung 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 ihre Daten von der 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 Fahrzeugs und über dessen Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ noch nicht durch den Hersteller eingetragen, hat die Zulassungsbehörde diese Eintragungen vorzunehmen. Für eine maschinelle Ausfüllung gilt § 13 Absatz 3 entsprechend. Die Zulassungsbehörde vermerkt die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil II unter Angabe der betreffenden Nummer auf der Übereinstimmungsbescheinigung, wenn diese vorgelegt wurde, oder der Datenbestätigung.

(4) Die Vordrucke der Zulassungsbescheinigung Teil II werden vom Kraftfahrt-Bundesamt

1. auf Antrag an die Zulassungsbehörden oder
2. auf schriftlichen Antrag zum Zwecke 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 Nummer 1 oder 2 bevollmächtigten Vertreter

ausgegeben,

(5) Der Verlust eines Vordrucks der Zulassungsbescheinigung Teil II ist vom jeweiligen Empfänger dem Kraftfahrt-Bundesamt anzuzeigen. Der Verlust einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung Teil II ist der zuständigen Zulassungsbehörde anzuzeigen, die das Kraftfahrt-Bundesamt hiervon unterrichtet. Das Kraftfahrt-Bundesamt bietet die in Verlust geratene Bescheinigung auf Antrag im Verkehrsblatt mit einer Frist zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde auf. Eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II darf erst nach Ablauf der Frist ausgefertigt werden. Wird die in Verlust geratene Zulassungsbescheinigung Teil II wieder aufgefunden, ist diese unverzüglich bei der Zulassungsbehörde abzuliefern. Absatz 7 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(6) Sind in einer Zulassungsbescheinigung Teil II die für die Eintragungen der Zulassung bestimmten Felder ausgefüllt oder ist diese beschädigt, ist eine neue Bescheinigung auszustellen. Eine neue Bescheinigung ist ferner auf Antrag stets dann auszustellen, wenn sich die Angaben des Halters geändert haben und diese Angaben ganz oder teilweise einem gesetzlichen Offenbarungsverbot unterliegen. Die das Offenbarungsverbot begründenden Tatsachen sind auf Verlangen nachzuweisen. Die Zulassungsbehörde hat die alte Bescheinigung zu entwerfen und sie unter Eintragung der Nummer der neuen Bescheinigung 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 Zulassungsbehörde jeder verpflichtet, in dessen Gewahrsam sich die Bescheinigung befindet. Die Zulassungsbehörde hat demjenigen, der ihr die Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt hat oder der von ihm bestimmten Stelle oder Person, diese wieder auszuhändigen.

§ 15

Mitteilungspflichten bei Änderungen

(1) Folgende Änderungen von Fahrzeug- oder Halterdaten sind der Zulassungsbehörde zum Zwecke der Änderung der Fahrzeugregister und der Zulassungsbescheinigung unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I, des Anhängerverzeichnisses und bei Änderungen nach Nummern 1 bis 3 auch der Zulassungsbescheinigung Teil II unverzüglich mitzuteilen:

1. Änderungen von Angaben zum Halter, wobei bei alleiniger Änderung der Anschrift die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht vorzulegen ist,
2. Änderung der Fahrzeugklasse nach Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
3. Änderung von Hubraum, Nennleistung, Kraftstoffart oder 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 Stehplatzzahl bei Kraftomnibussen,
9. Änderungen der Abgas- oder Geräuschwerte, sofern sie sich auf die Kraftfahrzeugsteuer oder 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.

Andere Änderungen von Fahrzeug- oder Halterdaten sind der Zulassungsbehörde bei deren nächster Befassung mit der Zulassungsbescheinigung mitzuteilen. Verpflichtet zur Mitteilung ist der Halter und, wenn er nicht zugleich der Eigentümer ist, auch dieser. Die Verpflichtung besteht, bis der Behörde durch einen der Verpflichteten die Änderungen mitgeteilt worden sind. Kommen die nach Satz 3 Verpflichteten ihrer Mitteilungspflicht nicht nach, kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Verpflichtung den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, dessen Betrieb nach Satz 5 untersagt wurde, nicht anordnen oder zulassen.

(2) Der Mitteilungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird auch genügt, wenn diese 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 dem Personenbeförderungsgesetz 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 behinderten Menschen zu und von ihrer Betreuung dienenden Einrichtungen

hat dies vor Beginn und nach Beendigung der Verwendung der zuständigen Zulassungsbehörde unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. 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, 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 nachträglich verkürzt, ist die Anzeige unverzüglich nachzuholen. Zur Eintragung der Verwendung des Fahrzeugs im Sinne des Satzes 1 oder des Satzes 2 ist der Zulassungsbehörde unverzüglich die Zulassungsbescheinigung Teil I vorzulegen.

(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 er diesen Pflichten nicht nach, kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Pflichten den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, dessen Betrieb nach Satz 2 untersagt ist, nicht anordnen oder zulassen. Im Falle des Satzes 1 Nummer 1 teilt die für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständige Zulassungsbehörde nach Vorlage der Zulassungsbescheinigung und der bisherigen Kennzeichenschilder zur Entstempelung dem Fahrzeug ein neues Kennzeichen zu. Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 ändert die für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständige Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I. 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 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 Fahrzeugs.

(5) Tritt ein Wechsel in der Person des Halters ein, hat der bisherige Halter oder Eigentümer dies unverzüglich der Zulassungsbehörde zum Zweck der Änderung der Fahrzeugregister mitzuteilen; die Mitteilung ist entbehrlich, wenn der Erwerber seinen Pflichten nach Satz 3 bereits nachgekommen ist. Die Mitteilung muss das Kennzeichen des Fahrzeugs, Namen, Vornamen und vollständige Anschrift des Erwerbers sowie dessen Bestätigung, dass die Zulassungsbescheinigung übergeben wurde, enthalten. Der Erwerber hat unverzüglich nach Halterwechsel der für seinen Wohnsitz oder Sitz zuständigen Zulassungsbehörde die neuen Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die Fahrzeugdaten nach § 6 Absatz 5 mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen, unter Vorlage des Versicherungsnachweises nach § 49 die Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I zu beantragen und die Zulassungsbescheinigung Teil II zur Änderung vorzulegen (Umschreibung). Sofern dem Fahrzeug bisher ein Kennzeichen einer anderen Zulassungsbehörde zugeteilt war, hat der Erwerber unverzüglich nach Halterwechsel 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 Fahrzeugs. Die Zulassungsbehörde teilt das Ende der Zulassung dem bisherigen Halter oder Eigentümer mit. Abweichend von Satz 5 kann die Zulassungsbehörde auch eine Anordnung nach Absatz 1 Satz 5 erlassen. Im Falle 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 zuständige Zulassungsbehörde durch das Kraftfahrt-Bundesamt hierüber eine Mitteilung, ist das Fahrzeug durch die Zulassungsbehörde außer Betrieb zu setzen. Die Mitteilung erfolgt in elektronischer Form nach den vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten und auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts veröffentlichten Standards. Im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Staat im Inland 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 örtlich zuständigen Zulassungsbehörde nach § 75 Absatz 1

1. bei zugelassenen Fahrzeugen unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und, soweit vorhanden, der Anhängerverzeichnisse,
2. bei zulassungsfreien Fahrzeugen 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 Fahrzeugs 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 Fahrzeugs 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 Fahrzeugs 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 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 solches zulassungsfreies kennzeichenpflichtiges Fahrzeug wieder in Betrieb genommen werden, 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 Wiedenzulassung auf denselben Halter nicht erforderlich, sofern das bisherige Kennzeichen beibehalten wird. Das Fahrzeug muss vor der Wiedenzulassung oder der erneuten Inbetriebnahme 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 3 gilt entsprechend für eine Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Sind die Fahrzeugdaten und Halterdaten im Zentralen Fahrzeugregister bereits gelöscht worden und kann die Übereinstimmungsbescheinigung, die Datenbestätigung oder die Bescheinigung über die Fahrzeug- Einzelgenehmigung des unveränderten Fahrzeugs nicht anderweitig erbracht werden, ist § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend anzuwenden.

§ 17

Verwertungsnachweis

(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 Halter oder Eigentümer dieses Fahrzeug unter Vorlage eines Verwertungsnachweises nach dem Muster in Anlage 9 zur Speicherung in den Fahrzeugregistern bei der Zulassungsbehörde außer Betrieb setzen zu lassen. Der Halter oder Eigentümer hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II der Zulassungsbehörde zwecks Einziehung vorzulegen. Die Zulassungsbehörde überprüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter im Verwertungsnachweis und gibt diesen zurück. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn das Fahrzeug zur Entsorgung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum verbleibt. In diesem Fall tritt an die Stelle des Verwertungsnachweises 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 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 erfolglosem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeugs. Die Zulassungsbehörde teilt das Ende der Zulassung dem bisherigen Halter oder Eigentümer mit. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen.

(4) Verbleibt ein Fahrzeug der Klasse M1, N1 oder L5e zur Entsorgung in einem Drittstaat, so hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs dies gegenüber der Zulassungsbehörde zu erklären und das Fahrzeug außer Betrieb setzen zu lassen. Der Halter oder Eigentümer hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II der Zulassungsbehörde zwecks Einziehung vorzulegen. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen.

(5) Im Übrigen hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs gegenüber der Zulassungsbehörde bei einem Antrag auf Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs zu erklären, dass das Fahrzeug nicht 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 wiederzugelassen worden ist, hat der Halter oder

Eigentümer der Zulassungsbehörde den Verwertungsnachweis zur Speicherung in den Fahrzeugregistern und die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zur Einziehung vorzulegen. Die Zulassungsbehörde hat die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II einzuziehen.

(6) Eine Zulassung, Wiederzulassung oder Zuteilung eines Kennzeichens ist abzulehnen, wenn die Zulassungsbehörde Kenntnis davon hat, dass das Fahrzeug

1. einer anerkannten Stelle nach § 4 Absatz 1 der Altfahrzeug-Verordnung zur Verwertung überlassen oder
2. in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum als Altfahrzeug nach der Richtlinie 2000/53/EG behandelt

wurde.

Abschnitt 3

Internetbasierte Zulassung

§ 18

Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren

(1) Die Zulassung von Fahrzeugen, einschließlich der Vornahme von Zulassungsänderungen und der Kennzeichenzuteilung für zulassungsfreie Fahrzeuge, sowie ihre Außerbetriebsetzung hat nach Maßgabe dieses Abschnittes zu erfolgen, sofern der 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 internetbasierte Verfahren auf informationstechnische Systembestandteile zurückgegriffen wird, die einen Zugang zu den beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten oder zur Großkundenschnittstelle des Kraftfahrt-Bundesamts ermöglichen, sind die vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten Standards einzuhalten

1. für die Datenübermittlung, und mit dieser im Zusammenhang stehende technisch organisatorische Vorkehrungen,
2. für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme und
3. für die Kommunikation im Rahmen internetbasierter Verfahren (XKfz), soweit dieser Standard die betreffende Kommunikation enthält,

. Das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlicht die Standards auf seiner Internetseite und gibt Änderungen der Hauptversionen im Bundesanzeiger sowie im Verkehrsblatt bekannt. Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung sowie gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten automatisiert zu löschen. Ergibt sich in dieser Frist der Bedarf für eine längere Speicherung zum Zwecke der Datenschutzkontrolle oder Datensicherheit, hat die Löschung unverzüglich nach Fortfall dieses Bedarfs zu erfolgen.

(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 der Zulassungsbehörde 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 oder spätestens nach dem Ende deren Bereitstellungsdauer. 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 Entscheidung nach Satz 2 erfolgt elektronisch über ein vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtetes Verfahren. Die im Portal zu dem jeweiligen Dialog gespeicherten Daten sind nach ihrer Übermittlung nach Satz 2 unverzüglich oder nach einem Abbruch des Vorgangs spätestens nach 30 Minuten zu löschen. Bei der Übermittlung der Daten und der Entscheidung nach Satz 2 ist anzugeben, dass es sich um die Daten und die Entscheidung eines internetbasierten Antrags handelt.

(2) Nach Maßgabe von § 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, jedoch an die Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 gebunden. Werden im Fall des Satzes 2 die Standards für die Datenübermittlung nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 nicht beachtet, ist durch die Zulassungsbehörde sicherzustellen, dass diese Verfahren im Zusammenhang mit der elektronischen Antragstellung nach Absatz 1 Satz 1 verwendet werden können.

§ 20

Antrag

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

(2) Bei natürlichen Personen als Halter erfolgt die Identifizierung anhand.

1. eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes, soweit die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos nach § 87a Absatz 6 der Abgabenordnung erfolgt,
2. eines elektronischen Identitätsnachweises nach
 - a) § 18 des Personalausweisgesetzes,
 - b) § 12 des eID-Karte-Gesetzes,
 - c) § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes,
3. eines anderen Identifizierungsmittels, das das Sicherheitsniveau „hoch“ nach den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe c 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) in der jeweils geltenden Fassung, erfüllt, oder
4. eines sonstigen elektronisches Identifizierungsmittels, das mindestens die Anforderungen für das Sicherheitsniveau "substanziell" nach den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 erfüllt.

Die zuständige Zulassungsbehörde kann abweichend davon zulassen, dass ein elektronischer Antrag auch dann übermittelt werden darf, sofern dieser mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der antragstellenden Person versehen und die antragstellende Person mit dem Halter identisch ist. Für die Anbringung der qualifizierten elektronischen Signatur kann eine sonstige Identifizierungsmethode im Sinne des Artikels 24 Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe d Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 zugelassen werden, wenn diese Methode in § 11 Absatz 1 des Vertrauensdienstegesetzes festgelegt ist.

(3) .Bei juristischen Personen, Behörden, Vereinigungen, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, und beruflich Selbständigen als Halter, erfolgt die Identifizierung anhand.

1. eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes, soweit die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos nach § 87a Absatz 6 der Abgabenordnung erfolgt oder
2. eines elektronischen Identifizierungsmittels, das das Sicherheitsniveau „hoch“ nach den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 erfüllt.

Absatz 2 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

(4) Die vom Halter eingegebenen Daten sind durch das Portal maschinell zu verifizieren, zu verarbeiten, mit den im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten, sofern diese vorhanden sind, abzugleichen und durch ein automatisiertes Programm im Portal auf das Vorliegen der Voraussetzungen zu prüfen. Führen die Verifizierung und die Verarbeitung zu einem Ergebnis, das einer antragsgemäßen Entscheidung entgegensteht, ist dies im internetbasierten Dialog anzuzeigen. In diesem Fall können die Angaben bis zu dreimal berichtigt werden, worauf jeweils eine erneute Verifizierung und Verarbeitung erfolgt. Danach wird der internetbasierte Dialog zur internetbasierten Antragstellung abgebrochen.

(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 von Anträgen werden, soweit erforderlich, erfasst und nach § 20 Absatz 4 verifiziert

1. die Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach § 12 Absatz 3 Satz 3,
2. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 13 Absatz 1 Satz 4,
3. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 14 Absatz 2 Satz 3.

(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“ in unmittelbarem Zusammenhang mit einem internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ 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“ in unmittelbarem Zusammenhang mit einem internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ 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 12.

§ 22

Nachweis der Hauptuntersuchungen und 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 erfolgt für die internetbasierte Zulassung oder deren Änderung

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. Die Zuteilung durch die Zulassungsbehörde erfolgt durch Versand zusammen mit Stempelplaketten nach § 26 Absatz 4 Nummer 1.

(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 Anbieter in geeigneter Weise darüber zu unterrichten.

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

1. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
2. Monat und Jahr der Erstzulassung,
3. das Datum der Hauptuntersuchung oder der 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 folgende Daten in das Portal der Zulassungsbehörde einzugeben:

1. die Prüfziffer,
2. das Datum der Hauptuntersuchung oder der 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 der Zulassungsbehörde nach Maßgabe der Anlage 10 zu erfolgen.

(5) Nach erfolgter Zulassung übermittelt die Zulassungsbehörde folgende Daten zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister an das Kraftfahrt-Bundesamt:

1. der Nachweis der Hauptuntersuchung oder der Sicherheitsprüfung mittels Prüfziffer nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2,
2. das Datum der Hauptuntersuchung oder der 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, unterrichtet das Kraftfahrt-Bundesamt die Zulassungsbehörde.

§ 23

Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung sowie Vorbehalt der Nachprüfung

(1) Die Zulassungsbehörde gibt die Entscheidung unmittelbar nach Abschluss des maschinellen Prüfungsvorgangs in Form eines schreibgeschützten elektronischen Bescheides in einem üblichen Format im Portal bekannt, wobei der Bescheid für die Dauer von 30 Minuten nach Bekanntgabe im Portal zum Abruf bereit steht. Sofern der Abruf nach Satz 1 nicht erfolgt, hat die Zulassungsbehörde einen Ausdruck des elektronischen Bescheides an

den Halter zu übersenden. Im Fall der manuellen Bearbeitung und Entscheidung der Zulassungsbehörde nach § 19 Absatz 1 Satz 4 erfolgt die Übersendung eines schriftlichen Bescheides.

(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, am dem die Zulassungsbehörde den Ausdruck abgesandt hat.

(3) Eine automatisierte Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 2 steht einen Monat beginnend mit dem Tag, an dem die Zulassung oder ihre Änderung nach Absatz 2 wirksam wird, 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, falls 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, werden die Daten aus dem Portal der Zulassungsbehörde zusätzlich zu § 19 Absatz 1 Satz 2 über das vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtete Verfahren auch unmittelbar an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister übermittelt.

Unterabschnitt 2

Internetbasierte Außerbetriebsetzung

§ 24

Antrag auf Außerbetriebsetzung

(1) Die Außerbetriebsetzung eines zugelassenen Fahrzeugs oder eines zulassungsfreien Fahrzeugs, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, kann einschließlich der Kennzeichenreservierung nach § 16 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 17 Absatz 1 bis 5, nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 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, wenn ein solcher ausgestellt wurde, wird 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 2 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 wird auf die Identifizierung des Antragstellers verzichtet, 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 aus dem Zentralen Fahrzeugregister zu übernehmen.

§ 25

Außerbetriebsetzung

(1) Liegen die Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung nach maschineller Prüfung durch das Portal der Zulassungsbehörde vor, wird das Fahrzeug in einer automatisierten Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 2 außer Betrieb gesetzt. Abweichend von § 23 Absatz 1 Satz 2 erfolgt die Bekanntgabe der automatisierten Entscheidung, falls diese nicht aus dem Portal der Zulassungsbehörde 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 die Außerbetriebsetzung ist abweichend von § 23 Absatz 2 Halbsatz 2 am Tag der Absendung des Ausdrucks wirksam. Scheitert die maschinelle Prüfung der Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung, erfolgt die Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 4 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 Verarbeitung der freigelegten Sicherheitscodes nach § 21 Absatz 1 Nummer 1 und 2 ersetzt.

(3) Die Zulassungsbehörde teilt dem bisherigen Halter das Datum der Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung durch Übersendung eines schriftlichen Hinweises mit.

Unterabschnitt 3

Internetbasierte Erstzulassung, Tageszulassung, Wiedenzulassung 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 2 von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen ist,
 3. das Kennzeichen als
 - a) allgemeines Kennzeichen nach § 9 Absatz 1 Satz 1 bis 4 und Anlage 4 Abschnitt 2 zugeteilt werden soll,
 - b) als Oldtimerkennzeichen nach § 10 Absatz 1 und Anlage 4 Abschnitt 4 zugeteilt werden soll, sofern dieses nicht im internetbasierten Verfahren erstmalig zugeteilt wird,
 - c) als Saisonkennzeichen nach § 10 Absatz 3 und Anlage 4 Abschnitt 5 zugeteilt werden soll oder
 - d) als Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach § 11 Absatz 1 bis 3 und Anlage 4 Abschnitt 5a zugeteilt werden soll,
 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, den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 und den 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 und, wenn vorhanden, ein Merkmal zur beabsichtigten Beantragung einer Kraftfahrzeugsteuervergünstigung,
4. den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und, falls zutreffend, der 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 .

Die Daten nach Nummer 3 sind nicht erforderlich, sofern eine Steuerbefreiung nach den folgenden Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuergesetzes besteht:

1. § 3 Nummer 6,
2. § 3 Nummer 10 oder
3. § 3a Absatz 1 auch in Verbindung mit § 17.

(3) Die eingegebenen Daten sind durch das Portal nach Maßgabe der Anlage 11 maschinell zu verifizieren und zu verarbeiten. Liegen nach maschineller Prüfung durch das Portal der Zulassungsbehörde 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 Behörde 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 Abstempelung 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 Fahrzeugs erfolgt unter Zuteilung des Kennzeichens,
 - a) durch Bereitstellung des Abrufs des Zulassungsbescheides nach § 23 Absatz 1 Satz 1,
 - b) durch Übersendung eines Ausdrucks des elektronischen Zulassungsbescheides 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 dem Halter oder einer von ihm benannten Person zu übersenden. Sie können auch einzeln an unterschiedliche Adressaten versandt werden.
4. Im Fall des § 23 Absatz 1 Satz 1 erfolgt der Versand der Zulassungsbescheinigung Teil I, der Stempelplaketten und der Plakettenträger spätestens sechs Kalendertage nach Abruf der Zulassungsentscheidung.
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 nur auf einem Kennzeichenschild mit dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht werden. Ein internetbasiert zugelassenes Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn die dafür übersandten Plakettenträger auf den Kennzeichenschildern mit dem zugeteilten Kennzeichen fest angebracht worden sind, außer, es liegt ein Fall des § 28 oder § 31 vor. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines internetbasiert zugelassenen Fahrzeugs 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 die Kennzeichenschilder einziehen. Die Einziehung ist unabhängig von der Vorwerfbarkeit oder der Verfolgung als Ordnungswidrigkeit.

§ 27

Internetbasierte Erstzulassung

(1) Die Erstzulassung eines Fahrzeugs kann nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit § 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 Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen ersetzt.

§ 28

Internetbasierte Tageszulassung

Die Tageszulassung nach eines Fahrzeugs nach § 7 kann internetbasiert nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit den §§ 26 und 27 beantragt werden. Im Übrigen gilt § 7.

§ 29

Internetbasierte Wiederzulassung

(1) Die Zulassung eines Fahrzeugs, das nach § 16 Absatz 2 wieder zugelassen werden soll, kann nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit § 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. Diese Angabe wird durch das Portal im Verfahren nach § 26 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 11 Nummer 2 maschinell verifiziert und verarbeitet.

§ 30

Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebnahme

(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 3

kann nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit § 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 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 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, 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 auch 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) Soll das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden, gelten die folgenden Maßgaben:

1. Scheitert die maschinelle Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen, erfolgt die Entscheidung nach § 19 Absatz 1 Satz 3.
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 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 eine Inbetriebnahme des Fahrzeugs.

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

(6) Im Fall des Wechsels des Halters teilt die Zulassungsbehörde dem bisherigen Halter das Datum der Wirksamkeit der Änderung der Zulassung auf den neuen Halter durch Übersendung eines schriftlichen Hinweises mit.

Unterabschnitt 4

Sofortige Inbetriebnahme bei internetbasierten Zulassungsvorgängen

§ 31

Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebnahme

Ein Fahrzeug darf abweichend von § 12 Absatz 12 ohne Stempelplaketten oder Plakettenträger bis zum Empfang der nach § 26 Absatz 4 Nummer 4 zu übersendenden Stempelplaketten und Plakettenträger in Betrieb genommen werden. Satz 1 gilt längstens für die Dauer von zehn Kalendertagen nach Abruf des automatisierten Zulassungsbescheids

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

Ein gut lesbarer Ausdruck des abgerufenen Zulassungsbescheides ist mitzuführen.

§ 32

Vorläufiger Zulassungsnachweis

(1) In den Fällen des § 31 hat die Zulassungsbehörde zusätzlich zum Zulassungsbescheid nach § 23 Absatz 1 Satz 1 einen vorläufigen Zulassungsnachweis auszustellen. Der vorläufige Zulassungsnachweis ist mit dem Zulassungsbescheid und in der selben Form wie der Zulassungsbescheid zum Abruf bereitzustellen. Der Zulassungsnachweis enthält folgende Angaben:

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

(2) Der vorläufige Zulassungsnachweis ist von außen gut lesbar im Fahrzeug auszuliegen.

Unterabschnitt 5

Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt

§ 33

Großkundenschnittstelle

(1) Für die internetbasierte Entgegennahme und Abwicklung eines Antrags auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiedenzulassung und Außerbetriebsetzung, die durch nach § 34 registrierte juristische Personen des Privatrechts gestellt werden, errichtet und betreibt das Kraftfahrt-Bundesamt eine Großkundenschnittstelle.

(2) Abweichend von § 19 Absatz 1 Satz 1 darf ein Großkunde einen elektronischer Antrag auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiedenzulassung und Außerbetriebsetzung über die Schnittstelle nach Absatz 1 stellen.

§ 34

Registrierung als Großkunde

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat auf elektronischen Antrag eine juristische Person des Privatrechts als Großkunden zu registrieren, die jährlich regelmäßig mehr als 500 Anträge im Sinne des § 33 Absatz 1 pro Jahr stellt. Im Auftrag der Zulassungsbehörde beteiligte Verfahrensanbieter dürfen sich nicht als Großkunden registrieren lassen.

(2) Die juristische Person identifiziert sich bei der elektronischen Antragstellung im Registrierungsverfahren anhand eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes. Dabei erfolgt die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos nach § 87a Absatz 6 der Abgabenordnung. Eine juristische Person des Privatrechts mit Sitz außerhalb Deutschlands und ohne Zugang zu einem nach Satz 1 bezeichneten Nutzerkonto kann die Registrierung beim Kraftfahrt-Bundesamt durch ein gesondertes elektronisches Verfahren beantragen.

(3) In dem Antrag des Großkunden auf Registrierung sind folgende Daten anzugeben:

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

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

1. die nach § 18 Absatz 3 vom Kraftfahrt-Bundesamt bestimmten Anforderungen für den Zugang zur Großkundenschnittstelle,

2. die weiteren vom Krafftahrt-Bundesamt bestimmten Standards für registrierte Großkunden einzuhalten,
3. sich nur ein Mal als Großkunde bei der Großkundenschnittstelle zu registrieren,
4. stets als registrierter Großkunde ein aktives Nutzerkonto nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes zu führen sowie die darin enthaltenen Stammdaten zu pflegen,
5. alle anfallenden Gebührenschulden unverzüglich nach Bekanntgabe der Gebührenbescheide der Zulassungsbehörde und des Krafftahrt-Bundesamts zu begleichen,
6. stets eine ausreichende Anzahl von Kennzeichen bei der zuständigen Zulassungsbehörde zu reservieren,
7. nur die reservierten Kennzeichen für Anträge nach § 33 zu nutzen,
8. 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,
9. als registrierter Großkunde
 - a) alle Änderungen der Angaben nach den Absätzen 3 und 4 unverzüglich dem Krafftahrt-Bundesamt anzuzeigen und
 - b) die ihm im Rahmen der Registrierung vom Krafftahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellten Daten nicht an Dritte weiterzugeben.

Satz 1 Nummer 1 gilt auch im Fall der Beauftragung eines Dienstleisters. Satz 1 Nummer 4 gilt nicht für Großkunden nach Absatz 2 Satz 3. Satz 1 Nummer 6 gilt nicht, wenn ein anderes Verfahren zur Kennzeichenvergabe besteht.

(5) Die Daten, die nach den Absätzen 1, 3 und 4 angegeben werden, sind durch ein automatisiertes Programm des Krafftahrt-Bundesamts maschinell zu verifizieren und auf das Vorliegen der Registrierungs Voraussetzungen zu überprüfen. Das Vorliegen der technischen Voraussetzungen zur Anbindung als Großkunde sind in einem Probelauf nach Vorgaben des Krafftahrt-Bundesamts zu bestätigen.

(6) Liegen die Voraussetzungen zur Registrierung nach den Absätzen 1, 3 und 4 vor, erfolgt eine automatisierte Entscheidung über die Registrierung als Großkunde. Die Entscheidung wird zum Abruf bereitgestellt

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 versehen.

§ 35

Identifizierungsmerkmal

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

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

§ 36

Überprüfung der Voraussetzungen und Widerruf der Registrierung als Großkunde

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

(2) Der Großkunde zur Mitwirkung verpflichtet und hat auf Anforderung des Kraftfahrt-Bundesamts, soweit möglich, 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 Kraftfahrt-Bundesamt die Registrierung widerrufen.

(4) Hat das Kraftfahrt-Bundesamt eine Registrierung einmal widerrufen, darf eine erneute Registrierung nicht automatisiert erfolgen Satz 1 gilt nicht, wenn 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 für

1. sich selbst oder
2. 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 eingeht in einem für ihn eingerichteten Postfach

1. beim Kraftfahrt-Bundesamt oder
2. nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes.

(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.

§ 38

Übermittlung eines Antrages an die Zulassungsbehörde und die automatische Ergänzung erforderlicher Daten

(1) Die Übermittlung der Fahrzeug- 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.

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

(3) Ist im Fall des § 37 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der Halter eine juristische Person, so wird die Vollmacht mit einem qualifizierten elektronischen Siegel im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 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 Unterabsatz 2 Buchstabe d Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 überprüft worden ist, und diese Methode gemäß § 11 Absatz 1 des Vertrauensdienstegesetzes festgelegt ist. In diesem Fall wird der Nachweis, aufgrund dessen der Vertrauensdiensteanbieter die Prüfung vorgenommen hat, in unveränderlicher elektronischer Form beigefügt.

(4) Die Angaben zum Halter werden 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 entnommen.

(5) Bei einem Antrag auf Erstzulassung, Tageszulassung und Wiederzulassung ist

1. der Antrag durch die Großkundenschnittstelle 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 von der Großkundenschnittstelle stammend zu markieren und
5. der Antrag mit allen, im Umfang der Anlage 11 ergänzten Daten, von der Großkundenschnittstelle an das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde weiterzuleiten.

Ist das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde nicht verfügbar, leitet die Großkundenschnittstelle den Antrag in das Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde weiter.

(6) Bei einem Antrag auf Außerbetriebsetzung ist

1. die zuständige Zulassungsbehörde zu ermitteln,
2. eine Antragsnummer zur Übermittlung an die Zulassungsbehörde zu generieren,

3. der Antrag als von der Großkundenschnittstelle stammend zu markieren und
4. der Antrag von der Großkundenschnittstelle an das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde weiterzuleiten.

Absatz 5 Satz 2 gilt entsprechend.

(7) Kann ein Antrag nach Absatz 5 oder Absatz 6 aufgrund der übermittelten Daten nicht erstellt werden, ist der Vorgang bei der Großkundenschnittstelle abubrechen, der Großkunde mittels einer Fehlermeldung zu benachrichtigen und die Antragsdaten zu löschen.

§ 39

Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde

(1) Von der Großkundenschnittstelle übermittelte Anträge werden im Portal nach den Maßgaben der § 19 Absatz 1 Satz 2 bis § 20 Absatz 4 Satz 2 bearbeitet. Der Antrag wird nach Prüfung im Portal zusammen mit der automatisierten Entscheidung an die internen informationstechnischen Verfahren der Zulassungsbehörde übermittelt. In den Fällen des § 38 Absatz 5 Satz 2 oder Absatz 6 Satz 2 erfolgt die manuelle Bearbeitung des Antrags nach den allgemeinen Vorschriften.

(2) Im Fall des Absatz 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 zu übermitteln:

1. das Datum der Zulassung oder der Außerbetriebsetzung,
2. die Höhe der festgesetzten Gebühr und
3. die Fahrzeug- 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.

(4) Sofern eine Bekanntgabe nach Absatz 2 scheitert oder im Fall des Absatzes 1 Satz 3, erfolgt die Bekanntgabe durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides. Die Zulassung wird wirksam am dritten Tag, der dem 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 der Entscheidung der Zulassungsbehörde zu informieren.

(5) Die Zulassungsbehörde kann im den Fall des § 38 Absatz 5 Satz 2 oder Absatz 6 Satz 2, sofern der Großkunde zugestimmt hat, abweichend von Absatz 4 anstelle eines schriftlichen Bescheides einen elektronischen Bescheid erlassen. Der Bescheid nach Satz 1 ist dadurch bekannt geben, 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 erfolgt.

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

(7) Erfolgt die Bearbeitung eines Antrags nach Absatz 1 Satz 1 auf Erstzulassung, Tageszulassung und Wiederzulassung, gibt die Zulassungsbehörde die abschließende Entscheidung zum Zwecke der sofortigen Inbetriebnahme dem Großkunden bekannt, indem sie ihm den Zulassungsbescheid und den vorläufigen Zulassungsnachweis in geeigneter Weise elektronisch 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 Inbetriebnahme nach Entscheidung der Zulassungsbehörde

Für die sofortige Inbetriebnahme eines Fahrzeugs gelten die Vorschriften des Abschnitts 4 mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abrufs der Entscheidung die Bekanntgabe in elektronischer Form tritt.

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

(1) Ein Fahrzeug darf, wenn es vorbehaltlich der Sätze 3 und 4 nicht zugelassen ist, auch ohne eine EU-Typgenehmigung, nationale Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung zu Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden, wenn eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht und das Fahrzeug unbeschadet des § 42 ein Kennzeichen mit roter Beschriftung auf weißem rot gerandetem Grund (rotes Kennzeichen) führt. Dies gilt auch für notwendige Fahrten zum Tanken und zur Außenreinigung anlässlich solcher Fahrten nach Satz 1 sowie für notwendige Fahrten zum Zwecke der Reparatur oder Wartung der betreffenden Fahrzeuge. Ein Fahrzeug, dem nach § 10 Absatz 3 ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, darf außerhalb des Betriebszeitraums nach den Sätzen 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 den Sätzen 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) Rote Kennzeichen und besondere Fahrzeugscheinhefte für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach Anlage 13 können durch die örtlich zuständige Zulassungsbehörde zuverlässigen Kraftfahrzeugherstellern, Kraftfahrzeugteileherstellern, Kraftfahrzeugwerkstätten und Kraftfahrzeughändlern sowie durch die in der Anlage 2 genannten zuständigen Zulassungsbehörden der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundespolizei und der Zollverwaltung, befristet oder widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung, auch an unterschiedlichen Fahrzeugen, zugeteilt werden. Ein rotes Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 9 Absatz 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „06“. Für jedes Fahrzeug ist eine gesonderte Seite des Fahrzeugscheinheftes zu dessen Beschreibung zu verwenden; die Angaben zum Fahrzeug sind vollständig und in dauerhafter Schrift vor Antritt der ersten Fahrt einzutragen. Das Fahrzeugscheinheft ist bei jeder Fahrt mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Über jede Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrt sind fortlaufende Aufzeichnungen zu führen, aus denen das verwendete Kennzeichen, das Datum der Fahrt, deren Beginn und Ende, der Fahrzeugführer mit dessen Anschrift, die Fahrzeugklasse und der Hersteller des Fahrzeugs, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Fahrtstrecke ersichtlich sind. Die Aufzeichnungen sind vor dem jeweiligen Fahrtantritt einzutragen, wobei Angaben zum Ende der Fahrt und der Fahrtstrecke auch unverzüglich nach Fahrtende nachgeholt werden können, und ein Jahr lang aufzubewahren; sie sind zuständigen Personen auf Verlangen jederzeit zur Prüfung auszuhändigen. Das rote Kennzeichenschild ist mit dem dazugehörigen Fahrzeugscheinheft der Zulassungsbehörde zwecks Entwertung unverzüglich vorzulegen, wenn

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

(3) Rote Kennzeichen und besondere Fahrzeugscheinhefte für Fahrzeuge mit roten Kennzeichen nach Anlage 13 können durch die örtlich zuständige Zulassungsbehörde auch Technischen Prüfstellen, zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Diensten sowie anerkannten Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Durchführung von Prüfungsfahrten im Rahmen von Untersuchungen, Prüfungen und Begutachtungen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung oder nach § 5 widerruflich zur wiederkehrenden betrieblichen Verwendung an unterschiedlichen Fahrzeugen zugeteilt werden. Das rote Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 9 Absatz 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „05“. Absatz 2 Satz 3 bis 7 gilt entsprechend.

(4) Mit dem Antrag auf Zuteilung eines roten Kennzeichens sind vom Antragsteller zum Zwecke der Speicherung in den Fahrzeugregistern seine in § 6 Absatz 1 Satz 2 bezeichneten Daten und die in § 6 Absatz 5 Nummer 3 bezeichneten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Änderungen dieser Daten sind der Zulassungsbehörde zum Zwecke der Änderung der Fahrzeugregister und des Fahrzeugscheinheftes unter dessen Vorlage unverzüglich mitzuteilen. § 15 Absatz 2 gilt entsprechend.

(5) Rote Kennzeichen sind nach § 12 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 7 auszugestalten und anzubringen. Sie brauchen jedoch nicht fest angebracht zu sein. Fahrzeuge mit roten Kennzeichen dürfen im Übrigen nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 12

Satz 1 in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 und 3 vorliegen.

(6) Die §§ 29 und § 12 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung finden keine Anwendung.

§ 42

Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen

(1) Ein Fahrzeug darf, wenn es - vorbehaltlich des Satzes 3 - nicht zugelassen ist, zu Probe- oder Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. es einem genehmigten Typ entspricht oder 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 dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht und
4. es ein Kurzzeitkennzeichen führt.

§ 38 Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Ein Fahrzeug, dem nach § 10 Absatz 3 ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, darf nach Satz 1 außerhalb des Betriebszeitraums in Betrieb gesetzt werden, wenn das Saisonkennzeichen nicht gleichzeitig geführt wird. § 31 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleibt unberührt. § 12 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist nicht anzuwenden.

(2) Auf Antrag hat die örtlich zuständige Zulassungsbehörde oder die für den Standort des Fahrzeugs 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

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

zur Speicherung in den Fahrzeugregistern mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.

(3) Ein Kurzzeitkennzeichen darf

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

verwendet werden. Kurzzeitkennzeichen sind nach § 12 , ausgenommen Absatz 3 Satz 2, 3 und 5 bis 7, in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 6 auszugestalten und anzubringen. Sie brauchen jedoch nicht fest angebracht zu sein. Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen dürfen im Übrigen nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 12 Satz 1 in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 bis 4 vorliegen.

(4) Das Kurzzeitkennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach Maßgabe des § 9 Absatz 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „03“ oder „04“. Das Kennzeichenschild für das Kurzzeitkennzeichen enthält außerdem ein Ablaufdatum, das längstens auf fünf Tage ab der Zuteilung zu bemessen ist. Nach Ablauf der Gültigkeit des Kurzzeitkennzeichens darf das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf im Falle des Satzes 3 die Inbetriebnahme des Fahrzeugs 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 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 Fahrzeugs zuständig ist, oder einem angrenzenden Bezirk und zurück 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 Sicherheitsprüfung nach § 29 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 Fahrzeugs zuständig ist, oder einem angrenzenden Bezirk und zurück 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 Fahrzeugs zuständig ist, oder einem angrenzenden Bezirk und zurück durchgeführt werden. Auf 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, sind die Sätze 1 und 2 nicht anzuwenden.

(8) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 und die Absätze 6 und 7 gelten nicht für Fahrzeuge, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung für unvollständige Fahrzeuge ausgestellt wurde, soweit deren Betriebs- und Verkehrssicherheit durch einen von der Zulassungsbehörde bestimmten Nachweis oder durch ein entsprechendes Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung belegt wird.

§ 43

Fahrten zur Teilnahme an Veranstaltungen für Oldtimer

(1) Oldtimer, die an Veranstaltungen teilnehmen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, benötigen hierfür sowie für Anfahrten zu und Abfahrten von solchen Veranstaltungen keine Betriebs-erlaubnis und keine Zulassung, wenn sie ein rotes Oldtimerkennzeichen führen. Dies gilt auch für Probefahrten und Überführungsfahrten sowie für Fahrten zum Zwecke der Repa-ratur oder Wartung der betreffenden Fahrzeuge und für Fahrten zum Tanken und zur Au-ßenreinigung anlässlich der Fahrten nach Satz 1. § 31 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zu-lassungs-Ordnung bleibt unberührt.

(2) Für die Zuteilung und Verwendung der roten Oldtimerkennzeichen findet § 41 Ab-satz 2 bis 5 entsprechend mit der Maßgabe Anwendung, dass ein Fahrzeugscheinheft für Oldtimerfahrzeuge mit roten Kennzeichen nach dem Muster der Anlage 15 ausgegeben wird und dass das Kennzeichen nur an den Fahrzeugen verwendet werden darf, für die es ausgegeben worden ist. Das rote Oldtimerkennzeichen besteht aus einem Unterschei-dungszeichen und einer Erkennungsnummer jeweils nach § 9 Absatz 1, jedoch besteht die Erkennungsnummer nur aus Ziffern und beginnt mit „07“. Es ist nach § 12 in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 7 auszugestalten und anzubringen. Fahrzeuge mit rotem Old-timerkennzeichen dürfen im Übrigen nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 12 in Betrieb genommen werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 4 nicht vorliegen.

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

§ 44

Fahrten im internationalen Verkehr

Für Fahrzeuge, für die 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 Fahrzeugs in das Ausland

(1) Soll ein zulassungspflichtiges nicht zugelassenes Kraftfahrzeug oder ein zulas-sungsfreies und kennzeichenpflichtiges Kraftfahrzeug, dem kein Kennzeichen zugeteilt ist, mit eigener Triebkraft oder ein Anhänger hinter einem Kraftfahrzeug dauerhaft in einen an-deren Staat verbracht werden, sind die Vorschriften dieser Verordnung vorbehaltlich der §§ 41 und 42, soweit dies von dem ausländischen Staat zugelassen ist, mit folgender Maßgabe anzuwenden:

1. Das Fahrzeug darf nur zugelassen werden, wenn durch Vorlage einer Versicherungs-bestätigung im Sinne der Anlage 16 nachgewiesen ist, dass eine Haftpflichtversiche-rung nach dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahr-zeuge und Kraftfahrzeuganhänger besteht und wenn der nächste Termin zur Durch-führung der Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nach dem Ablauf der Zulassung nach Nummer 2 liegt; ansonsten ist eine solche Untersu-chung durchzuführen.

2. Die Zulassung ist auf die Dauer der nach Nummer 1 nachgewiesenen Haftpflichtversicherung, längstens auf ein Jahr, zu befristen. Unberührt bleibt die Befugnis der Zulassungsbehörde, durch Befristung der Zulassung und durch Auflagen sicherzustellen, dass das Fahrzeug in angemessener Zeit den Geltungsbereich dieser Verordnung verlässt.
3. An die Stelle des Kennzeichens tritt das Ausfuhrkennzeichen. Es besteht aus dem Unterscheidungszeichen nach § 9 Absatz 1 Satz 2 und einer Erkennungsnummer. Die Erkennungsnummer besteht aus einer ein- bis vierstelligen Zahl und einem nachfolgenden Buchstaben. Das Kennzeichenschild enthält außerdem das Ablaufdatum der Zulassung. Das Kennzeichen ist nach § 12, ausgenommen Absatz 3 Satz 2, 3 und 5 bis 7, in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 8 auszugestalten und anzubringen. Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen dürfen nur nach Maßgabe des § 12 Absatz 12 in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen nach Satz 6 vorliegen.
4. Die Zulassungsbescheinigung Teil I ist auf die Ausfuhr des Fahrzeugs zu beschränken und mit dem Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer der Zulassung zu versehen. Zusätzlich kann ein Internationaler Zulassungsschein nach Maßgabe des § 44, auf dem das Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer der Zulassung vermerkt ist, ausgestellt werden. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Zulassung darf das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb gesetzt werden. Der Halter darf im Falle des Satzes 3 die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen.

(2) Bei der Zuteilung eines Ausfuhrkennzeichens sind der Zulassungsbehörde zur Speicherung in den Fahrzeugregistern neben den in § 6 Absatz 1 Satz 2 bezeichneten Halterdaten die in § 6 Absatz 5 Nummer 3 bezeichneten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und das Ende des Versicherungsverhältnisses sowie die zur Ausstellung der Zulassungsbescheinigung erforderlichen Fahrzeugdaten und bei Personenkraftwagen die vom Hersteller aufgebrachte Farbe des Fahrzeugs mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.

(3) Der Führer eines Kraftfahrzeugs 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 dieses Kennzeichens unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung und der nach § 9 zugeteilten Kennzeichen zur Entstempelung zu beantragen. Die bisherige Zulassungsbescheinigung Teil I ist einzuziehen. Die Zulassungsbescheinigung Teil II ist fortzuschreiben. § 14 Absatz 5 ist entsprechend anzuwenden. Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden.

Abschnitt 5

Teilnahme ausländischer Fahrzeuge am Straßenverkehr

§ 46

Vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr im Inland

(1) In einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassene Fahrzeuge dürfen vorübergehend am Verkehr im Inland teilnehmen, wenn für sie von einer zuständigen Stelle des anderen Mitgliedstaates oder des anderen Vertragsstaates eine gültige Zulassungsbescheinigung ausgestellt und im Inland 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. Bei Krafträdern müssen aus der Zulassungsbescheinigung zusätzlich die Angaben zu Hubraum, Nennleistung und Gewicht des Fahrzeugs hervorgehen. Zulassungsbescheinigungen nach Satz 1, die den Anforderungen des Satzes 2 genügen und ausschließlich zum Zwecke der Überführung eines Fahrzeugs ausgestellt werden, werden vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Verkehrsblatt bekannt gemacht. Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Mitgliedstaat oder anderen Vertragsstaat im Inland befunden hat.

(2) In einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zulassungsfreie Anhänger dürfen vorübergehend am Verkehr im Inland teilnehmen, wenn sie von einem Zugfahrzeug gezogen werden, das im selben Mitgliedstaat oder im selben Vertragsstaat zugelassen ist und im Inland kein regelmäßiger Standort begründet ist.

(3) In einem Drittstaat zugelassene Fahrzeuge dürfen vorübergehend am Verkehr im Inland teilnehmen, wenn für sie 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 ist und im Inland 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 im Inland befunden hat.

(4) Ausländische Fahrzeuge dürfen vorübergehend am Verkehr im Inland nur teilnehmen, wenn sie betriebs- und verkehrssicher sind.

(5) Ist die Zulassungsbescheinigung nicht in deutscher Sprache abgefasst und entspricht sie nicht der Richtlinie 1999/37/EG 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) Der Führer des Kraftfahrzeugs hat die ausländische Zulassungsbescheinigung nach Absatz 1 oder 2 sowie die nach Absatz 5 erforderliche Übersetzung oder den Internationalen Zulassungsschein nach Absatz 3 mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(7) Als vorübergehend im Sinne der Absätze 1 und 2 gilt ein Zeitraum bis zu einem Jahr. Die Frist beginnt

1. bei Zulassungsbescheinigungen mit dem Tag des Grenzübertritts und
2. bei internationalen Zulassungsscheinen nach dem Internationalen Abkommen vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr mit dem Ausstellungstag.

Die Frist kann im Einzelfall auch länger sein, wenn die vorübergehende Verkehrsteilnahme in Wahrnehmung der Arbeitnehmerfreizügigkeit, der Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit nach dem Recht der Europäischen Union geschieht.

§ 47

Kennzeichen und Unterscheidungszeichen

(1) In einem anderen Staat zugelassene Kraftfahrzeuge müssen an der Vorder- und Rückseite ihre heimischen Kennzeichen führen, 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 müssen. Krafträder benötigen nur ein Kennzeichen an der Rückseite. In einem anderen Staat zugelassene Anhänger oder Anhänger im Sinne des § 46 Absatz 2 müssen an der Rückseite ihr heimisches Kennzeichen nach Satz 1 oder, wenn ein solches nicht zugeteilt oder ausgegeben ist, das Kennzeichen des ziehenden Kraftfahrzeugs führen.

(2) In einem anderen Staat zugelassene Fahrzeuge müssen außerdem das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates führen, das 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 entsprechen muss. Bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind und 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 führen, ist die Anbringung eines Unterscheidungszeichens nach Satz 1 nicht erforderlich.

§ 48

Beschränkung und Untersagung des Betriebs ausländischer Fahrzeuge

Erweist sich ein ausländisches Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig, ist § 5 anzuwenden; muss der Betrieb des Fahrzeugs untersagt werden, wird die im Ausland ausgestellte Zulassungsbescheinigung oder der Internationale Zulassungsschein an die ausstellende Stelle zurückgesandt. Hat der Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs keinen Wohn- oder Aufenthaltsort im Inland, ist für Maßnahmen nach Satz 1 jede Verwaltungsbehörde nach § 75 Absatz 1 zuständig.

Abschnitt 6

Überwachung des Versicherungsschutzes der Fahrzeuge

§ 49

Versicherungsnachweis

(1) Der Nachweis nach § 3 Absatz 1 Satz 2, § 41 Absatz 1 Satz 1 oder § 42 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, dass eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung 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 an die Zulassungsbehörde elektronisch zu übermitteln oder zum Abruf im automatisierten Verfahren durch die Zulassungsbehörde bereitzuhalten. Das zulässige Datenformat wird vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt und auf seiner Internetseite veröffentlicht. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. 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 Versicherungsschutzes der Fahrzeuge im Einzelfall erforderlich ist:

1. den Namen und die Anschrift des Halters, falls dieser nicht mit dem Versicherungsnehmer identisch ist, oder der 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 Saisonkennzeichen dessen maximaler Gültigkeitszeitraum,
6. bei Kurzzeitkennzeichen den Gültigkeitszeitraum,
7. bei roten Kennzeichen das Datum des Endes des Versicherungsschutzes,
8. die Fahrzeugbeschreibung,
9. das Kennzeichen des Fahrzeugs 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 darüber durch Vorlage einer Bescheinigung zu erbringen. Der Nachweis kann auch entsprechend Absatz 2 Satz 1 elektronisch erfolgen. Das zulässige Datenformat wird vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt und auf seiner Internetseite veröffentlicht. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. 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 Fahrzeugs,
4. den Hersteller des Fahrgestells,
5. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und
6. das Kennzeichen des Fahrzeugs, soweit dieses der für den Haftpflichtschadenausgleich zuständigen Einrichtung bekannt ist.

§ 50

Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörde

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

1. die Zuteilung des Kennzeichens, bei mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug ein Hinweis darauf,
2. Änderungen 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 ein Hinweis auf das dem Wechselkennzeichen zugehörige andere Kennzeichen und
7. die Verwendung des Fahrzeugs nach § 6 Absatz 5 Nummer 1

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

(2) Die Mitteilung ist grundsätzlich elektronisch nach Maßgabe des § 62 Absatz 3 und den vom Kraftfahrt-Bundesamt herausgegebenen und im Bundesanzeiger sowie zusätzlich im Verkehrsblatt veröffentlichten 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 zuständigen Zulassungsbehörde Anzeige erstatten, wenn eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht oder nicht mehr besteht. Die Anzeige ist vom Versicherer entsprechend § 49 Absatz 2 Satz 1 zu übermitteln. Sie 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 Fahrzeugs,
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 wird vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt und auf seiner Internetseite veröffentlicht. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. Eine Anzeige ist zu unterlassen, wenn der Zulassungsbehörde die Versicherungsbestätigung über den Abschluss einer neuen dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugegangen ist und dies dem Versicherer nach § 50 Absatz 1 Nummer 3 mitgeteilt worden ist. Eine Versicherungsbestätigung für die Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens gilt gleichzeitig 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 dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, so hat der Halter unverzüglich das Fahrzeug nach Maßgabe des § 16 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 50, außer Betrieb setzen zu lassen.

(4) Erfährt die Zulassungsbehörde durch eine Anzeige nach Absatz 1 oder auf andere Weise, dass für das Fahrzeug keine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht, so hat sie unverzüglich das Fahrzeug 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 gelten nicht für Kurzzeitkennzeichen, bei denen das Ablaufdatum überschritten ist.

§ 52

Versicherungskennzeichen

(1) Durch das Versicherungskennzeichen wird für die Kraftfahrzeuge im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d bis f nachgewiesen, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Nach Abschluss eines Versicherungsvertrages und Zahlung der Prämie überlässt der Versicherer dem Halter auf Antrag das Versicherungskennzeichen zusammen mit einer Bescheinigung hierüber für das jeweilige Verkehrsjahr. Verkehrsjahr ist jeweils der Zeitraum vom 1. März eines Jahres bis zum Ablauf des Monats Februar des nächsten Jahres. Zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister hat der Antragsteller 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 Fahrzeugs sowie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Das Versicherungskennzeichen und die Bescheinigung verlieren ihre Gültigkeit mit Ablauf des Verkehrsjahres. Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung über das Versicherungskennzeichen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(2) Das Versicherungskennzeichen besteht aus einem Schild, das eine zur eindeutigen Identifizierung des Kraftfahrzeugs 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 gelten soll. Die Erkennungsnummer setzt sich aus nicht mehr als drei Ziffern und nicht mehr als drei Buchstaben zusammen. 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 teilt mit Genehmigung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr den Versicherern die Erkennungsnummern zu.

(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 mitzuteilen. Die Mitteilung kann auch über eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer erfolgen. Ausführungsregeln zur Datenübermittlung legt das Kraftfahrt-Bundesamt fest und veröffentlicht sie in entsprechenden Standards auf seiner Internetseite. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben

(4) Eigenversicherer nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 des Pflichtversicherungsgesetzes und juristische Personen nach § 2 Absatz 1 Nummer 5 des Pflichtversicherungsgesetzes sind berechtigt, unter dem Zeichen eines Verbandes der Kraftfahrtversicherer Versicherungskennzeichen auszustellen. Der Verband teilt den Berechtigten nach Satz 1 die Erkennungsnummer nach Absatz 2 Satz 5 zu. Absatz 3 Satz 1 und 3 gelten entsprechend.

§ 53

Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens

(1) Die Beschriftung der Versicherungskennzeichen ist im Verkehrsjahr 2021 blau auf weißem Grund, im Verkehrsjahr 2022 grün auf weißem Grund und im Verkehrsjahr 2023 schwarz auf weißem Grund; die Farben wiederholen sich in den folgenden Verkehrsjahren

jeweils in dieser Reihenfolge und Zusammensetzung. Der Rand hat dieselbe Farbe wie die Schriftzeichen. Versicherungskennzeichen können erhaben sein. Sie dürfen nicht spiegeln und weder verdeckt noch verschmutzt sein. Form, Größe und Ausgestaltung des Versicherungskennzeichens müssen dem Muster und den Angaben in Anlage 17 entsprechen.

(2) Versicherungskennzeichen nach Absatz 1 müssen reflektierend sein. Die Rückstrahlwerte müssen Abschnitt 5.3.4 des Normblattes DIN 74069, Ausgabe Oktober 2020, entsprechen.

(3) Das Versicherungskennzeichen ist an der Rückseite des Kraftfahrzeugs möglichst unter der Schlussleuchte fest anzubringen. Das Versicherungskennzeichen darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand des Versicherungskennzeichens darf nicht weniger als 200 mm über der Fahrbahn liegen. Versicherungskennzeichen müssen hinter dem Kraftfahrzeug in einem Winkelbereich von je 45 Grad beiderseits der Fahrzeuglängsachse auf eine Entfernung von mindestens 15 m 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 m lesbar ist; die Farben der Schrift und ihres Untergrundes müssen denen des Versicherungskennzeichens des ziehenden Kraftfahrzeugs entsprechen. Eine Einrichtung zur Beleuchtung des Versicherungskennzeichens am ziehenden Kraftfahrzeug und der Erkennungsnummer am Anhänger ist zulässig, jedoch nicht erforderlich.

(5) Außer dem Versicherungskennzeichen darf nur das 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 dies der Großbuchstabe „D“

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

(7) Kraftfahrzeuge, die nach § 4 Absatz 3 Satz 1 ein Versicherungskennzeichen führen müssen, dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn das Versicherungskennzeichen entsprechend den Absätzen 1 bis 3 ausgestaltet und angebracht ist und verwechslungsfähige oder beeinträchtigende Zeichen und Einrichtungen nach Absatz 6 am Fahrzeug nicht angebracht sind.

§ 54

Rote Versicherungskennzeichen

Fahrten im Sinne des § 41 Absatz 1 dürfen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 vorbehaltlich § 4 Absatz 1 auch mit roten Versicherungskennzeichen nach dem Muster in Anlage 17 unternommen werden. § 52 Absatz 2 und 3 ist entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Buchstabenbereich der Erkennungsnummer mit dem Buchstaben Z beginnt. Das Kennzeichen ist nach § 53 in Verbindung mit Anlage 17 auszugestalten und anzubringen. Es braucht am Kraftfahrzeug nicht fest angebracht zu sein. Kraftfahrzeuge mit einem roten Versicherungskennzeichen dürfen im Übrigen nur nach Maßgabe des § 53 Absatz 7 in Betrieb gesetzt werden. Der Versicherer hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die Halterdaten nach § 60 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die in § 57 Absatz 6 genannten Fahrzeugdaten unverzüglich mitzuteilen.

§ 55

Maßnahmen bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses

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

§ 56

Versicherungsplakette

(1) Durch die Versicherungsplakette wird für die Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g nachgewiesen, dass für das jeweilige Kraftfahrzeug eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.

(2) Die Regelungen über das Versicherungskennzeichen nach den §§ 52 und 53 sind mit folgenden Maßgaben entsprechend anzuwenden:

1. Abweichend von § 52 Absatz 1 Satz 6 genügt es, wenn die Bescheinigung über die Versicherungsplakette für eine Inbetriebnahme aufbewahrt und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung ausgehändigt wird.
2. Abweichend von § 52 Absatz 2 besteht die Versicherungsplakette anstelle eines Schildes aus einem Aufkleber, der eine dauerhafte Verklebung auf der Fahrzeugoberfläche gewährleistet und zusätzlich mit einem fälschungserschwerenden Hologramm ausgestattet ist.
3. Abweichend von § 53 Absatz 1 Satz 5 müssen Form, Größe und Ausgestaltung der Versicherungsplakette dem Muster und den Angaben in Anlage 18 entsprechen.

(3) Die Versicherungsplakette ist an der Rückseite des Fahrzeugs möglichst unter der Schlussleuchte fest anzubringen. Die Versicherungsplakette darf bis zu einem Vertikalwinkel von 30 Grad in Fahrtrichtung geneigt sein. Der untere Rand der Versicherungsplakette darf nicht weniger als 50 mm über der Fahrbahn liegen. Versicherungsplaketten müssen hinter dem Fahrzeug auf eine Entfernung von mindestens 8 m in der Fahrzeuglängsachse lesbar sein.

(4) Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn die Versicherungsplakette nach Absatz 2 und 3 entsprechend ausgestaltet und angebracht ist und verwechslungsfähige oder beeinträchtigende Zeichen und Einrichtungen aller Art am Fahrzeug nicht angebracht sind.

(5) Fahrten im Sinne des § 41 Absatz 1 dürfen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vorbehaltlich § 2 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung auch mit roten Versicherungsplaketten 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 beginnt. Die rote Versicherungsplakette ist nach Absatz 2 und 3 in Verbindung mit § 53 und Anlage 18 auszugestalten und anzubringen. Sie

braucht am Elektrokleinstfahrzeug jedoch nicht fest angebracht zu sein. Elektrokleinstfahrzeuge mit einer roten Versicherungsplakette dürfen 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 mitzuteilen.

(6) Endet das Versicherungsverhältnis vor dem Ablauf des Verkehrsjahrs, 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 danach der Zulassungsbehörde die Beendigung des Versicherungsverhältnisses anzuzeigen. Kommt der Halter der Aufforderung nicht nach, hat der Versicherer hiervon die nach § 75 zuständige Behörde in Kenntnis zu setzen. Die Behörde entfernt die Versicherungsplakette und zieht die Bescheinigung ein.

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

Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister

(1) Bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen zugeteilt ist, sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 6 Absatz 5 Nummer 1, 2 und 4 und Absatz 7 mitzuteilenden Fahrzeugdaten sowie die errechnete Nutzlast des Fahrzeugs (technisch zulässige Gesamtmasse minus Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs),
2. weitere Angaben, soweit deren Eintragung in den Fahrzeugdokumenten vorgeschrieben oder zulässig ist,
3. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer des zugeteilten Kennzeichens und das Datum der Zuteilung, bei Zuteilung eines Kennzeichens als Saisonkennzeichen zusätzlich der Betriebszeitraum, bei Zuteilung eines Wechselkennzeichens, eines Oldtimerkennzeichens oder eines Kennzeichens für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich ein Hinweis darauf,
4. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer von durch Ausnahmege-
nehmigung zugeteilten weiteren Kennzeichen und das Datum der jeweiligen Zuteilung,
5. Monat und Jahr des auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung folgenden Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
6. bei Verwendung des Nachweisverfahrens der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung mittels Verifizierung der Prüzfiffer nach § 15c Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 die nach § 15c Absatz 5 von den Zulassungsbehörden übermittelten Daten,
7. bei Zuteilung eines grünen Kennzeichens ein Hinweis darauf sowie das Datum der Zuteilung,
8. das Datum

- a) der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs, bei mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug ein Hinweis darauf, dass es sich um ein Wechselkennzeichen handelt,
 - b) der Entstempelung des Kennzeichens, bei mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug auch das Datum der Entstempelung des fahrzeugbezogenen Teils, bei internetbasierter Außerbetriebsetzung anstelle dessen das Datum der Außerbetriebsetzung und
 - c) des Ablaufs der Reservierung des Kennzeichens,
9. die Art der Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung, einschließlich der Nummer des Einzelgenehmigungsbogens, des Datums der Einzelgenehmigung sowie der Kennung der Genehmigungsbehörde,
 10. die Emissionsklasse, in die das Fahrzeug eingestuft ist und die Grundlage dieser Einstufung,
 11. die Kennziffer des Zulassungsbezirks einschließlich der Gemeindegrenznummer sowie die Kennziffer früherer Zulassungsbezirke und im Fall der internetbasierten Antragstellung die Antragsnummer sowie die Angabe über die internetbasierte Antragstellung,
 12. die Nummer und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II bei Fahrzeugen, für die dieser Teil ausgefertigt wurde, sowie ein Hinweis über den Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II bei Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs,
 13. die Nummern früherer Zulassungsbescheinigungen Teil II und Hinweise über deren Verbleib,
 14. soweit eine Aufbietung der Zulassungsbescheinigungen Teil II erfolgt ist, ein Hinweis darauf,
 15. die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer, die Vordrucknummer, der Sicherheitscode und die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,
 16. die Sicherheitscodes und die Druckstücknummern der Stempelplaketten,
 17. das Datum der Aushändigung und Hinweis über die Rückgabe oder Einziehung der Zulassungsbescheinigung Teil I, wobei im Falle der internetbasierten Wiedergenehmigung das Datum der Aushändigung entfällt,
 18. Hinweise über die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I als Zweitschrift sowie eines Anhängerverzeichnisses und das Datum der Ausstellung,
 19. bei Ausstellung eines Internationalen Zulassungsscheins ein Hinweis darauf und das Datum der Ausstellung,
 20. eine Vormerkung zur Inanspruchnahme nach dem Bundesleistungsgesetz, dem Verkehrssicherstellungsgesetz oder dem Verkehrsleistungsgesetz,
 21. 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) den Namen und die Anschrift oder die Schlüsselnummer der früheren Versicherer und jeweils die Daten zu diesen Versicherungen nach Maßgabe der Buchstaben a bis d,
22. fahrzeugbezogene und halterbezogene Ausnahmegenehmigungen sowie Auflagen oder Hinweise auf solche Genehmigungen und Auflagen,
23. Hinweise über
- a) Fahrzeugmängel
 - b) Maßnahmen zur Mängelbeseitigung,
 - c) erhebliche Schäden am Fahrzeug aus einem Verkehrsunfall,
 - d) die Eintragung der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs in die Zulassungsbescheinigung Teil I,
 - e) die Berechtigung zum Betrieb des Fahrzeugs trotz eines Verkehrsverbots,
 - f) Verstöße gegen die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer,
24. Hinweise über die Untersagung oder Beschränkung des Betriebs des Fahrzeugs,
25. Angaben zum Ort, an dem das sichergestellte Fahrzeug abgestellt ist,
26. das Datum des Eingangs der Anzeige bei der Zulassungsbehörde über die Veräußerung des Fahrzeugs und das Datum der Veräußerung,
27. 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,
28. folgende Daten über frühere Angaben und Ereignisse:
- a) Kennzeichen,
 - b) Fahrzeug-Identifizierungsnummern,
 - c) Marke und Typ des Fahrzeugs,
 - d) Hinweise über Änderungen in der Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrzeugs sowie das jeweilige Datum der Änderung,
 - e) Hinweise über den Grund der sonstigen Änderungen und das jeweilige Datum der Änderung,
29. folgende Daten über den Verwertungsnachweis und die Abgabe von Erklärungen nach § 17:
- a) das Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises sowie

- aa) die Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder
 - bb) im Falle des § 17 Absatz 2 der Staat, in dem die Verwertungsanlage ihren Sitz hat,
- oder
- b) ein Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug zum Zwecke der Entsorgung in einem Drittstaat verbleibt, oder
 - c) ein Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird,
30. die Nummer der früheren ausländischen Zulassungsbescheinigung oder die Nummern von deren Teilen I und II, soweit diese jeweils vorhanden sind,
31. bei erstmaliger Zulassung eines Fahrzeugs, wobei eine Zulassung außerhalb der Europäischen Union vor weniger als drei Monaten nicht zu berücksichtigen ist, folgende Daten zur Beschaffenheit des Fahrzeugs, 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,
 - ⇨ Elektrischer Energieverbrauch in Wh/km
 - ⇨ bei einem extern aufladbaren Hybridfahrzeug, die gleichwertige elektromotorische Reichweite innerorts (EAER city) gemäß Feld 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung,
 - e) Code der Ökoinnovation(en),
 - f) CO₂-Einsparung durch Ökoinnovation(en) in g/km,
 - g) Prüfmasse des Fahrzeugs in kg nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP Prüfmasse),
 - h) Abweichungsfaktor,
 - i) Differenzierungsfaktor und
 - j) Fahrzeugfamilie.
- (2) Bei der Zuteilung von roten Kennzeichen sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:

1. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
2. Hinweis auf die Zuteilung und das Datum der Zuteilung sowie die Dauer der Gültigkeit des Kennzeichens,
3. das Datum der Rückgabe oder Entziehung des Kennzeichens,
4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 41 Absatz 4 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 21 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(3) Bei der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:

1. die nach § 42 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 bis 6 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
3. 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 21 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(4) Bei Fahrzeugen, denen ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist, sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 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 Fahrzeugs mit diesem Kennzeichen im Geltungsbereich dieser Verordnung,
3. die Nummer und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II, falls solche vorhanden waren, und Hinweise zum Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II,
4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 21 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(5) Bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen oder Versicherungsplakette sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten 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) den Namen und die Anschrift oder die Schlüsselnummer des Versicherers,
 - b) die Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung.

(6) Bei Ausgabe roter Versicherungskennzeichen oder roter Versicherungsplaketten sind im Zentralen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten 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) den Namen 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 speichern sowie jeweils das Datum der Zuteilung und die Stelle, die über die Verwendung bestimmt.

(8) Soweit vom Krafftahrt-Bundesamt für bestimmte Daten eine Schlüsselnummer festgelegt wird, ist auch diese im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern.

(9) Im Zentralen Fahrzeugregister ist ferner das Datum der Änderung der in den Absätzen 1 bis 7 bezeichneten Fahrzeugdaten zu speichern.

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

1. eines Fahrzeugs
2. eines gestempelten Kennzeichens oder roten Kennzeichens,
3. eines gestempelten Ausfuhrkennzeichens oder 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 speichern. Jeweils zusätzlich sind das Datum des Diebstahls oder des sonstigen Abhandenkommens sowie Hinweise darauf zu speichern, dass nach dem abhandengekommenen

Gegenstand gefahndet wird und dass im Falle des Verlustes eines Kennzeichens im Sinne des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 oder einer Versicherungsplakette 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 speichern. Wurde in den Vordruck für die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits durch den Hersteller eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer eingetragen, ist auch diese zu speichern.

(11) Hinweise über erhebliche Schäden an einem Fahrzeug sind im Zentralen Fahrzeugregister auch für außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge zu speichern.

§ 58

Speicherung der Fahrzeugdaten im örtlichen Fahrzeugregister

(1) Bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen zugeteilt ist, sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten 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 Unterscheidungskennzeichen und die Erkennungsnummer des zugeteilten Kennzeichens und das Datum der Zuteilung, bei Zuteilung eines Kennzeichens als Saisonkennzeichen zusätzlich der Betriebszeitraum, bei Zuteilung eines Wechselkennzeichens, eines Oldtimerkennzeichens oder eines Kennzeichens für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich ein Hinweis darauf,
4. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer von durch Ausnahmegeheimung zugeteilten weiteren Kennzeichen sowie das Datum der jeweiligen Zuteilung,
5. Monat und Jahr des auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung folgenden Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
6. bei Zuteilung eines grünen Kennzeichens ein Hinweis darauf sowie das Datum der Zuteilung,
7. das Datum
 - a) der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs, bei mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug ein Hinweis darauf, dass es sich um ein Wechselkennzeichen handelt,
 - b) der Entstempelung des Kennzeichens, wobei im Falle der internetbasierten Außerbetriebsetzung das Datum der abschließenden Bearbeitung des Antrags auf Außerbetriebsetzung an Stelle des Datums der Entstempelung zu speichern ist, bei mit einem Wechselkennzeichen zugelassenen Fahrzeug auch das Datum der Entstempelung des fahrzeugbezogenen Teils und
 - c) des Ablaufs der Reservierung des Kennzeichens,
8. die Art der Typgenehmigung oder Fahrzeug-Einzelgenehmigung,

9. die Emissionsklasse, in die das Fahrzeug eingestuft ist und die Grundlage dieser Einstufung,
10. die Kennziffer des Zulassungsbezirks einschließlich der Gemeindegrenznummer,
11. die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II bei Fahrzeugen, für die dieser Teil ausgefertigt wurde, sowie ein Hinweis über den Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II bei Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs,
12. die Nummer der früheren Zulassungsbescheinigung Teil II und ein Hinweis auf deren Verbleib bei Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil II,
13. soweit eine Aufbietung der Zulassungsbescheinigung Teil II erfolgt ist, ein Hinweis darauf,
14. die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer, die Vordrucknummer und die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,
15. die Druckstücknummern der Stempelplaketten,
16. das Datum der Aushändigung und Rückgabe oder Einziehung der Zulassungsbescheinigung Teil I, wobei im Falle der internetbasierten Wiederzulassung das Datum der Aushändigung entfällt,
17. Hinweise über die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I als Zweitschrift sowie eines Anhängerverzeichnisses und das Datum der Ausstellung,
18. bei Ausstellung eines Internationalen Zulassungsscheins ein Hinweis darauf und das Datum der Ausstellung,
19. eine Vormerkung zur Inanspruchnahme nach dem Bundesleistungsgesetz, dem Verkehrssicherstellungsgesetz oder dem Verkehrsleistungsgesetz,
20. 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) den Namen und die Anschrift oder die Schlüsselnummer der früheren Versicherer und jeweils die Daten zu diesen Versicherungen nach Maßgabe der Buchstaben a bis d,
21. fahrzeugbezogene und halterbezogene Ausnahmegenehmigungen sowie Auflagen oder Hinweise auf solche Genehmigungen und Auflagen,
22. Hinweise über
 - a) Fahrzeugmängel,
 - b) Maßnahmen zur Mängelbeseitigung,

- c) erhebliche Schäden am Fahrzeug aus einem Verkehrsunfall,
 - d) die Eintragung der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs in die Zulassungsbescheinigung Teil I,
 - e) die Berechtigung zum Betrieb des Fahrzeugs trotz eines Verkehrsverbots,
 - f) Verstöße gegen die Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer,
23. Hinweise über die Untersagung oder Beschränkung des Betriebs des Fahrzeugs,
24. Angaben zum Ort, an dem das sichergestellte Fahrzeug abgestellt ist,
25. das Datum des Eingangs der Anzeige bei der Zulassungsbehörde über die Veräußerung des Fahrzeugs und das Datum der Veräußerung,
26. 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,
27. folgende Daten über frühere Angaben und Ereignisse:
- a) bei Zuteilung eines neuen Kennzeichens das bisherige,
 - b) bei Änderung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer die bisherige,
28. folgende Daten über den Verwertungsnachweis und die Abgabe von Erklärungen nach § 17 :
- a) das Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises sowie
 - aa) die Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder
 - bb) im Falle des § 17 Absatz 2 der Staat, in dem die Verwertungsanlage ihren Sitz hat,
 - oder
 - b) ein Hinweis auf die Angabe, dass das Fahrzeug zum Zwecke 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 von roten Kennzeichen sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:
- 1. Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer,
 - 2. Hinweis auf die Zuteilung und das Datum der Zuteilung sowie die Dauer der Gültigkeit des Kennzeichens,
 - 3. das Datum der Rückgabe oder Entziehung des Kennzeichens,
 - 4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 41 Absatz 4 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,

b) die nach Absatz 1 Nummer 20 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(3) Bei der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:

1. die nach § 42 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 bis 6 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,
3. 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 20 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

(4) Bei Fahrzeugen, denen ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist, sind im örtlichen Fahrzeugregister folgende Fahrzeugdaten zu speichern:

1. die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 mitzuteilenden Fahrzeugdaten,
2. Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer sowie
 - a) das Datum der Zuteilung des Kennzeichens und
 - b) das Datum des Ablaufs der Gültigkeit der Zulassung des Fahrzeugs mit diesem Kennzeichen im Geltungsbereich dieser Verordnung,
3. die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II, falls eine solche vorhanden war, und Hinweise zu deren Verbleib,
4. folgende Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:
 - a) die der Zulassungsbehörde nach § 45 Absatz 2 mitzuteilenden Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung,
 - b) die nach Absatz 1 Nummer 20 Buchstabe b bis e zu speichernden Daten.

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

(6) Soweit vom Kraftfahrt-Bundesamt für bestimmte Daten eine Schlüsselnummer festgelegt wird, ist auch diese im örtlichen Fahrzeugregister zu speichern.

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

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

1. eines Fahrzeugs,

2. eines gestempelten Kennzeichens oder roten Kennzeichens,
3. eines gestempelten Ausfuhrkennzeichens oder 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 speichern. Jeweils zusätzlich sind das Datum des Diebstahls oder des sonstigen Abhandenkommens sowie Hinweise darauf zu speichern, dass nach dem abhandengekommenen Gegenstand gefahndet wird und dass im Falle des Verlustes eines Kennzeichens im Sinne des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 oder einer Versicherungsplakette 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 speichern. Wurde in den Vordruck für die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits durch den Hersteller eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer eingetragen, ist auch diese zu speichern.

(9) Sofern die bisher nicht obligatorisch zu speichernden Daten nach Absatz 1 Nummer 4, 5, 13, 16 bis 18, 21 und 22 bis 28 und Absatz 2 bis 8 noch nicht im örtlichen Fahrzeugregister gespeichert sind, brauchen sie auch weiterhin nicht gespeichert zu werden.

§ 59

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 2 mitzuteilenden Daten des Erwerbers sowie die dem Kraftfahrt-Bundesamt nach § 52 Absatz 3, auch in Verbindung mit § 55 Absatz 2, mitzuteilenden Halterdaten sind zu speichern

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

In den Fahrzeugregistern ist ferner das Datum der Änderung der Halterdaten zu speichern.

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

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

§ 60

Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt

(1) Die Zulassungsbehörde hat dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister die nach § 57 zu speichernden Fahrzeugdaten sowie die nach § 59 zu speichernden Halterdaten umgehend zu übermitteln. Außerdem 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 und das Datum der Löschung im örtlichen Fahrzeugregister zu übermitteln.

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

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

(3) Die Datenübermittlung nach den Absätzen 1 und 2 erfolgt im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung, mindestens jedoch arbeitstäglich im Wege der Dateiübertragung. Ausführungsregeln zur Datenübermittlung werden vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt auf seiner Internetseite veröffentlicht. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben.

§ 61

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

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

1. Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, der anerkannten Überwachungsorganisation oder der mit der Datenübermittlung beauftragten Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten,

2. bei Sicherheitsprüfungen, die von einer anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt wurden: die Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt,
3. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
4. Hersteller-Schlüsselnummer,
5. Herstellerbezeichnung,
6. Monat und Jahr der Erstzulassung,
7. Kennzeichen des Fahrzeugs,
8. Nummer des Untersuchungsberichts oder des Prüfprotokolls,
9. Angabe über die Untersuchung als Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung,
10. Untersuchungsart als Erst- oder Nachuntersuchung oder Prüfungsart als Erst- oder Nachprüfung,
11. Datum der Durchführung und Uhrzeit des Endes der Hauptuntersuchung oder der Sicherheitsprüfung,
12. Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung,
13. bei bestandener Hauptuntersuchung: Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und, soweit erforderlich, für die nächste Sicherheitsprüfung,
14. bei bestandener Sicherheitsprüfung: Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Sicherheitsprüfung,
15. 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. Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen und, soweit vorhanden, bei Anhängern.

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

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

1. Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates,
2. Fahrzeugklasse oder Fahrzeugart,

3. Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummer,
4. Variante und Version oder Ausführung einschließlich ihrer Codes oder Schlüsselnummern,
5. fehlende Plausibilität des Standes des Wegstreckenzählers, sofern festgestellt,
6. für das Fahrzeug in Deutschland zulässige Gesamtmasse,
7. Monat und Jahr der dieser Hauptuntersuchung vorangegangenen Hauptuntersuchung,
8. Ort der Hauptuntersuchung oder Schlüsselnummer des Ortes,
9. Art der Untersuchungsstelle als Prüfstelle, Prüfstützpunkt oder Prüfplatz,
10. Bundesland, in dem die Hauptuntersuchung durchgeführt wurde,
11. 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. Wiedervorführpflicht, soweit angeordnet,
13. Entgelte und Gebühren,
14. Kennnummer des für die Hauptuntersuchung verantwortlichen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder des mit der Hauptuntersuchung betrauten Prüfingenieurs,
15. für Krafträder: Messdrehzahl und Standgeräuschvergleichswert von Standgeräuschmessungen, soweit Messwerte erhoben wurden,
16. im Falle 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 Durchführung der Untersuchung der Umweltverträglichkeit durch eine anerkannte Krafthandwerkstatt: Kontrollnummer der anerkannten Krafthandwerkstatt sowie 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. Versionsnummer des verwendeten Mangelbaums,
20. Hinweise über sich in der Zukunft durch Verschleiß, Korrosion oder andere Umstände abzeichnende Mängel, soweit vorhanden.

Die Übermittlung erfolgt nach Maßgabe des § 18 Absatz 3.

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

1. Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung durch die Zulassungsbehörde,

2. Zeitpunkt der Beseitigung von bei der Untersuchung festgestellten Mängeln,
3. 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 übermitteln:

1. bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen zugeteilt ist, folgende Daten:
 - a) das Kennzeichen und das Datum der Zuteilung, bei Zuteilung eines Kennzeichens als Saisonkennzeichen zusätzlich den Betriebszeitraum, bei Wechselkennzeichen oder Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich ein Hinweis auf deren Zuteilung,
 - b) die Fahrzeugklasse, die Art des Aufbaus sowie die Schlüsselnummer des Herstellers, den Typ, sowie die Variante und die Version des Fahrzeugs,
 - c) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, die Nennleistung und bei Krafträdern zusätzlich den Hubraum,
 - d) bei natürlichen Personen den Familiennamen, die Vornamen und die Anschrift des Halters, bei juristischen Personen den Namen oder die Bezeichnung und die Anschrift, bei Vereinigungen den Familiennamen, die Vornamen und die Anschrift des benannten Vertreters sowie erforderlichenfalls den Namen der Vereinigung,
 - e) einen Hinweis über das Vorliegen eines Versicherer- und Halterwechsels,
 - f) das Datum des Eingangs einer Anzeige über das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses,
 - g) einen Hinweis über die Einleitung von Maßnahmen und Angaben zum Verbleib des Fahrzeugs oder Kennzeichens, jedoch nur nach Eingang einer Anzeige im Sinne des Buchstaben f,
 - h) das Datum der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs und das Ablaufdatum der Reservierung des Kennzeichens bei Außerbetriebsetzung,
 - i) den Namen und die Anschrift oder Schlüsselnummer des Versicherers,
 - j) die Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung,
 - k) einen Hinweis über den Eingang der Versicherungsbestätigung über eine neue Versicherung,
 - l) den Beginn des Versicherungsschutzes sowie
 - m) Verwendung des Fahrzeugs nach § 6 Absatz 5 Nummer 1,
2. bei der Zuteilung von roten Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen folgende Daten:

- 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 e, f, g und h bezeichneten Daten,
 - e) das Ende des Versicherungsschutzes und
 - f) bei Kurzzeitkennzeichen auch die Angaben zu Fahrzeug-Identifizierungsnummer, Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus,
3. bei Fahrzeugen, denen ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt ist, folgende Daten:
- a) das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer des Kennzeichens und das Datum der Zuteilung sowie
 - b) die in Nummer 1 Buchstabe b, c, d und h bezeichneten Daten und das Ende des Versicherungsverhältnisses.
- (2) Die Übermittlung der Daten erfolgt 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, ansonsten nur in den Fällen, in denen der Wechsel in den Bereich einer anderen Zulassungsbehörde erfolgt,
 5. der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs sowie
 6. des Eingangs einer Anzeige wegen Nichtbestehens oder Beendigung des Versicherungsverhältnisses oder der hierauf beruhenden Maßnahmen.

(3) Die Übermittlung der Daten nach den Absätzen 1 und 2 erfolgt grundsätzlich elektronisch 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 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 für die Kraftfahrzeugsteuerverwaltung zuständigen Behörden

(1) Die Zulassungsbehörde teilt der nach § 1 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuerrechts mit:

1. bei zulassungspflichtigen Fahrzeugen, denen 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, 7, 8 Buchstabe b, Nummer 9 bis 11, 17, 22, 23 Buchstabe f, Nummer 28 Buchstabe a und b, Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe b und Absatz 9 sowie die in § 5 Absatz 2 Nummer 3 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung bezeichneten Daten;
2. bei Zuteilung von roten Kennzeichen die nach § 57 Absatz 2 Nummer 1 bis 3 und § 59 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 zu speichernden Daten sowie die Änderung dieser Daten und das Datum der Änderung.

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

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Daten sind nach Maßgabe des § 5 Absatz 3 der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung grundsätzlich elektronisch zu übermitteln. Die elektronische Übermittlung der Daten erfolgt 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 Standards. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben.. Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die übermittelten Daten ausschließlich zu dem Zweck speichern, um die Übermittlung der Daten an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde nach Absatz 1 zu ermöglichen. Es ist verpflichtet, die Daten unverzüglich an die genannte Behörde zu übermitteln und im unmittelbaren Anschluss an die Übermittlung zu löschen. Die Verarbeitung oder Nutzung 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 Fahrzeugen, denen 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 Güterverkehr sowie
 4. für die Zwecke des Katastrophenschutzes den nach den von den Ländern für Maßnahmen des Katastrophenschutzes erlassenen Gesetzen zuständigen Stellen

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 Fahrzeugen, denen 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 Güterverkehr sowie
4. für die Zwecke des Katastrophenschutzes den nach den von den Ländern für Maßnahmen des Katastrophenschutzes erlassenen Gesetzen zuständigen Stellen und den diesen vorgesetzten Behörden

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

§ 65

Übermittlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Zulassungsbehörden

(1) Ist einem Fahrzeug von einer Zulassungsbehörde ein neues Kennzeichen oder ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt worden, dem bereits von einer anderen Zulassungsbehörde ein Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks zugeteilt worden war, oder wird ein Fahrzeug mit dem Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks bei einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt, übermittelt 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 4 von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde, folgende Daten:

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

Im Falle des Satzes 1 Nummer 5 wird Folgendes übermittelt:

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, übermittelt 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 4 von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde den Vermerk über die Außerbetriebsetzung.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt ferner 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 solcher Fahrzeuge, Kennzeichen und Zulassungsbescheinigungen, es sei denn, dem Kraftfahrt-Bundesamt ist bekannt, 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 teilt das Kraftfahrt-Bundesamt diesen Umstand der Zulassungsbehörde, die das Fahrzeug gemeldet hat, zur Prüfung des Sachverhaltes mit.

(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 Anfragen unter Verwendung des Kennzeichens, der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Nummer der Zulassungsbescheinigung (bei Teil I der Vordrucknummer oder der von der Zulassungsbehörde aufgebrachten Nummer), der Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung oder des Familiennamens, Vornamens, Ordens- oder Künstlernamens, Geburtsnamens, Datums und Ortes der Geburt oder im Falle einer juristischen Person, Behörde oder Vereinigung des Namens oder der Bezeichnung des Halters erforderlichenfalls in Verbindung mit der Anschrift des Halters die in den §§ 57 und 61 genannten Fahrzeugdaten, mit Ausnahme der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten, und 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) Daten über die Fahrzeugklasse, die Marke, die Handelsbezeichnung, den Typ und bei Personenkraftwagen die Farbe des Fahrzeugs sowie das Datum der ersten Zulassung; bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen oder Versicherungsplakette außerdem der Beginn und das Ende des Versicherungsverhältnisses.

(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 Anfragen unter Verwendung des Kennzeichens, der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Nummer der Zulassungsbescheinigung (bei Teil I der Vordrucknummer oder der von der Zulassungsbehörde aufgebrauchten Nummer), der Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung oder des Familiennamens, Vornamens, Ordens- oder Künstlernamens, Geburtsnamens, Datums und Ortes der Geburt oder im Falle 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 3, 5 bis 19 und 21 Buchstabe a, c und e, Nummer 22 und 23 sowie Nummer 27 bis 29, 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, mit Ausnahme der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten, und
 - b) die in § 59 Absatz 1 und 3 genannten Halterdaten,
2. für Anfragen unter Verwendung eines Teils des Kennzeichens:
 - a) die mit dem angefragten Teil des Kennzeichens übereinstimmenden Kennzeichen,
 - b) die Fahrzeugklasse, die Marke, die Handelsbezeichnung, den Typ und bei Pkw die Farbe des Fahrzeugs sowie das Datum der ersten Zulassung; bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen oder Versicherungsplakette außerdem der Beginn und das Ende des Versicherungsverhältnisses.

(3) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1a des Straßenverkehrsgesetzes dürfen für Anfragen 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 Fahrzeugs sowie die nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 und 22 und Absatz 4 Nummer 1 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 Anfragen 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 8 Buchstabe a und b sowie § 57 Absatz 1 Nummer 2 und 28 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 10 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 in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 2006 (BGBl. I S. 49) in der jeweils geltenden Fassung erforderlich sind. Die Daten nach Satz 1 werden für den mit der Erhebung der Mautgebühr nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz beliehenen Privaten zum Abruf bereitgehalten. 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 in der jeweils geltenden Fassung maßgeblich sind, ist durch Abruf im automatisierten Verfahren zulässig. Satz 1 gilt auch für die in Ziffer 33 des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragenen Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die im Zentralen Fahrzeugregister erfasst sind. Die Daten nach Satz 1 werden bereitgehalten für das Bundesamt für Güterverkehr 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 Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Daten für Anfragen 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, gegebenenfalls in Verbindung mit der Anschrift des Halters.

Die in Satz 1 genannten Daten werden bereitgehalten für die zentrale Behörde (§ 4 des Auslandsunterhaltsgesetzes) sowie für den 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 und 16, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7, 12 und 18 bis 20 sowie Absatz 3 genannten Daten der jeweils letzten gespeicherten Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung für Anfragen unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und, sofern zugeteilt, des Kennzeichens bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten werden bereitgehalten 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 deren Durchführung sind die Daten unverzüglich zu löschen. Die Daten dürfen weder an Dritte weiterübermittelt 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 speichernden Halterdaten und die in § 57 Absatz 1 Nummer 21, Absatz 2 Nummer 4, Absatz 3 Nummer 5, Absatz 4 Nummer 4, Absatz 5 Nummer 5 und Absatz 6 Nummer 4 genannten Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bereitgehalten werden. Die in Satz 1 genannten Daten werden bereitgehalten 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 3, 7 bis 11, 17, 22, 23 Buchstabe d und f, Nummer 26, 27, 28 Buchstabe d und e, Absatz 2 Nummer 1 bis 3, Absatz 4 Nummer 2 und Absätze 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 3, 7, 22, 28 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 Anfragen unter Verwendung des Kennzeichens oder der Fahrzeug-Identifizierungsnummer:
 - a) die nach § 59 Absatz 1 zu speichernden Halterdaten und
 - b) die nach § 58 Absatz 1 Nummer 1, 3, 5 bis 18, 20 bis 28, Absatz 2 Nummer 1 bis 4 und Absatz 4 Nummer 1 bis 4 zu speichernden Fahrzeugdaten,
2. für Anfragen unter Verwendung eines Teils des Kennzeichens: die in Absatz 2 Nummer 2 bezeichneten Daten,
3. für Anfragen unter Verwendung des Familiennamens, Vornamens, Ordens- oder Künstlernamens, Geburtsnamens, Datums und Ortes der Geburt oder im Falle 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) Abrufe im automatisierten Verfahren sollen von den abrufberechtigten Stellen über Kopfstellen erfolgen. Die Einzelheiten zur netztechnischen Anbindung werden vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt und auf seiner Internetseite veröffentlicht. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. Eine Speicherung der Anfrage- und Auskunftsdaten bei den Kopfstellen erfolgt ausschließlich zum Zweck der Weiterübermittlung. 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 seiner Internetseite veröffentlichten Standard zu erfolgen. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben. Vor der Veröffentlichung 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 dessen Durchführung unter Verwendung

1. einer Kennung des zum Abruf berechtigten Nutzers und
2. eines Passwortes

erfolgt. 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 trägt bei Anwendung des Satzes 3 der Netzbetreiber. Ist der Nutzer im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 keine natürliche Person, so hat er sicherzustellen, dass zu jedem Abruf die jeweils abrufende natürliche Person festgestellt werden kann. Der Nutzer oder die abrufende Person haben 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 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 unterliegen auch versuchte Abrufe, die unter Verwendung von fehlerhaften Kennungen mehr als einmal vorgenommen werden. 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 durch ein selbsttätiges Verfahren zu gewährleisten, dass eine Übermittlung nicht vorgenommen wird, wenn die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde. Sie hat versuchte Anfragen ohne Angabe der richtigen Kennung sowie die Angabe einer fehlerhaften Kennung zu protokollieren. Sie hat ferner im Zusammenwirken mit der anfragenden Stelle jedem Fehlversuch nachzugehen und die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Sicherung des ordnungsgemäßen Verfahrens notwendig sind. Die übermittelnde Stelle hat 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,
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,
3. Nichtbeachten der polizeilichen Anhalteaufforderung oder Verkehrsunfallflucht,
4. Feststellungen bei aufgefundenen oder verkehrsbehindernd abgestellten Fahrzeugen,
5. Verdacht des Diebstahls oder der missbräuchlichen Benutzung eines Fahrzeugs,
6. Grenzkontrolle,
7. Gefahrenabwehr,
8. Verfolgung von Straftaten oder Verkehrsordnungswidrigkeiten,
9. Fahndung, Grenzfehndung, Kontrollstelle und
0. sonstige Anlässe.

Bei Verwendung der Schlüsselzahlen 8 bis 0 ist ein auf den bestimmten Anlass bezogenes Aktenzeichen oder eine Tagebuchnummer zusätzlich zu übermitteln, falls dies beim Abruf angegeben werden kann. Sonst 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, Nummer des Dienstaussweises, ein Namenskurzzeichen unter Angabe der Organisationseinheit oder andere Hinweise mitzuteilen, die unter Hinzuziehung von Unterlagen bei der abrufenden Stelle diese Feststellung ermöglichen. Als Hinweis im Sinne des Satz 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:

1. für Verwaltungsmaßnahmen nach § 37 Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes die in § 66 Absatz 2 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 Nummer 1 Buchstabe a und b genannten Daten

bereitgehalten werden. Die §§ 68 und 69 gelten entsprechend.

§ 71

Übermittlungssperren

(1) Übermittlungssperren gegenüber Dritten nach § 41 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen nur durch die für die Zulassungsbehörde zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen angeordnet werden; die Zulassungsbehörde vermerkt die Sperre unverzüglich im örtlichen Fahrzeugregister. Das Gleiche gilt für eine Änderung der Sperre. Wird die Sperre aufgehoben, ist der Sperrvermerk von der Zulassungsbehörde unverzüglich zu löschen.

(2) Übermittlungssperren gegenüber Dritten sind von der sperrenden Behörde oder der Zulassungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. Das Kraftfahrt-Bundesamt vermerkt die Sperre und die sperrende Behörde unverzüglich im Zentralen Fahrzeugregister. Die Änderung oder Aufhebung der Sperre ist von der sperrenden Behörde oder der Zulassungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. Für die Änderung der Sperre gilt Satz 2 entsprechend. Wird die Aufhebung der Sperre dem Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet, so ist der Sperrvermerk unverzüglich zu löschen.

(3) Übermittlungssuchen, die sich auf gesperrte Daten beziehen, sind von der Zulassungsbehörde oder vom Kraftfahrt-Bundesamt an die sperrende Behörde weiterzuleiten.

§ 72

Löschung der Daten im Zentralen Fahrzeugregister

(1) Bei Fahrzeugen 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 von roten Kennzeichen im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten sind vorbehaltlich des Absatzes 5 sieben Jahre nach Rückgabe oder Entstempelung des Kennzeichens zu löschen. Die bei der Ausgabe von Kurzzeitkennzeichen im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten sind sieben Jahre nach Ablauf der Gültigkeit des Kennzeichens zu löschen.

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

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

(5) Die Angaben über Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen des Fahrzeugs, 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 Kennzeichen nach § 57 Absatz 7 sind im Zentralen Fahrzeugregister spätestens ein Jahr nach Rückgabe oder Entziehung des jeweiligen Kennzeichens zu löschen. Bei Diebstahl oder sonstigem Abhandenkommen des Kennzeichens gilt Absatz 5 entsprechend.

§ 73

Löschung der Daten im örtlichen Fahrzeugregister

(1) Bei Fahrzeugen mit 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 von roten Kennzeichen oder von Kurzzeitkennzeichen 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 Fahrzeugen mit Ausfuhrkennzeichen sind die Daten im örtlichen Fahrzeugregister vorbehaltlich des Absatzes 4 spätestens ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeit der Zulassung zu löschen.

(4) Es sind zu löschen

1. die Angaben über Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen des Fahrzeugs, des Kennzeichens oder der Zulassungsbescheinigung Teil II bei deren Wiederauffinden, sonst spätestens nach Ende der Fahndungsmaßnahmen,
2. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, das Kennzeichen, frühere Kennzeichen sowie die in § 58 Absatz 1 Nummer 20 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 Diebstahl oder sonstigem Abhandenkommen von Fahrzeug oder Kennzeichen zum gleichen Zeitpunkt wie die Angaben nach Nummer 1.

(5) Die Daten über Kennzeichen nach § 58 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 5 sind im örtlichen Fahrzeugregister spätestens ein Jahr nach Rückgabe oder Entziehung des Kennzeichens zu löschen. Bei Diebstahl oder sonstigem 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 führt eine Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen für solche Fahrzeuge, für die durch den Hersteller oder auf seine Veranlassung eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt worden ist oder ausgefüllt werden soll. Diese Datenbank wird für folgende Zwecke geführt:

1. für den Nachweis im Zulassungsverfahren, dass das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht, und für die maschinelle Weiterverarbeitung der Angaben über das Fahrzeug, insbesondere 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 CO₂-Emissionen,
4. für die Bestimmung der fahrzeugbezogenen Energieeffizienzklasse nach der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037), die zuletzt durch Artikel 330 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
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 enthält die von den Herstellern von Fahrzeugen nach Absatz 4, 5 und 6 übermittelten Daten mit Bezug auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummern. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist befugt, diese Daten für die Führung der Datenbank 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) Die Hersteller von Fahrzeugen, die Inhaber einer EU-Typgenehmigung sind, oder deren bevollmächtigte Vertreter müssen 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 sie für diese Fahrzeuge eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausfüllen oder
2. sobald auf ihre Veranlassung hin eine Zulassungsbescheinigung Teil II für diese Fahrzeuge ausgestellt werden soll.

(5) Die Hersteller von Fahrzeugen, die Inhaber einer EU-Typgenehmigung sind, oder deren bevollmächtigte Vertreter prüfen für jedes Fahrzeug, für das sie eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellen, deren Daten nach Absatz 4 zu übermitteln sind, ob aufgrund von anderen als in den Schlüsselnummern abgebildeten technischen Gegebenheiten ein rechtliches Verbot für die erstmalige Zulassung dieses Fahrzeugs bestehen wird. Diese Prüfung nehmen sie ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer Rechtsvorschrift vor, die eine technische Regelung enthält, die zu einem Verbot der erstmaligen Zulassung führen kann.

Der Verpflichtete nach Satz 1 hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die unter ein solches Verbot fallenden Fahrzeuge spätestens 30 Werktage 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. In diesem Fall bezieht sich die Mitteilung auf alle Fahrzeug-Identifizierungsnummern für Fahrzeuge, für die die auslaufende Serie beantragt und genehmigt wird. Darüber hinaus meldet der Verpflichtete nach Satz 1 die ihm bekannten Fahrzeug-Identifizierungsnummern für Fahrzeuge, die ebenfalls unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen können. Die Mitteilungen nach den Sätzen 3 bis 6 sind mit einer Erklärung zu versehen, dass dem Verpflichteten keine weiteren Fahrzeuge bekannt sind, die unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen können.

(6) Die Hersteller von Fahrzeugen, die Inhaber einer EU-Typgenehmigung sind, oder deren bevollmächtigte Vertreter können die nach Maßgabe der jeweils geltenden Vorschriften der Europäischen Union in die Übereinstimmungsbescheinigungen einzutragenden Daten jeder ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge, für die eine Verpflichtung nach Absatz 4 nicht besteht, an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen übermitteln.

(7) Das Kraftfahrt-Bundesamt legt die technischen Standards für die Datenübermittlung unter Berücksichtigung von Vorgaben für den internationalen Datenaustausch fest und veröffentlicht diese auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts. Im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt werden vom Kraftfahrt-Bundesamt Hinweise auf Änderungen bekannt gegeben.

(8) Das Kraftfahrt-Bundesamt schließt durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen aus, dass die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen mit dem Zentralen Fahrzeugregister verknüpft werden kann; das Gleiche gilt für die Zulassungsbehörden in Ansehung ihrer örtlichen Fahrzeugregister. Die Daten werden zehn Jahre nach ihrer Übermittlung in diese Datenbank gelöscht.

(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 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 von zugelassenen Fahrzeugen, für die er noch keine Daten im Sinne des Absatzes 4 oder 5 übermittelt hat, deren Fahrzeug-Identifizierungsnummern zum Zweck der Ergänzung der fehlenden Daten übermitteln.

(11) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann die erforderlichen Anordnungen treffen, wenn die Hersteller oder deren bevollmächtigte Vertreter ihren Verpflichtungen nach den Absätzen 4 und 5 nicht nachkommen.

Abschnitt 8

Durchführungs- und Schlussvorschriften

§ 75

Zuständigkeiten

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

(2) Örtlich zuständig ist, soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, die Behörde des Wohnorts, bei mehreren Wohnungen des Ortes der Hauptwohnung im Sinne des Bundesmeldegesetz, mangels eines solchen des Aufenthaltsortes des Antragstellers oder Betroffenen, bei juristischen Personen, Gewerbetreibenden und Selbständigen mit festem Betriebsitz oder Behörden die Behörde des Sitzes oder des Ortes der beteiligten Niederlassung oder Dienststelle. Besteht im Inland kein Wohnsitz, kein Sitz, keine Niederlassung oder keine Dienststelle, so ist die Behörde des Wohnorts oder des Aufenthaltsortes eines Empfangsbevollmächtigten zuständig. In einem Fall des § 6 Absatz 2 Satz 2 ist die Behörde zuständig, in deren Verwaltungsbezirk das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort hat. Örtlich zuständige Behörde im Sinne des § 51 ist die Behörde, die das Kennzeichen zugeteilt hat, es sei denn, dass im Falle des § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 die für den neuen Wohnsitz oder neuen Sitz zuständige Behörde die Zulassungsbescheinigung Teil I bereits nach § 15 Absatz 4 Satz 5 berichtet hat. Anträge können 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.

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

(4) Die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden auf Grund dieser Verordnung werden für die Dienstbereiche der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk und der Polizeien der Länder durch deren Dienststellen nach Bestimmung der Fachminister wahrgenommen. Die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden in Bezug auf die Kraftfahrzeuge und Anhänger der auf Grund des Nordatlantikvertrags errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere, soweit die Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, werden durch die Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmung des Bundesministers der Verteidigung wahrgenommen. Für den Dienstbereich der Polizeien der Länder kann die Zulassung von Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger 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 Ausnahmen von den Vorschriften der Abschnitte 1 bis 5 dieser Verordnung, jedoch nicht von § 9 Absatz 2, § 11 Absatz 1 und § 14 Absatz 1 und 3 Satz 1 und Abschnitt 3 Unterabschnitt 5 in bestimmten Einzelfällen oder

allgemein für bestimmte einzelne Antragsteller genehmigen; sofern die Ausnahmen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet anderer Länder haben, ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder.

(2) Der örtliche Geltungsbereich jeder Ausnahme ist festzulegen.

(3) Sind in der Ausnahmegenehmigung Auflagen oder Bedingungen festgesetzt, so ist die Ausnahmegenehmigung vom Fahrzeugführer bei Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Die Bundeswehr, die Polizei, die Bundespolizei, die Feuerwehr, das Technische Hilfswerk, das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) und die anderen Einheiten und Einrichtungen des Zivil- und Katastrophenschutzes sowie der Zolldienst sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.

§ 77

Ordnungswidrigkeiten

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

1. entgegen

- a) § 3 Absatz 1 Satz 1, § 4 Absatz 1, § 9 Absatz 2 Satz 6 Nummer 1, § 10 Absatz 3 Satz 5 Nummer 1 oder § 12 Absatz 12 Satz 1,
- b) § 41 Absatz 5 Satz 3 in Verbindung mit § 12 Absatz 12 Satz 1, § 42 Absatz 3 Satz 4 in Verbindung mit § 12 Absatz 12 Satz 1, § 43 Absatz 2 Satz 4 in Verbindung mit § 12 Absatz 12 Satz 1 oder § 45 Absatz 1 Nummer 3 Satz 6 in Verbindung mit § 12 Absatz 12 Satz 1,
- c) § 26 Absatz 5 Satz 3, § 42 Absatz 4 Satz 3, § 45 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3, § 53 Absatz 7 oder § 56 Absatz 4 oder
- d) § 54 Satz 5 in Verbindung mit § 53 Absatz 7,

ein Fahrzeug in Betrieb setzt,

- 2. entgegen § 3 Absatz 4, § 4 Absatz 6, § 5 Absatz 2 Satz 2, § 9 Absatz 2 Satz 7 Nummer 1, § 10 Absatz 3 Satz 6 Nummer 1, § 12 Absatz 11 Satz 4 oder Absatz 12 Satz 2, § 15 Absatz 1 Satz 6, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 8, oder Absatz 4 Satz 3, § 26 Absatz 5 Satz 4, § 41 Absatz 5 Satz 4, § 42 Absatz 3 Satz 5 oder Absatz 4 Satz 4, § 43 Absatz 2 Satz 5 oder § 45 Absatz 1 Nummer 3 Satz 7 oder Nummer 4 Satz 4 die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen anordnet oder zulässt,
- 3. entgegen § 4 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 Satz 1 oder 2 ein Kennzeichen an einem Fahrzeug nicht führt,
- 4. entgegen § 4 Absatz 4 ein Kraftfahrzeug oder einen Krankenfahrstuhl nicht, nicht richtig oder nicht vollständig kennzeichnet,
- 5. entgegen § 4 Absatz 5 Satz 1, § 13 Absatz 6 oder § 41 Absatz 2 Satz 4, auch in Verbindung mit § 43 Absatz 2 Satz 1, § 42 Absatz 5 Satz 3, § 46 Absatz 6 oder § 52

- Absatz 1 Satz 6 ein dort genanntes Dokument nicht mitführt oder auf Verlangen nicht aushändigt,
6. entgegen § 4 Absatz 5 Satz 2, § 41 Absatz 2 Satz 6 oder § 56 Absatz 2 Nummer 1 ein dort genanntes Dokument nicht aufbewahrt oder auf Verlangen nicht aushändigt,
 7. einer vollziehbaren Anordnung oder Auflage nach § 5 Absatz 1 oder § 15 Absatz 1 Satz 5, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 7, oder Absatz 4 Satz 2 zuwiderhandelt,
 8. entgegen
 - a) § 5 Absatz 2 oder § 51 Absatz 3 oder
 - b) § 17 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1,
ein Fahrzeug nicht oder nicht ordnungsgemäß außer Betrieb setzen lässt,
 9. entgegen § 9 Absatz 2 Satz 5 ein Wechselkennzeichen zur selben Zeit an mehr als einem Fahrzeug führt,
 10. entgegen § 9 Absatz 2 Satz 6 Nummer 2 oder § 10 Absatz 3 Satz 5 Nummer 2 ein Fahrzeug abstellt,
 11. das Abstellen eines Fahrzeugs entgegen § 9 Absatz 2 Satz 7 Nummer 2 oder § 10 Absatz 3 Satz 6 Nummer 2 anordnet oder zulässt,
 12. entgegen § 12 Absatz 11 Satz 3 ein Kennzeichen führt,
 13. entgegen § 13 Absatz 7 oder § 14 Absatz 5 Satz 5 eine Bescheinigung nicht abliefern,
 14. entgegen § 14 Absatz 5 Satz 1 oder 2, § 15 Absatz 3 Satz 1, 2 oder 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
 15. entgegen § 15 Absatz 1 Satz 1 bis 4, Absatz 4 Satz 1 oder Absatz 5 Satz 1 erster Halbsatz, Satz 3 oder 4 oder § 41 Absatz 4 Satz 2 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig machen,
 16. entgegen § 15 Absatz 3 Satz 3 oder § 17 Absatz 1 Satz 2, Absatz 4 Satz 2 oder Absatz 5 Satz 2 ein dort genanntes Dokument nicht vorlegt,
 17. entgegen § 26 Absatz 5 Satz 1 einen Plakettenträger nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß anbringt,
 18. entgegen § 26 Absatz 5 Satz 1 einen Plakettenträger anbringt,
 19. entgegen § 41 Absatz 2 Satz 3 eine Eintragung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig fertigt,
 20. entgegen § 41 Absatz 2 Satz 3, 5 und 6 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig fertigt,
 21. entgegen § 41 Absatz 2 Satz 7 ein Kennzeichen und ein Fahrzeugscheinheft nicht rechtzeitig der Zulassungsbehörde zurückgibt,
 22. entgegen § 42 Absatz 3 Satz 1 ein Kurzzeitkennzeichen verwendet,

23. entgegen § 43 Absatz 1 Satz 1 ein Oldtimer-Kennzeichen an einem Fahrzeug verwendet, für das es nicht ausgegeben ist oder
24. entgegen § 47 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 Satz 1 an einem in einem anderen Staat zugelassenen Kraftfahrzeug oder Anhänger ein Kennzeichen oder ein Unterscheidungszeichen nicht oder nicht wie dort vorgeschrieben führt.

§ 78

Verweis auf technische Regelwerke

(1) DIN-Normen, EN-Normen oder 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 Farbregister RAL 840-HR entnommen. Das Farbregister 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) Fahrzeuge, die nach § 18 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der bis zum 28. Februar 2007 geltenden Fassung der Zulassungspflicht oder dem Zulassungsverfahren nicht unterworfen waren und die vor dem 1. März 2007 erstmals in Verkehr kamen, bleiben weiterhin zulassungsfrei, war für diese Fahrzeuge auch keine Betriebserlaubnis erforderlich, bedürfen sie keiner Genehmigung nach § 2 Nummer 4 bis 6.

(2) Krafträdern, die vor dem 1. Januar 1959 erstmals in den Verkehr gekommen sind und deren Hubraum 50 cm³ übersteigt, sind verkleinerte zweizeilige Kennzeichen nach Nummer 1 Satz 1 Buchstabe d der Anlage 4 zuzuteilen, es sei denn, der Halter stellt einen abweichenden Antrag.

(3) Kennzeichen, die vor dem 1. März 2007 nach Maßgabe der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugeteilt worden sind, bleiben gültig.

(4) Unterscheidungszeichen nach Maßgabe der Anlage 1 Nummer 1 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung gelten als beantragt und festgelegt im Sinne des § 9 Absatz 3 Satz 1 und 6. Unterscheidungszeichen nach Maßgabe der Anlage 1 Nummer 2 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung gelten 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 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. vor dem 1. März 2007 ausgefertigte Fahrzeugscheine und Anhängerscheine, die

- 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) entsprechen;
2. Fahrzeugbriefe, die durch eine Zulassungsbehörde bis zum 30. September 2005 ausgefertigt worden sind; ein Umtausch in eine Zulassungsbescheinigung Teil II ist erforderlich, wenn der Fahrzeugschein nach bisher gültigen Mustern durch eine Zulassungsbescheinigung Teil I ersetzt wird;
 3. Fahrzeugscheine, die durch die Bundeswehr bis zum 30. September 2005 ausgefertigt worden sind;
 4. Zulassungsbescheinigungen Teil I (Fahrzeugscheine), die dem Muster 2a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und ab 1. Oktober 2005 bis 31. März 2008 ausgefertigt worden sind;
 5. Zulassungsbescheinigungen Teil II (Fahrzeugbriefe), die dem Muster 2b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 24. September 2004 (BGBl. I S. 2374) entsprechen und ab 1. Oktober 2005 bis 31. März 2008 ausgefertigt worden sind;
 6. Zulassungsbescheinigungen Teil I (Fahrzeugscheine) 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 ab 1. Oktober 2005 bis 31. März 2008 ausgefertigt worden sind;
 7. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die den Mustern in Anlage 5 und Anlage 6 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 30. Juni 2013 ausgefertigt worden sind;
 8. Fahrzeugscheine und Fahrzeugscheinhefte für Fahrzeuge mit roten Oldtimerkennzeichen nach § 43 , die in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung ausgefertigt worden sind;
 9. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 1. Januar 2015 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen,
 10. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind,
 11. Fahrzeugscheine für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen, die dem Muster in Anlage 10 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind.
 12. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die den Mustern in Anlage 5 und Anlage 6 in der bis zum 1. April 2015 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen;

13. Zulassungsbescheinigungen Teil II, die dem Muster in Anlage 7 in der bis zum 1. April 2015 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen;
14. Zulassungsbescheinigungen Teil II, die dem Muster der Anlage 7 in der bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 31. März 2018 ausgefertigt worden sind; Vordrucke für Zulassungsbescheinigungen, die diesem Muster entsprechen, dürfen noch bis zum 31. März 2018 aufgebraucht werden,
15. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind,
16. Fahrzeugscheine für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen, die dem Muster in Anlage 10 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind,
17. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2019 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 30. September 2020 ausgefertigt worden sind.

(6) Stempelplaketten, mit denen Kennzeichenschilder vor dem 1. Januar 2015 abgestempelt worden sind, bleiben gültig.

(7) Die Vorschriften über die Speicherung der Daten nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 5 Nummer 1 und 2, nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 2 hinsichtlich der Nummer und des Datums der Erteilung der Genehmigung, nach § 57 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 8 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe d hinsichtlich der zulässigen Anhängelast und des Leistungsgewichts bei Krafträdern, Buchstabe h hinsichtlich der Nenndrehzahl sowie Buchstabe i bis l, der Daten nach § 57 Absatz 1 Nummer 2 und 5 sowie Nummer 7 hinsichtlich des Datums der Zuteilung, Nummer 8 Buchstabe b Nummer 17 bis 19 und Nummer 21 Buchstabe b und d sowie Nummer 22 bis 26 und der auf das Kurzzeitkennzeichen bezogenen Daten nach § 57 Absatz 3 jeweils im Zentralen Fahrzeugregister sind ab dem 1. September 2008 anzuwenden. Eine Nacherfassung dieser Daten für Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt bereits in Verkehr waren, erfolgt nicht.

(8) Fahrzeuge, die nach der bis zum 2. Juli 2021 gültigen Fassung dieser Verordnung als zulassungspflichtig zugelassen worden sind und die die Voraussetzungen nach § 2 Nummer 12 erfüllen, gelten ab dem 3. Juli 2021 als nach § 3 Absatz 3 zugelassen. Fahrzeuge, die nach § 2 Nummer 12 in Verbindung mit § 3 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe f jeweils in der bis zum 02.07.2021 geltenden Fassung von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommenen waren, vor dem 1. Januar 2020 erstmals rechtmäßig in den Verkehr gekommen sind und nicht zugleich leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 12 sind, bleiben weiterhin von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommenen.

(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 die bei ihr eingegangenen Anträge an ein anderes von der Zulassungsbehörde bestimmtes informationstechnisches System senden.

Anlage 1 (zu § 9 Absatz 1 Satz 4)

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

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 185;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

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

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 185; 186 - 187;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

1. Unterscheidungszeichen Bund

BD	Dienstfahrzeuge des Bundestages, des Bundesrates, des Bundespräsidialamtes, der Bundesregierung, der Bundesministerien, der Bundesfinanzverwaltung, Bundesverfassungsgerichts und des Bundeskriminalamtes (Zulassungsbehörde Berlin; Zulassungsbehörde Bonn, Stadt; für BD 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 Militärkraftfahrtsstelle – ZMK, Hardter Straße 9, 41179 Mönchengladbach/Rheindahlen)
X	Dienstfahrzeuge der auf Grund des Nordatlantikvertrages errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere, die ihren regelmäßigen Standort im Inland haben (Zentrale Militärkraftfahrtsstelle – 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	Diplomatischen Vertretungen oder Internationalen Organisationen und in Abhängigkeit vom Status der bevorrechtigten Person (Zulassungsbehörde Berlin, Zulassungsbehörde Bonn, Stadt)
Unterscheidungszeichen des Verwaltungsbezirkes	Berufskonsularische Vertretungen und in Abhängigkeit vom Status der bevorrechtigten Person (Zulassungsbehörde am Sitz des Konsulats)

am Sitz des Konsu- lats	
----------------------------	--

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

(Fundstelle: BGBl. I 2015, 1574)

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, § 38 Absatz 5 Satz 1, § 39 Absatz 3 Satz 2, § 40 Absatz 2, § 42 Absatz 1 Nummer 3)

Ausgestaltung der Kennzeichen

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 188 - 202;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

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 Satz 1 Nummer 4 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

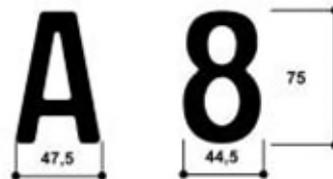
2.1.2 Kraftradkennzeichen und verkleinerte zweizeilige Kennzeichen:

- 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



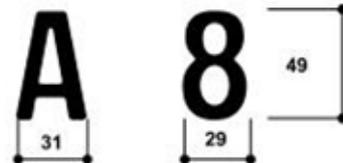
2.2.2 Engschrift 75 mm

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



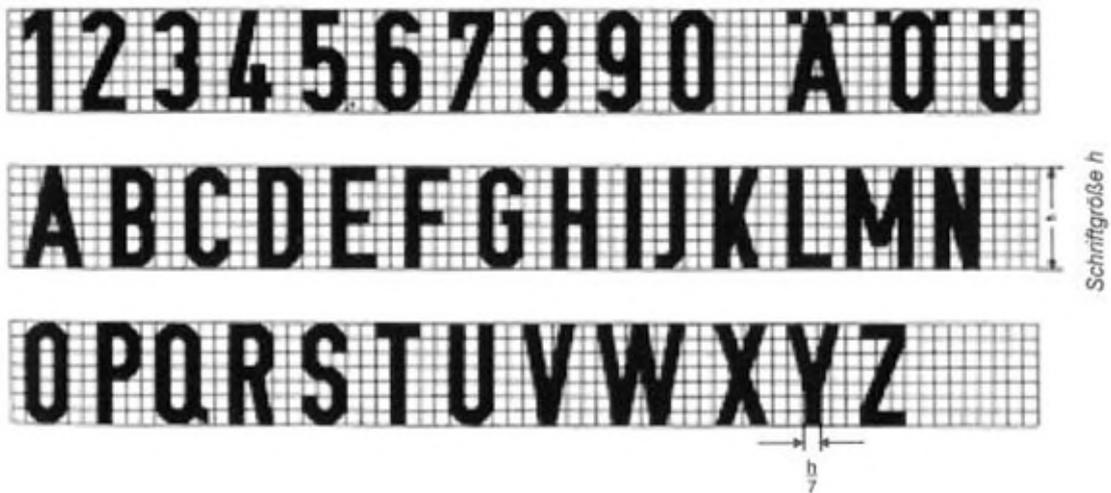
2.3 abweichende Schrift für Kennzeichen der Bundeswehr sowie für Versicherungskennzeichen:

Die Beschriftung erfolgt nach dem anliegenden Schriftmuster der Normvorschrift DIN 1451 (nach dem Hilfsnetz hergestellt), und zwar grundsätzlich für Buchstaben und Zahlen in fette 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 fette Mittelschrift
 DIN 1451



2.3.2 fette Engschrift
 DIN 1451

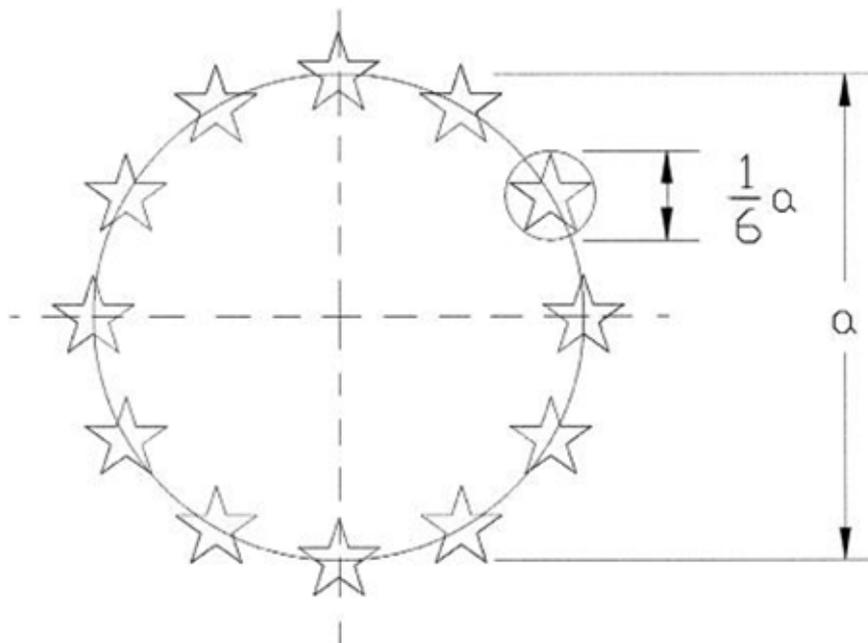


3. Euro-Feld

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

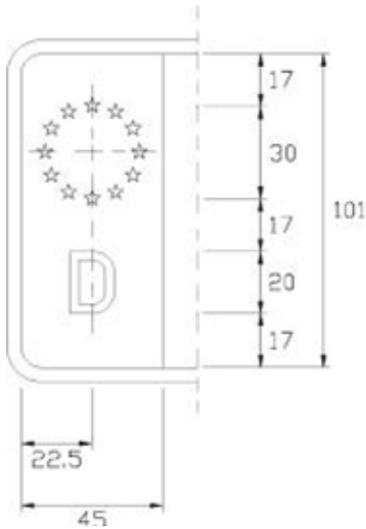
Ausgestaltung des Sternenkranzes:

Die Geometrie des Sternenkranzes ergibt sich aus folgender Abbildung:

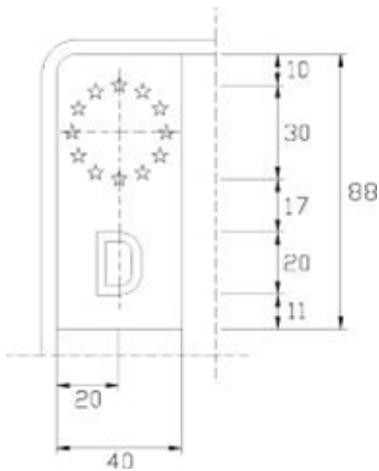


Der Durchmesser des Sternenkranzes entspricht dem Sechsfachen des Durchmessers des einzelnen Sterns. Die Ausführung des Erkennungsbuchstabens „D“ erfolgt nach DIN 1451 Teil 2.

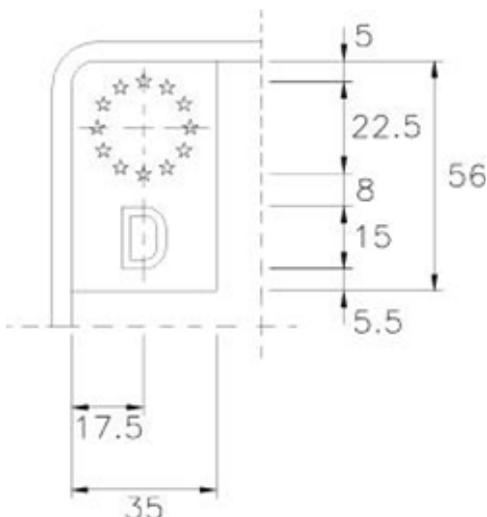
3.1 einzeiliges Kennzeichen



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 zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes 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 der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes

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

6. Plaketten

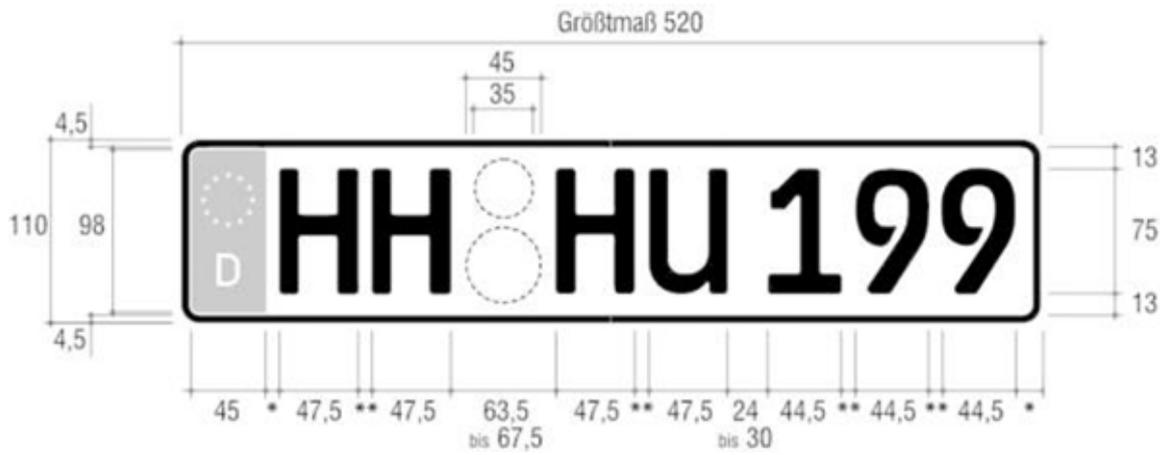
In den auf den Kennzeichen vorgesehenen Feldern sind Plaketten anzubringen

- 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

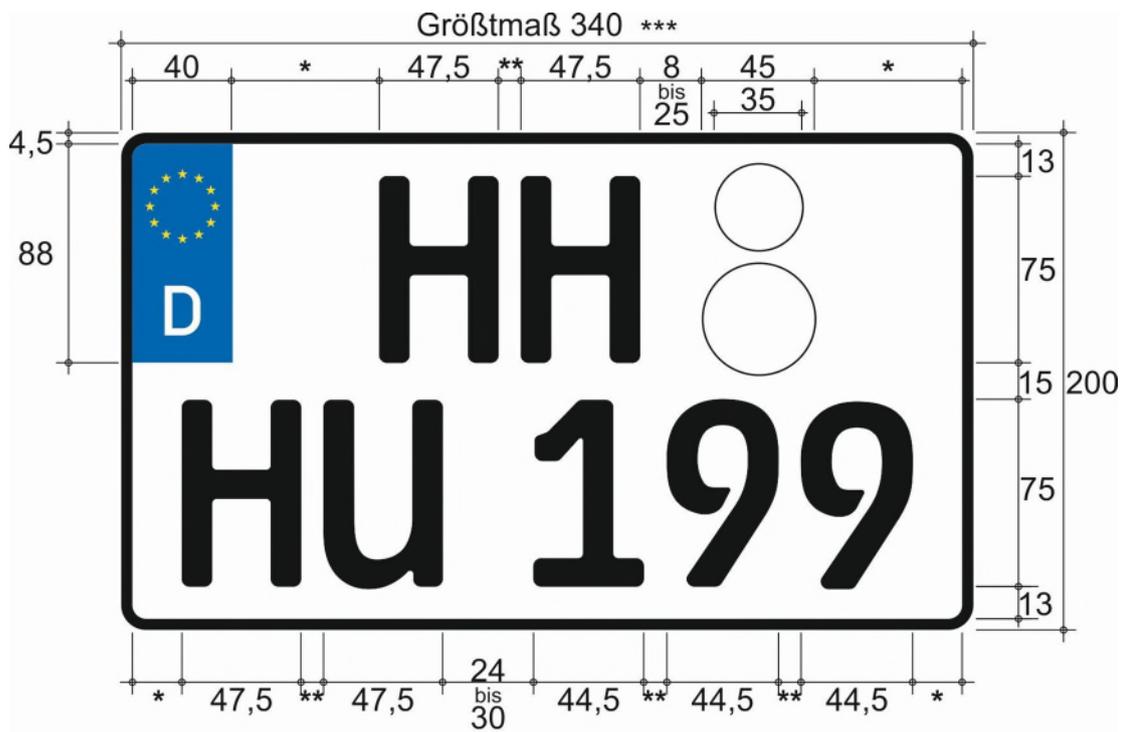
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen



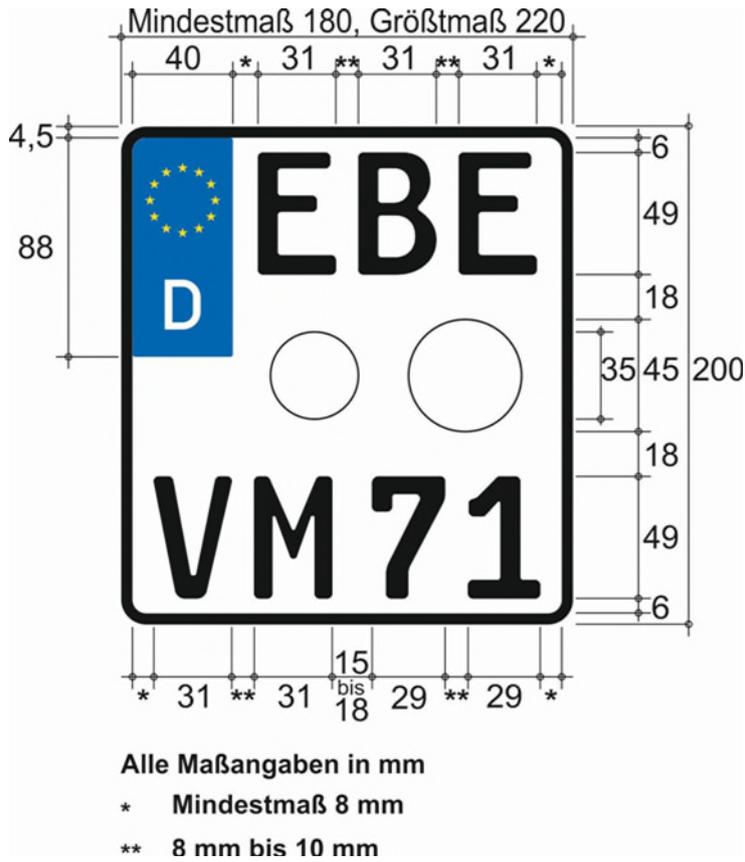
Alle Maßangaben in mm

* Mindestmaß 8 mm

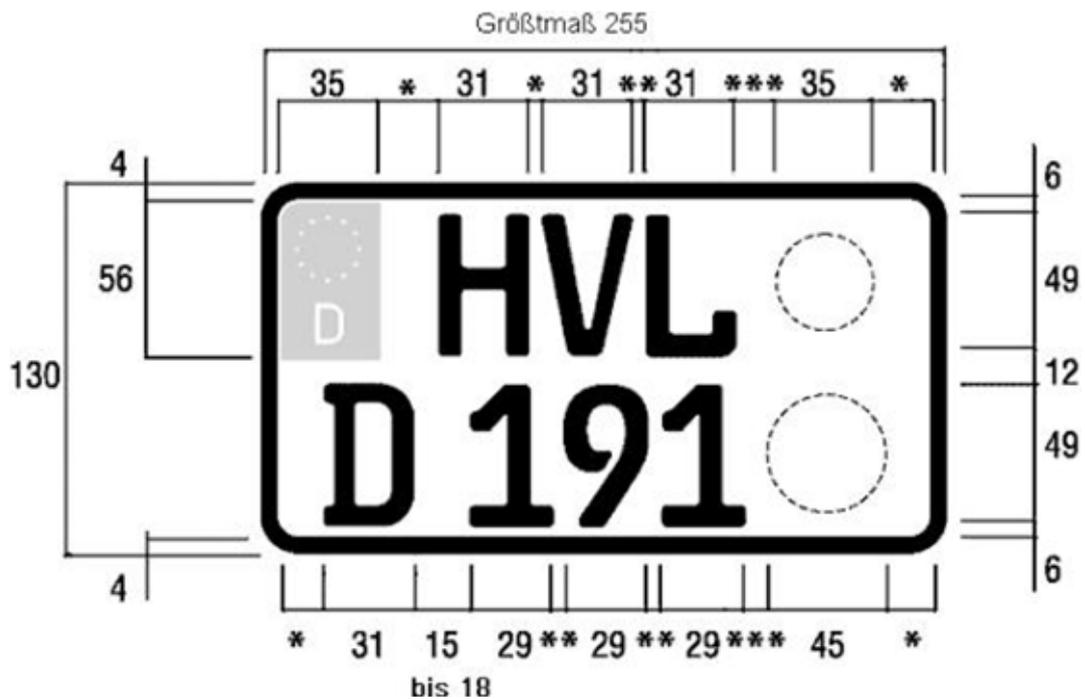
** 8 mm bis 10 mm

*** 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

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



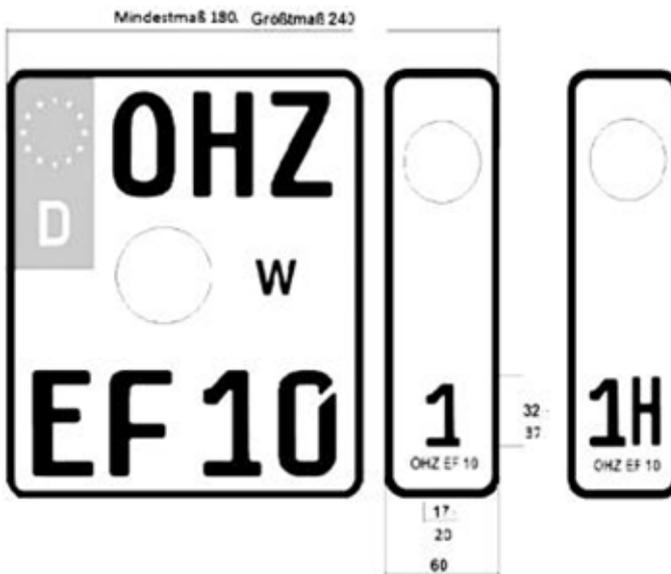
Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Allgemeinen Kennzeichen

2. zweizeiliges Kennzeichen



Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Allgemeinen Kennzeichen.

3. Kraftradkennzeichen



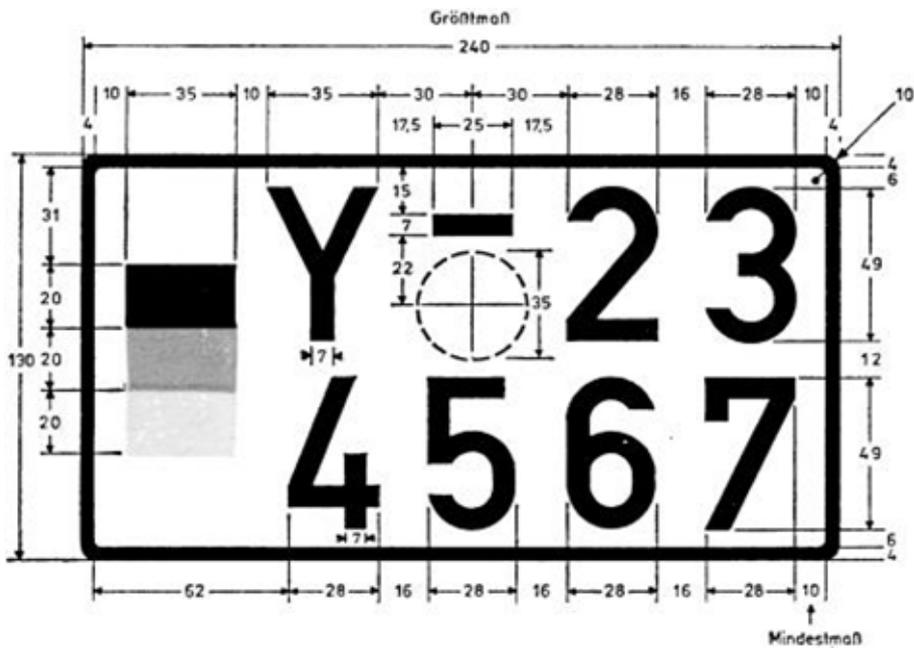
Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Kraftfahrzeugkennzeichen.

4. Ergänzungsbestimmungen

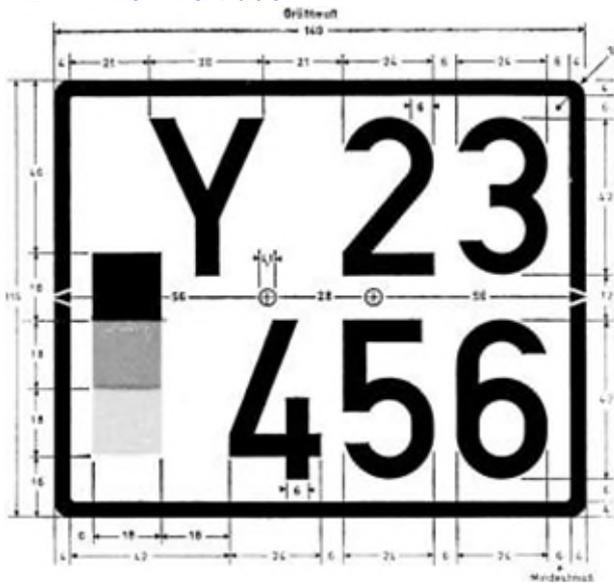
Mehr als acht Stellen (Buchstaben des Unterscheidungszeichens sowie Buchstaben und Ziffern der Erkennungsnummer – ohne Kennzeichnung „W“) auf dem gemeinsamen Kennzeichenteil und dem fahrzeugbezogenen Teil zusammen sind unzulässig. Abschnitt 4 Nummer 4 Satz 1 bis 4 gilt für Oldtimerkennzeichen als Wechselkennzeichen 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

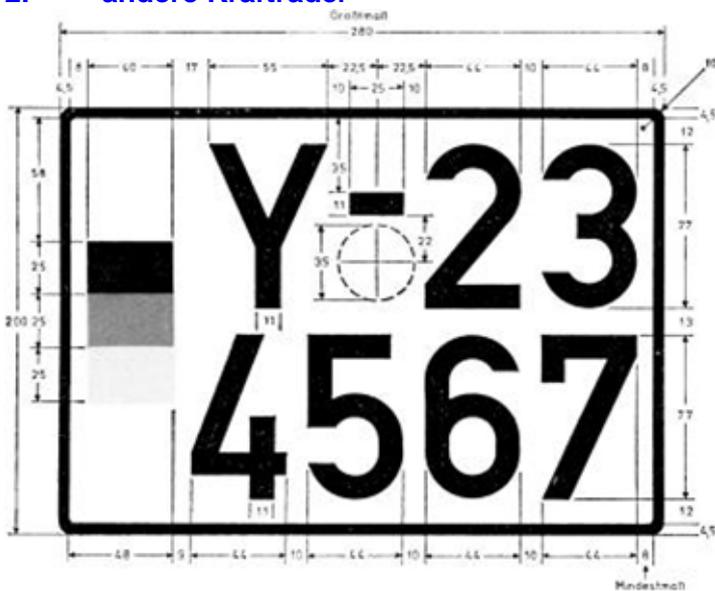
1. Leichtkrafträder und Kleinkrafträder
- 1.1 Leichtkrafträder und Kleinkrafträder



1.2 Kleinkrafträder



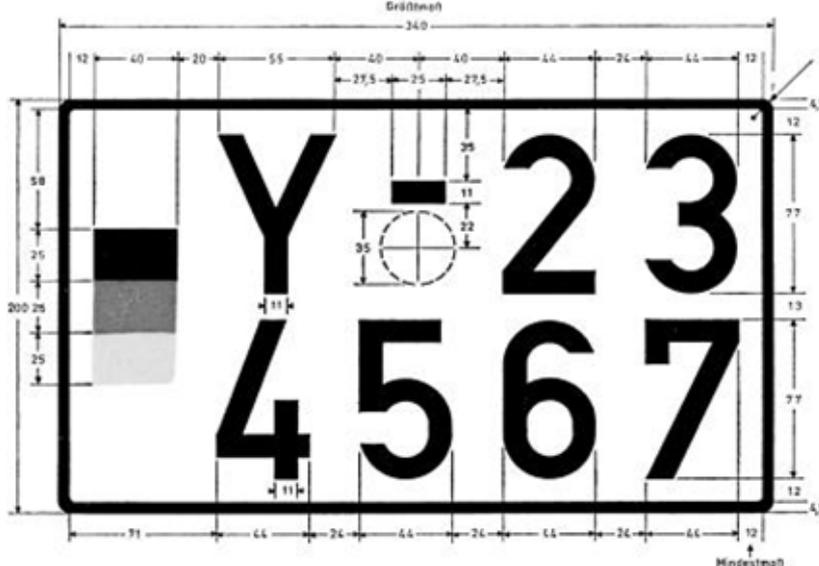
2. andere Krafträder



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 Modells, so vergrößern sich die Abstände zwischen den Ziffern der Zeile gleichmäßig. Die Farbtöne des Untergrundes, des Randes und der Beschriftung sind dem Farbtöne Register 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.

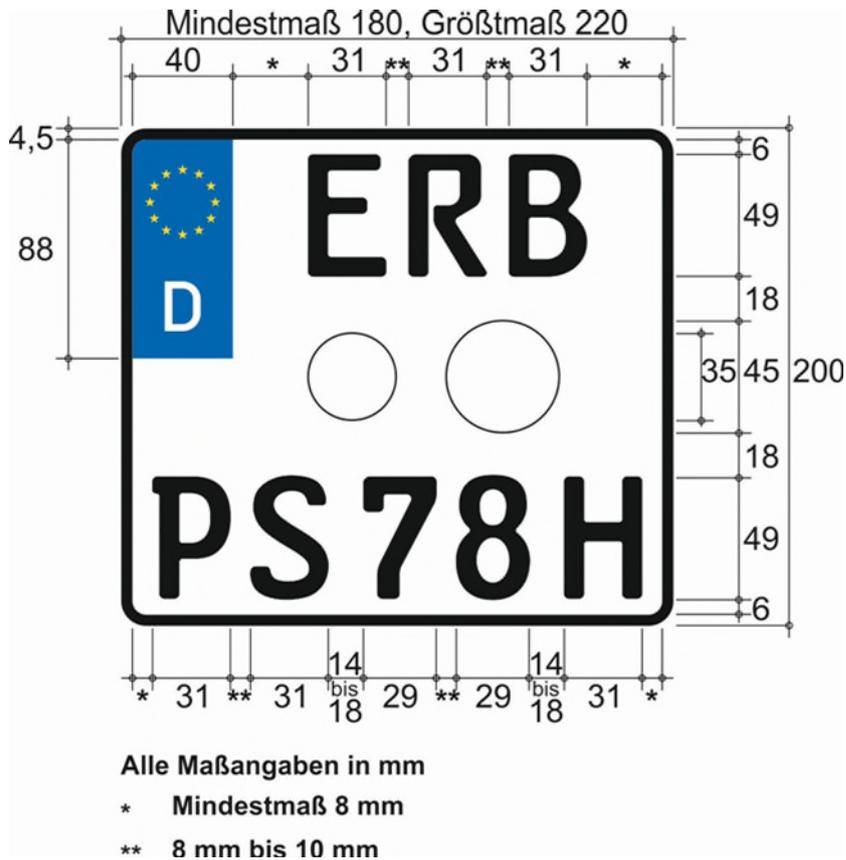
**Abschnitt 4
Oldtimerkennzeichen**

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,

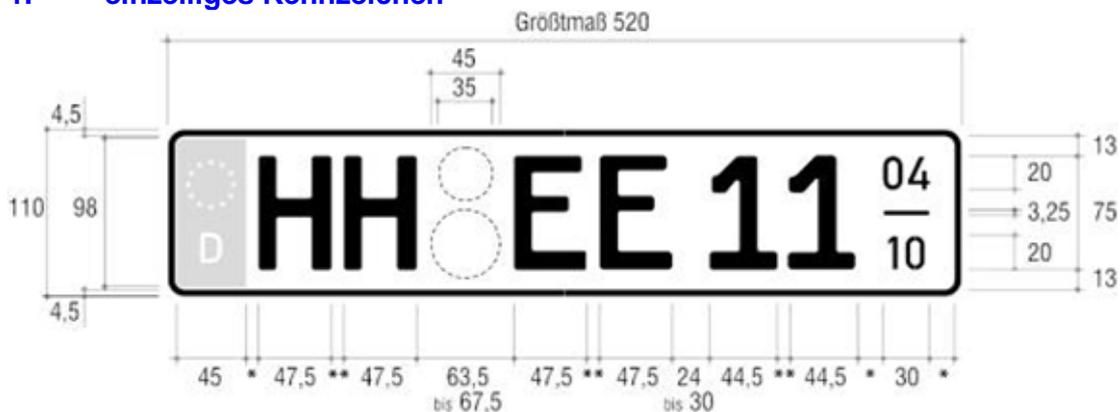
b) fünf Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2 mit einem Größtmaß von 340 mm oder auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 oder

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

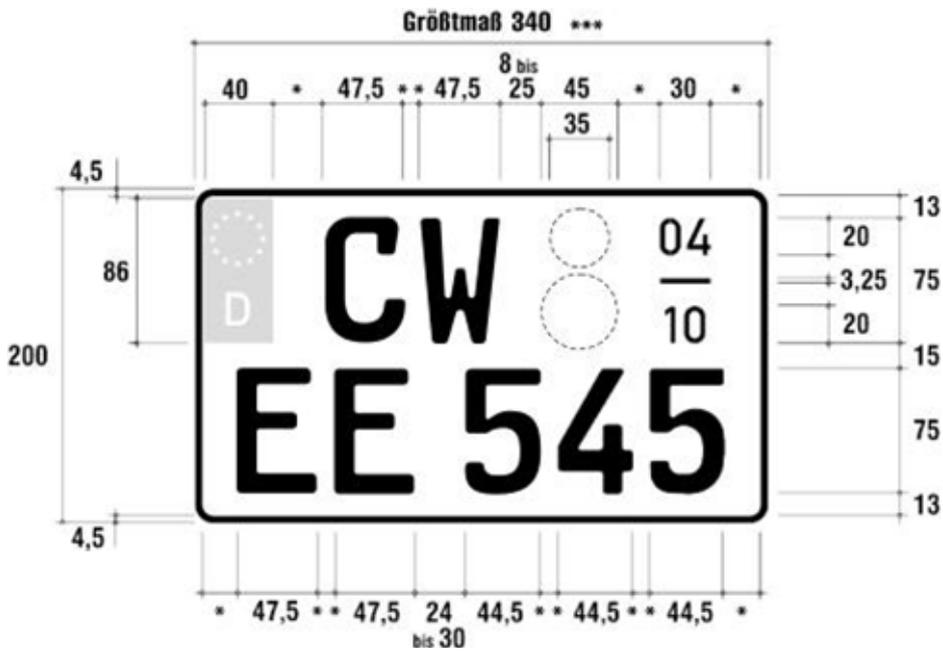
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen

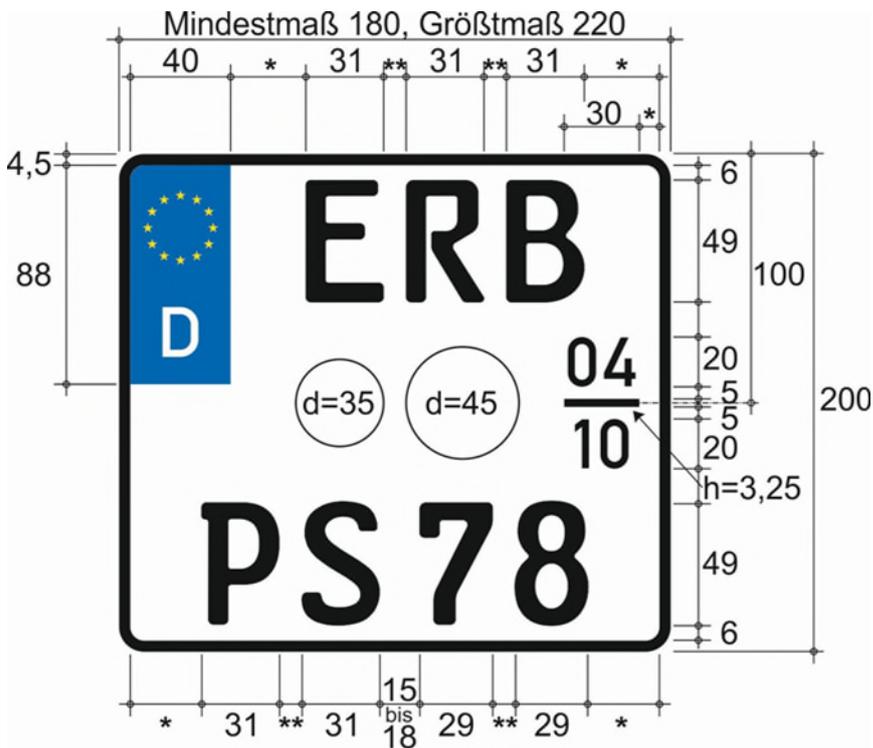


* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

*** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

2a. Kraftradkennzeichen



Alle Maßangaben in mm

* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

3. verkleinertes zweizeiliges Kennzeichen



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

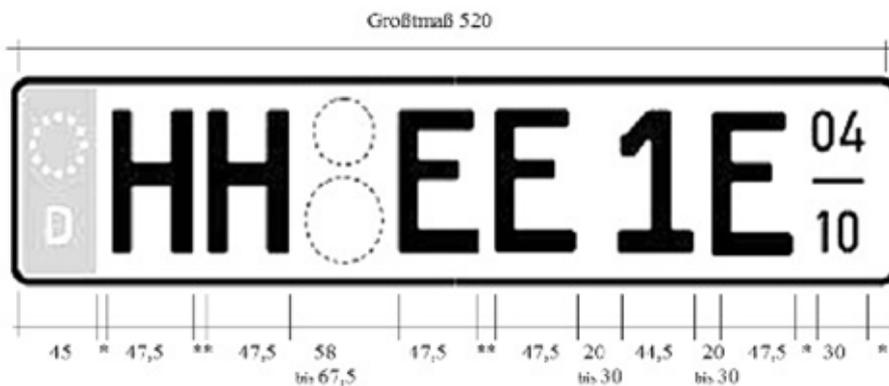
4. Ergänzungsbestimmungen:

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 Teil 2. 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

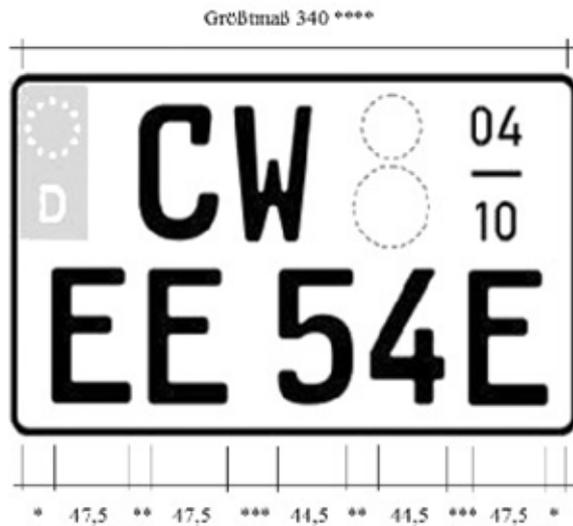
1. Die Kennzeichen sind entsprechend Abschnitt 4, jedoch mit dem Kennbuchstaben „E“ auszuführen.
2. einzeiliges Saisonkennzeichen



- * 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

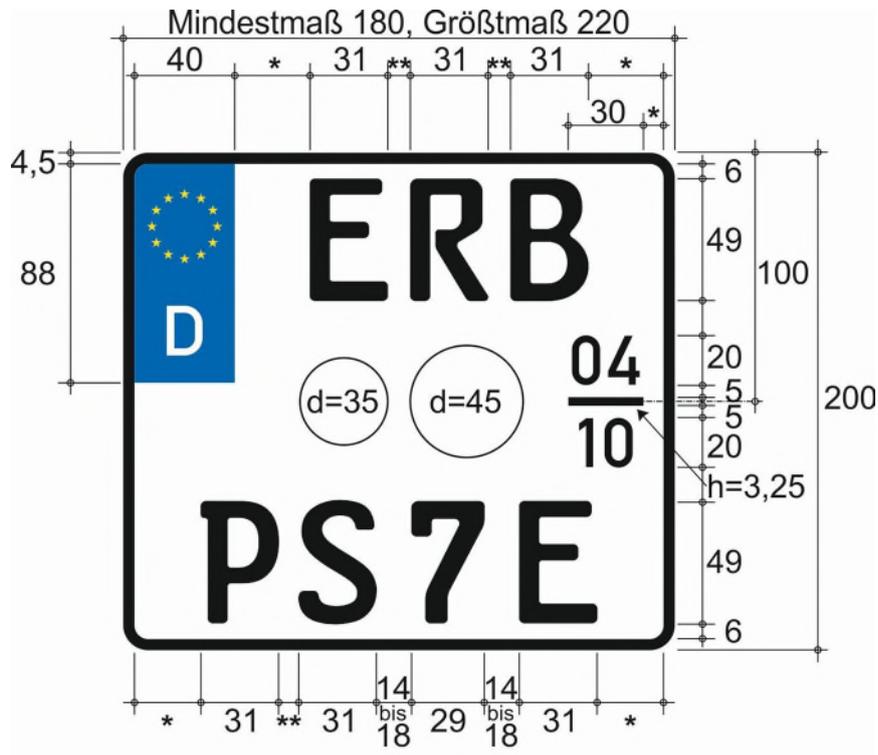
*** 20 bis 30 mm, bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 15 mm bis 30 mm

**** bei zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen 280 mm

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

4. Kraftradkennzeichen als Saisonkennzeichen

—



Alle Maßangaben in mm

* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

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.

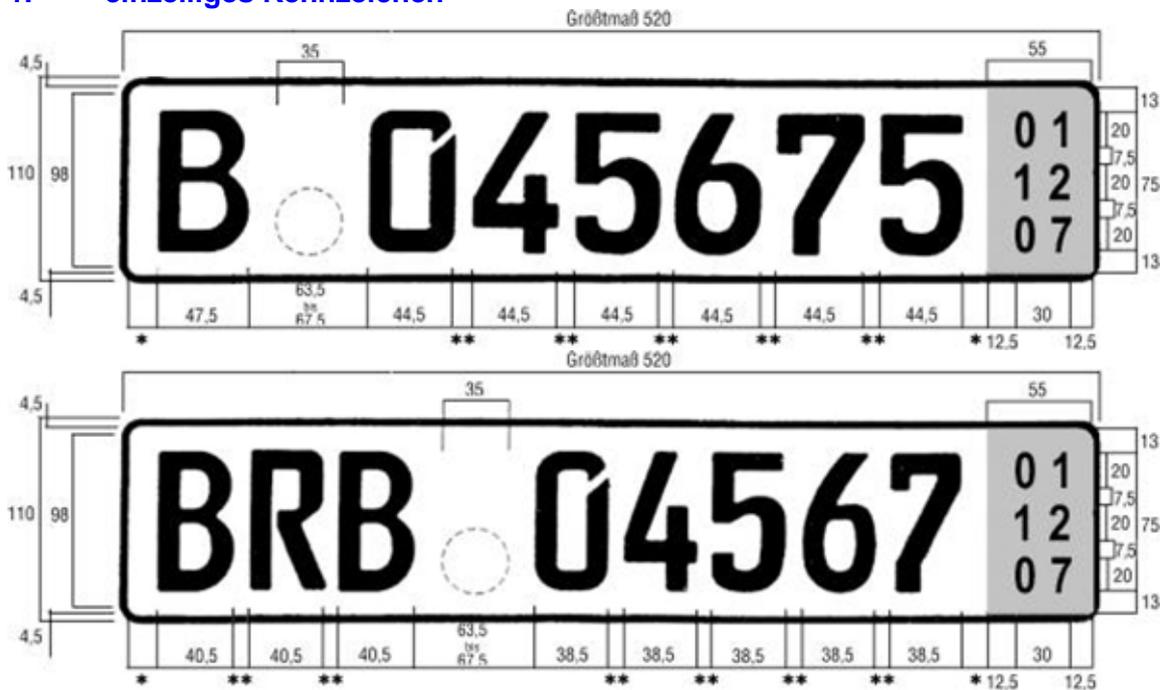
6. Ergänzungsbestimmungen

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 Kennbuchstabe „E“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2,
 - b) fünf Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstabe „E“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 mit einem Größtmaß von 340 mm oder
 - c) vier Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstabe „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

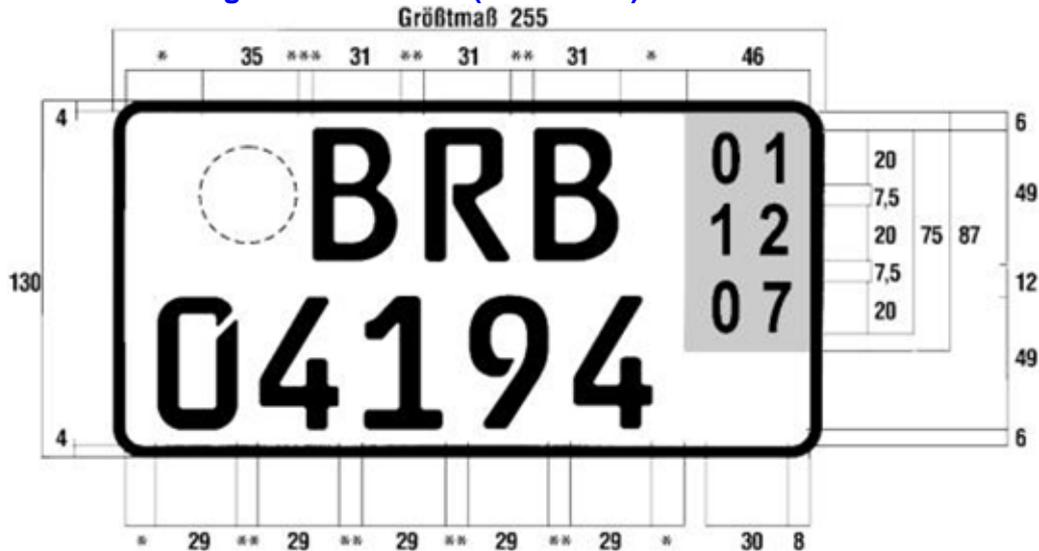
** 8 mm bis 10 mm

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 Teil 2.

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 Engschrift verwendet werden. § 10 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 2020

Auf die Prüfung nach den Abschnitten 6 und 7 des Normblattes DIN 74069, Ausgabe Oktober 2020, 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

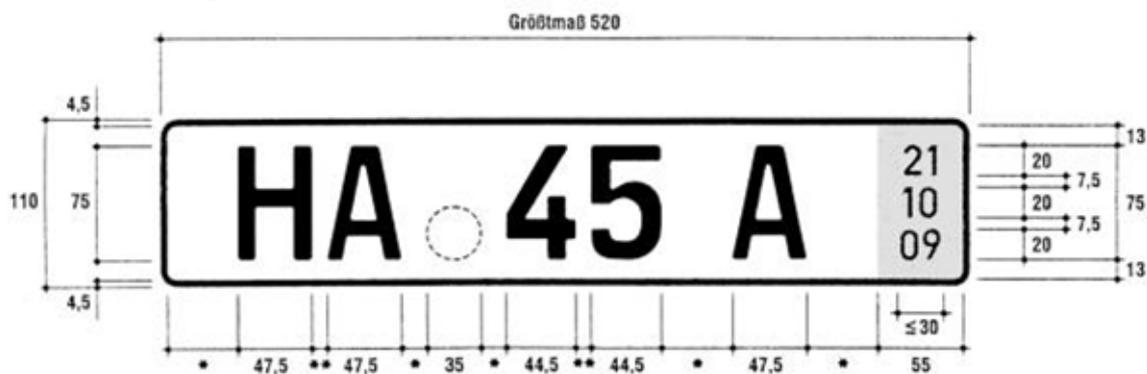
Rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung und rote Oldtimerkennzeichen

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

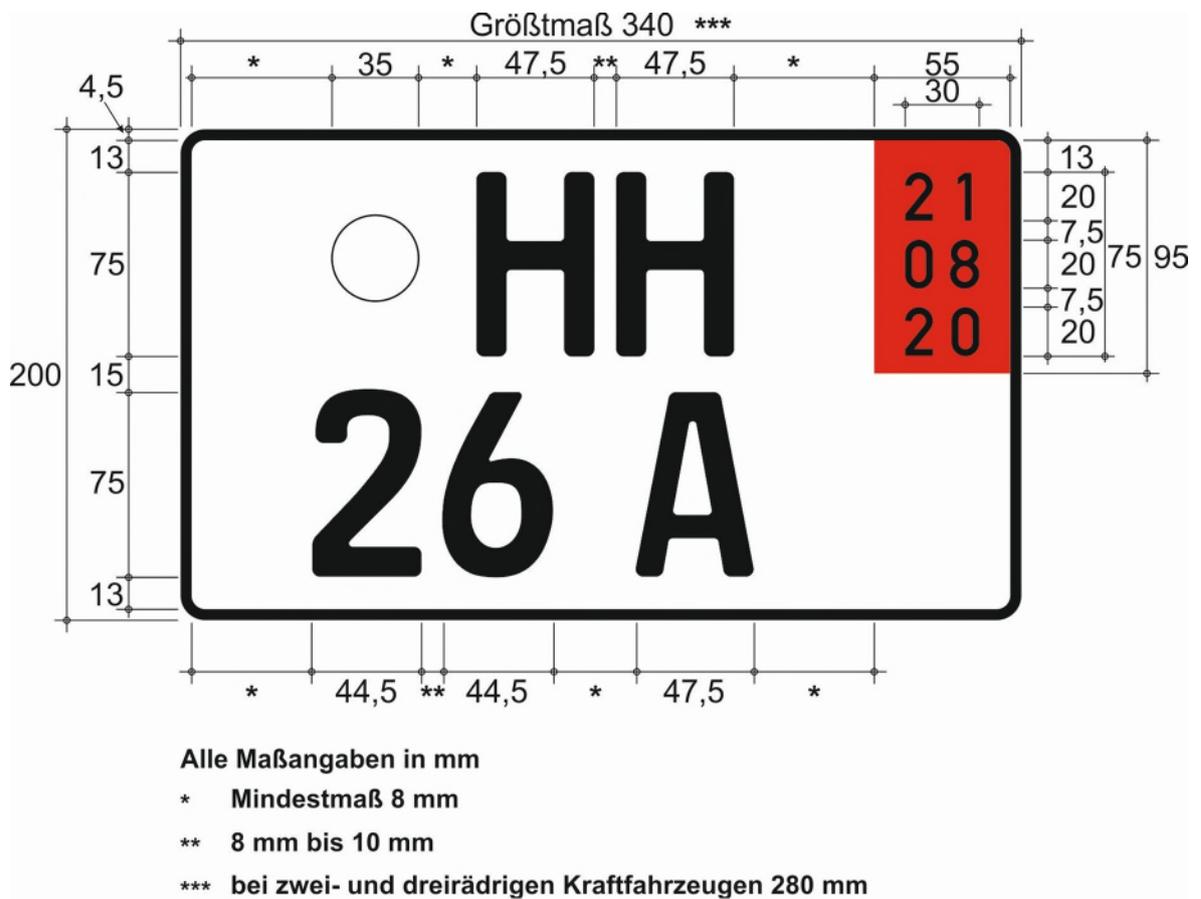
1. einzeiliges Kennzeichen



* Mindestmaß 8 mm

** 8 mm bis 10 mm

2. zweizeiliges Kennzeichen



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

(Fundstelle: BGBl. I 2017, 538 — 543);
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

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 ist. 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 ist 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 Krafftahrt-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 2020, 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 Wappen 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:

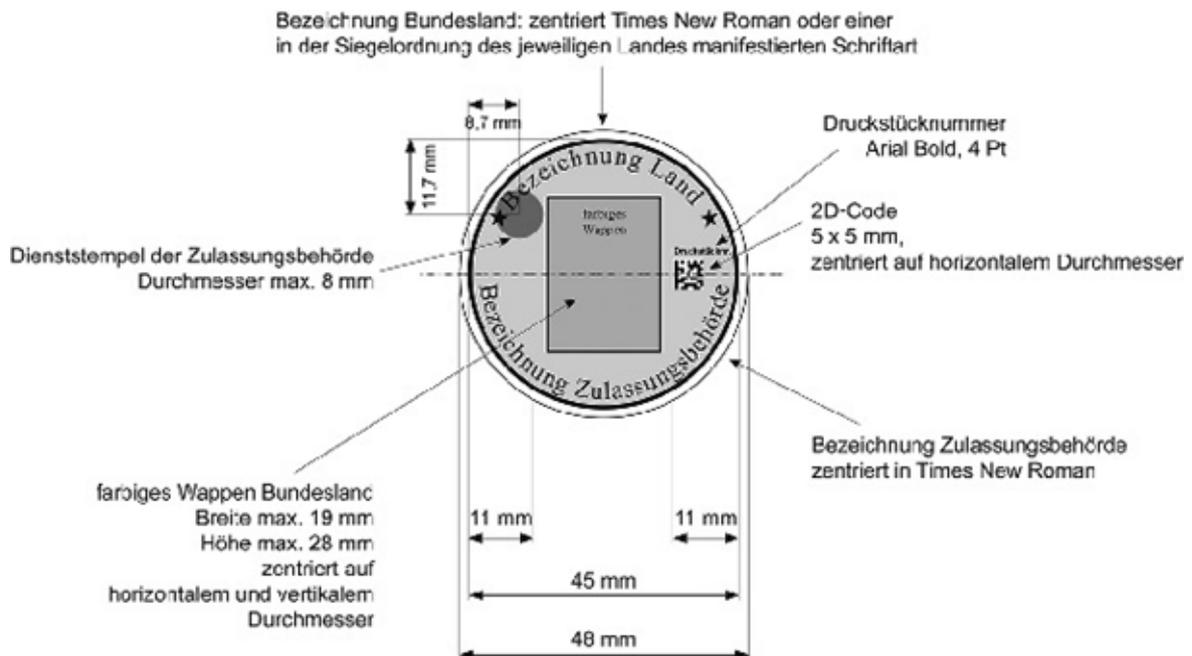


Abbildung 1: Bemaßung der Stempelplakette

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

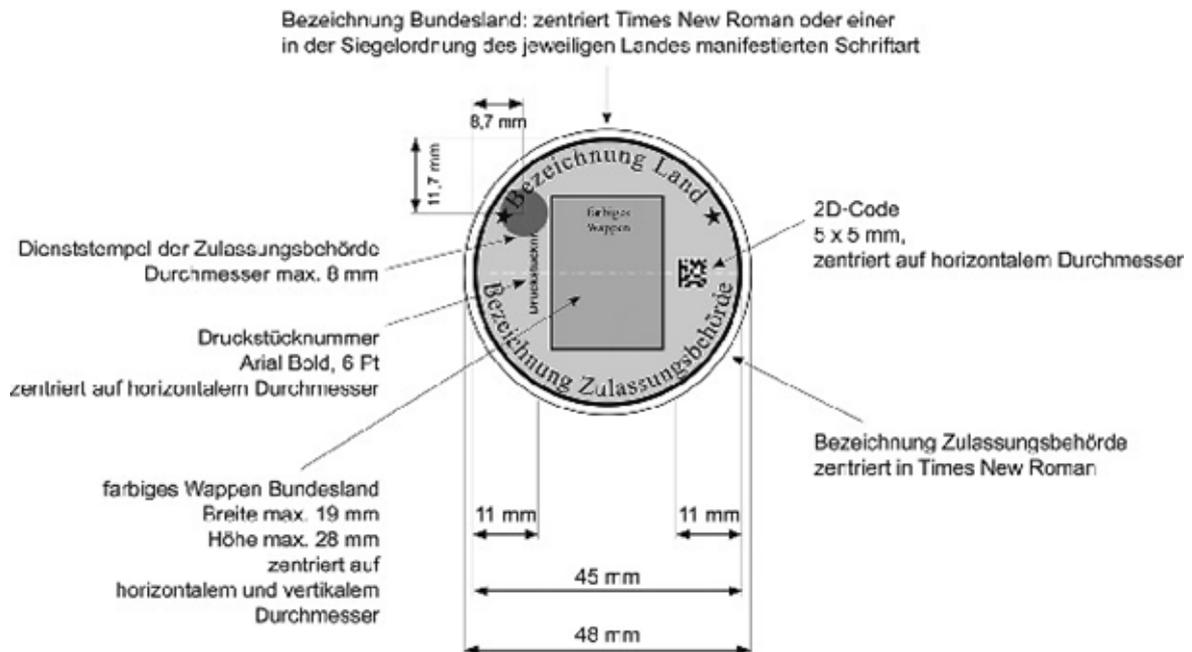


Abbildung 2: Bemaßung der Stempelplakette

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 herstellerepezifisches 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 herstellerepezifisches 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 aufgebracht Merkmale „Kennzeichen“, „verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ und das herstellerspezifische Sicherheitsmerkmal.

aa) Die Maße des Plakettenträgers ergeben sich wie folgt:

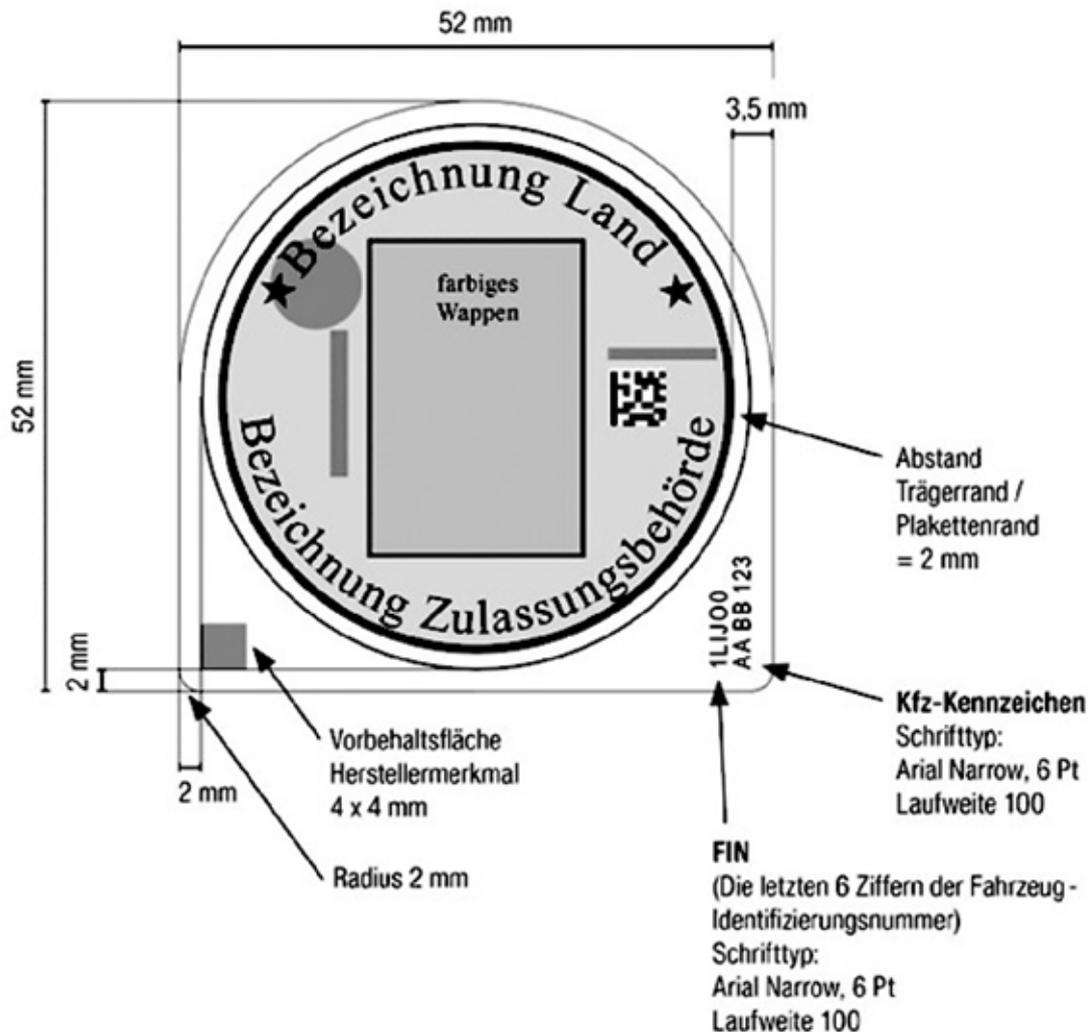


Abbildung 3: Bemaßung des Plakettenträgers

- 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 aufgebracht Merkmale „Kennzeichen“ und „verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ und das herstellerspezifische Merkmal.

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

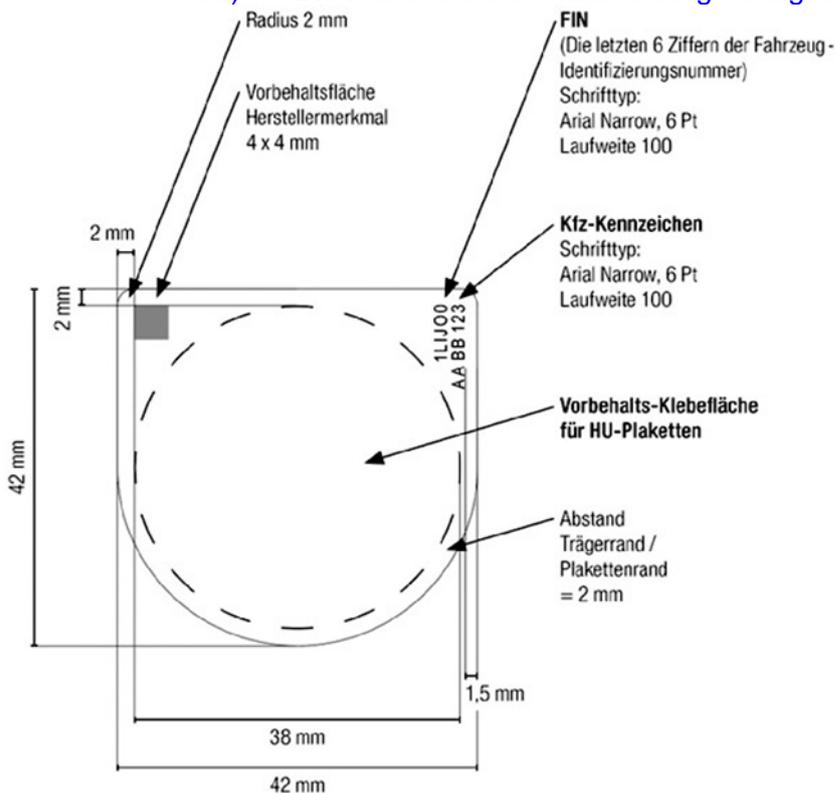


Abbildung 5: Bemaßung des HU-Plakettenträgers

- 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

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 203 - 205;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

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 prüfbaren 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 ist 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 beauftragt 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 bis 4 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 herstellereigenes, unsichtbares Kennzeichen in der Nähe der Druckstücknummer angebracht werden. Die sichtbare Markierung soll als fälschungser schwerende 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.

(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 Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden.

Definition der Felder:

Feld	Bezeichnung
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs
D.1	Marke
D.2	Typ/Variante/Version
D.3	Handelsbezeichnung(en)
E	Fahrzeug-identifizierungsnummer
F.1	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg
F.2	Im Zulassungsmittelstaat zulässige Gesamtmasse in kg
G	Massen des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs 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 Anhangelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhangelast 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 Kraftträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrerplatz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min ⁻¹ zu U.1
U.3	Fahrgeräusch in dB (A)
V.7	Fahrgeräusch in min ⁻¹ zu U.1
V.9	CO ₂ (in g/km) kombinierter Wert
(2)	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2.1)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.2)	Code zu (2)
(3)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(4)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus

.....
Unterschrift

Datum zu K
Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg
(7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
(7.2) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
(8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmittelstaat 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 Betriebserlaubnis
(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 Neuauflage der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

ZBI 000000000

LANDSCHAFT SAARLUND

Anlage 7 (zu § 13 Absatz 4)

Zulassungsbescheinigung Teil I für Fahrzeuge der Bundeswehr

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 206 - 207;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

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 (Fahrzeugseinheit der Bundeswehr)					
1	2,1	2,2	3	4	5
6	7	8	9,1	9,2	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	100
101	102	103	104	105	106
107	108	109	110	111	112
113	114	115	116	117	118
119	120	121	122	123	124
125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136
137	138	139	140	141	142
143	144	145	146	147	148
149	150	151	152	153	154
155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172
173	174	175	176	177	178
179	180	181	182	183	184
185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196
197	198	199	200	201	202
203	204	205	206	207	208
209	210	211	212	213	214
215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226
227	228	229	230	231	232
233	234	235	236	237	238
239	240	241	242	243	244
245	246	247	248	249	250
251	252	253	254	255	256
257	258	259	260	261	262
263	264	265	266	267	268
269	270	271	272	273	274
275	276	277	278	279	280
281	282	283	284	285	286
287	288	289	290	291	292
293	294	295	296	297	298
299	300	301	302	303	304
305	306	307	308	309	310
311	312	313	314	315	316
317	318	319	320	321	322
323	324	325	326	327	328
329	330	331	332	333	334
335	336	337	338	339	340
341	342	343	344	345	346
347	348	349	350	351	352
353	354	355	356	357	358
359	360	361	362	363	364
365	366	367	368	369	370
371	372	373	374	375	376
377	378	379	380	381	382
383	384	385	386	387	388
389	390	391	392	393	394
395	396	397	398	399	400

Zulassungsbescheinigung Teil I
(Fahrzeugseinheit der Bundeswehr)

Nr. **Y -**

Europäische Gemeinschaft **(D)** Bundesrepublik Deutschland

Permisso de circulaci3n, Parte I / Ovk3l3ent o registraci3n - C3st I /
Registrierungsattest, Teil I / Registroinstatemento, Osa I /
At3na v3s3vopu3g3 Europos3s3s3 D3s3of3s, M3g3s3 /
Registraz3n3 certifi3c3t3, Parte I / Certificat3 d'3m3matriculaci3n, Parte I /
Carta di circulaci3ne, Parte I / Registroinstatemento, Osa I /
Registraz3n3 inst3n3n3s, I d3s3 / F3r3g3t3r3 eng3l3s3, I, M3s3 /
Certificat3 de /registraz3n3, L3 / Parte I / K3rt3p3s3t3m3nt3, Osa I /
D3s3of3 Registraci3n3, C3st3 I / Certificat3 de registraci3n, Parte I /
Ovk3l3ent3 o evid3nci3, C3st3 I / Pr3met3r33 d3v3s3t3r3, Osa I /
3sk3t3r3inst3t3m3nt3, Osa I / Registrierungsattest, Teil I

A. Anliches Kennzeichen
Y -

C.5.1 Name oder Firmenname **Bundeswehr**

Dienststelle

Besitzer

Zentrale Milit3rkr3ftf3hrtst3ll3
M3nch3ngladbach

I. Datum

C.6. Die Inhaber der Zulassungsbescheinigung sind nicht als Eigentümer des
F3h3r3ugs anz3hnen.

<p>(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)</p> <p>H [Datum]</p> <p><input type="checkbox"/> Außerbetriebsetzung</p> <p>Zentrale Militärkraftfahrstelle</p> <p>I. A. _____ Unterschrift</p>	<p>Definition der Felder:</p> <p>Feld Bezeichnung</p> <p>B Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs</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 Fahrerplatz</p> <p>S.2 Sitzplätze</p> <p>T Höchstgeschwindigkeit in km/h</p> <p>U.1 Standgeräusch in dB (A)</p> <p>U.2 Drehzahl in min⁻¹ zu U.1</p> <p>U.3 Fahrgeräusch 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 D.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 S</p> <p>(12) Rauminhalt des 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>(17) Merkmal zur Betriebsfelarbeits</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) Zweileitungsbremse 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 Zuggesammasse in kg</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">ZBI 000000000</p>
---	---	---

Zulassungsrechtliche Veränderungsmeldung für das umseitig beschriebene Fahrzeug

<p>Dienststelle (Postanschrift)</p> <p>Dienststellenummer mit Prüfziffer</p> <p>An Zentrale Militärkraftfahrstelle Hardter Straße 9 41179 Mönchengladbach</p> <p>Nebensiehend 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> <p><input type="checkbox"/> Lieferung aus dem Depotbestand</p> <p><input type="checkbox"/> Rücklieferung in den Depotbestand</p> <p><input type="checkbox"/> Rückführung aus der Haupt-/ Depotinstandsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Materialausgleich/Versetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Kommandierung/Leihabgabe</p> <p><input type="checkbox"/> Aufhebung der Kommandierung/Leihabgabe</p> <p><input type="checkbox"/> Verlegung und/oder Umbenennung der Dienststelle</p> <p><input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Langzeitlagerung</p> <p><input type="checkbox"/> Reaktivierung nach Langzeitlagerung</p> <p><input type="checkbox"/> Stilllegung wegen Nutzung als Ausbildungsgerät</p> <p><input type="checkbox"/> Reaktivierung nach der Nutzung als Ausbildungsgerät</p> <p><input type="checkbox"/> Aussonderung/Abgabe aus dem Bereich der Bundeswehr</p> <p><input type="checkbox"/> Technische Änderung (zusätzliche Angaben unter „Anmerkungen“)</p> <p><input type="checkbox"/> Sonstiges (zusätzl. Angaben unter „Anmerkungen“)</p>	<p>Anmerkungen</p> <p>Bearbeitungsvermerke der ZMK</p>
--	--	--

Anlage 8 (zu § 14 Absatz 2)

Zulassungsbescheinigung Teil II

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 208 - 209;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

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 Guillochenschutzdruck (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 herstellerepezifisches Sicherheitsmerkmal mit sichtbaren und unsichtbaren Elementen angebracht werden. Die fälschungser schwer-

rende 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)		
<small>Caracteristici ale permisului - Part II / Permiso de circulatió - Parte II / Divisória p registro - Class II / Registro-nyilvétel: Teil II / Registro-nyilvétel: Class II / Atributos de la licencia - Parte II / Registro de circulación - Parte II / Registro de circulación - Parte II / Registro de circulación - Parte II / Działalność licencyjna - Część II / Registro de matrícula - Parte II / Registro de matrícula - Parte II / Registro de matrícula - Parte II / Registro de matrícula - Parte II / Registro de matrícula - Parte II /</small>		
Diese Bescheinigung n i c h t im Fahrzeug aufbewahren!		
A	Art des Kennzeichens	
B	Beim der Erstzulassung des Fahrzeugs	(1) Anzahl der Sitze
C.3.1	Name des / der Herstellers	
C.3.2	Werkstoff	
C.3.3	Anzahl zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung	(1) Anzahl der Sitze
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.	
I	Umsatz	Steuern
		
<p>AA 000000</p> <p>(Nummer der Zulassungsbescheinigung)</p>		
<p>AA 000000</p> <p>(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)</p>		
D.1	Wohnort	(2) Raum für interne Vermerke des Herstellers
D.2	Wohnort	
D.3	Wohnort	
D.4	Wohnort	
D.5	Wohnort	
E	Wohnort	(2) Wohnort
F	Wohnort	(3) Wohnort
G	Wohnort	(4) Wohnort
H	Wohnort	(5) Wohnort
I	Wohnort	(6) Wohnort
J	Wohnort	(7) Wohnort
K	Wohnort	(8) Wohnort
L	Wohnort	(9) Wohnort
M	Wohnort	(10) Wohnort
N	Wohnort	(11) Wohnort
O	Wohnort	(12) Wohnort
P	Wohnort	(13) Wohnort
Q	Wohnort	(14) Wohnort
R	Wohnort	(15) Wohnort
S	Wohnort	(16) Wohnort
T	Wohnort	(17) Wohnort
U	Wohnort	(18) Wohnort
V	Wohnort	(19) Wohnort
W	Wohnort	(20) Wohnort
X	Wohnort	(21) Wohnort
Y	Wohnort	(22) Wohnort
Z	Wohnort	(23) Wohnort
AA	Wohnort	(24) Wohnort
AB	Wohnort	(25) Wohnort
AC	Wohnort	(26) Wohnort
AD	Wohnort	(27) Wohnort
AE	Wohnort	(28) Wohnort
AF	Wohnort	(29) Wohnort
AG	Wohnort	(30) Wohnort
AH	Wohnort	(31) Wohnort
AI	Wohnort	(32) Wohnort
AJ	Wohnort	(33) Wohnort
AK	Wohnort	(34) Wohnort
AL	Wohnort	(35) Wohnort
AM	Wohnort	(36) Wohnort
AN	Wohnort	(37) Wohnort
AO	Wohnort	(38) Wohnort
AP	Wohnort	(39) Wohnort
AQ	Wohnort	(40) Wohnort
AR	Wohnort	(41) Wohnort
AS	Wohnort	(42) Wohnort
AT	Wohnort	(43) Wohnort
AU	Wohnort	(44) Wohnort
AV	Wohnort	(45) Wohnort
AW	Wohnort	(46) Wohnort
AX	Wohnort	(47) Wohnort
AY	Wohnort	(48) Wohnort
AZ	Wohnort	(49) Wohnort
BA	Wohnort	(50) Wohnort
BB	Wohnort	(51) Wohnort
BC	Wohnort	(52) Wohnort
BD	Wohnort	(53) Wohnort
BE	Wohnort	(54) Wohnort
BF	Wohnort	(55) Wohnort
BF	Wohnort	(56) Wohnort
BF	Wohnort	(57) Wohnort
BF	Wohnort	(58) Wohnort
BF	Wohnort	(59) Wohnort
BF	Wohnort	(60) Wohnort
BF	Wohnort	(61) Wohnort
BF	Wohnort	(62) Wohnort
BF	Wohnort	(63) Wohnort
BF	Wohnort	(64) Wohnort
BF	Wohnort	(65) Wohnort
BF	Wohnort	(66) Wohnort
BF	Wohnort	(67) Wohnort
BF	Wohnort	(68) Wohnort
BF	Wohnort	(69) Wohnort
BF	Wohnort	(70) Wohnort
BF	Wohnort	(71) Wohnort
BF	Wohnort	(72) Wohnort
BF	Wohnort	(73) Wohnort
BF	Wohnort	(74) Wohnort
BF	Wohnort	(75) Wohnort
BF	Wohnort	(76) Wohnort
BF	Wohnort	(77) Wohnort
BF	Wohnort	(78) Wohnort
BF	Wohnort	(79) Wohnort
BF	Wohnort	(80) Wohnort
BF	Wohnort	(81) Wohnort
BF	Wohnort	(82) Wohnort
BF	Wohnort	(83) Wohnort
BF	Wohnort	(84) Wohnort
BF	Wohnort	(85) Wohnort
BF	Wohnort	(86) Wohnort
BF	Wohnort	(87) Wohnort
BF	Wohnort	(88) Wohnort
BF	Wohnort	(89) Wohnort
BF	Wohnort	(90) Wohnort
BF	Wohnort	(91) Wohnort
BF	Wohnort	(92) Wohnort
BF	Wohnort	(93) Wohnort
BF	Wohnort	(94) Wohnort
BF	Wohnort	(95) Wohnort
BF	Wohnort	(96) Wohnort
BF	Wohnort	(97) Wohnort
BF	Wohnort	(98) Wohnort
BF	Wohnort	(99) Wohnort
BF	Wohnort	(100) Wohnort

Anlage 9 (zu § 17)

Verwertungsnachweis

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 210 - 213);
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

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

Verwertungsnachweis

Auszufüllen vom Demontagebetrieb

Datum	lfd. Nr.
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Betriebsnummer ¹⁾	Kfz-Kennzeichen
<input type="text"/>	<input type="text"/>

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 Fahrzeugergewicht 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 erfüllen, 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

¹⁾ von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 28 der Nachweisverordnung

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

Passer für EDV

Seite 2 von 2

Verwertungsnachweis (VN)

Verwertungsnachweis

Ausfüllen 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

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

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

(Fundstelle: BGBl. I 2017, 549);
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnoten)

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 der Zulassungsbehörde in folgender Art und Weise:

1. Im Portal der Zulassungsbehörde 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

(Fundstelle: BGBl. I 2019, 396)

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 Fahrzeugs 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 der Zulassungsbehörde 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 der Zulassungsbehörde übermittelt. Die nach § 20 Absatz 1 und § 26 Absatz 2 in das Portal der Zulassungsbehörde 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 der Zulassungsbehörde 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 der Zulassungsbehörde erzeugt den für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer erforderlichen Datensatz. Dem Halter wird durch das Portal der Zulassungsbehörde die Möglichkeit gegeben, eine Bestätigung über die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zu erstellen und diese 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 der Zulassungsbehörde 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 der Zulassungsbehörde 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 der Zulassungsbehörde hinzugefügt.

Anlage 12 (zu § 37 Absatz 4)

Bevollmächtigung eines Großkunden zur Antragstellung über die Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt

Abschnitt A.

Ausgestaltung einer Bevollmächtigung durch eine natürliche Person²⁾

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		

²⁾ 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*
	Zulassungsbescheinigung Teil II	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter*

*Nur auszufüllen, falls Zulassungsdokumente an die Adresse eines Dritten (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)		Abholung durch Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte B oder D in der Tabelle angeben)	Postalische Übersendung an Halter, Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte H, B oder D 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 Zulassungsdokumente an die Adresse eines Dritten (z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Zu Ziffer [...]	Name des Unternehmens		
	Oder	Name	Vorname
	Straße		Hausnummer
	PLZ		Ort
Zu Ziffer [...]	Name des Unternehmens		
	Oder	Name	Vorname
	Straße		Hausnummer
	PLZ		Ort

2. Einverständnis und Datenbereitstellung

Mir ist bekannt, dass der beantragte Vorgang/die beantragten Vorgänge in der Regel am Tag der Entscheidung der Zulassungsbehörde wirksam werden. Ich stimme zu diesem Zweck der elektronischen Bekanntgabe der Verwaltungsakte, einschließlich der Übermittlung des Zulassungsbescheids und des vorläufigen Zulassungsnachweises, an den Bevollmächtigten zu.

Ich erkläre mein Einverständnis, dass dem/der Bevollmächtigten auf geeignetem elektronischem Wege der Zeitpunkt der Wirksamkeit der Fahrzeugzulassung, die Kennzeichen, die festgesetzte Gebührenhöhe sowie, im Falle einer Entscheidung gegen die Zulassung, der Ablehnungsgrund für die Zulassung mitgeteilt wird.

Ich erkläre mein Einverständnis, dass dem/der Bevollmächtigten meine kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse nach den Maßgaben des das Ergebnis der Prüfung etwaiger Kraftfahrzeugsteuerrückstände nach § 13 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz sowie Art und Höhe etwaiger Gebührenrückstände durch die Zulassungsbehörde ggf. bekannt gegeben werden dürfen.

- [optional] Ich bitte darum, dem Bevollmächtigten die in der ZB I und ZB II enthaltenen Daten auf elektronischem Weg nach der wirksamen Zulassung zur Verfügung zu stellen. Hierfür habe ich eine separate Einwilligungserklärung unterzeichnet und wurde vom Bevollmächtigten nach der DSGVO belehrt.

Abschnitt B.

Ausgestaltung einer Bevollmächtigung durch eine juristische Person, Behörde, Vereinigung oder eines beruflich Selbständigen³⁾

1. Vollmacht [Pflichtangaben]

Hiermit bevollmächtige ich / bevollmächtigen wir,

Vollmachtgeber (Fahrzeughalter)

Name des Unternehmens		
Bei Einzelunternehmer zusätzlich	Name	Vorname
Wirtschaftszweig nach ErfassRL Kfz		
Straße		Hausnummer
PLZ		Postfach
Ort		

- den/die Bevollmächtigte(n) -

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Postfach
Ort		

³⁾ 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*
	Zulassungsbescheinigung Teil II	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter*

*Nur auszufüllen, falls Zulassungsdokumente an die Adresse eines Dritten (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)		Abholung durch Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte B oder D in der Tabelle angeben)	Postalische Übersendung an Halter, Bevollmächtigten oder Dritten* (bitte H, B oder D 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 Zulassungsdokumente an die Adresse eines Dritten (z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Zu Ziffer [...]	Name des Unternehmens		
	Oder	Name	Vorname
	Straße		Hausnummer
	PLZ		Ort
Zu Ziffer [...]	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 beigefügt 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*
	Zulassungsbescheinigung Teil II	<input type="checkbox"/> Halter, <input type="checkbox"/> Bevollmächtigter oder <input type="checkbox"/> Dritter*

- *Nur auszufüllen, falls Zulassungsdokumente an die Adresse eines Dritten (z.B. ein Kreditinstitut) versandt werden soll:

Name des Unternehmens		
Oder	Name	Vorname
Straße		Hausnummer
PLZ		Ort

3. Einverständnis und Datenbereitstellung

Folgende weitere Daten stelle ich zu diesem Zweck zur Verfügung:

Optional: Steuergroßkundennummer (SEPA-Mandat kann bei anerkannten Steuergroßkunden hierdurch ersetzt werden)

Mir ist bekannt, dass der beantragte Vorgang/die beantragten Vorgänge in der Regel am Tag der Entscheidung der Zulassungsbehörde wirksam werden. Ich stimme zu diesem Zweck der elektronischen Bekanntgabe der Verwaltungsakte, einschließlich der Übermittlung des Zulassungsbescheids und des vorläufigen Zulassungsnachweises, an den Bevollmächtigten zu.

Ich erkläre mein Einverständnis, dass dem/der Bevollmächtigten auf geeignetem elektronischem Wege der Zeitpunkt der Wirksamkeit der Fahrzeugzulassung, die Kennzeichen, die festgesetzte Gebührenhöhe sowie, im Falle einer Entscheidung gegen die Zulassung, der Ablehnungsgrund für die Zulassung mitgeteilt wird.

. Ich erkläre mein Einverständnis, dass dem/der Bevollmächtigten bzw. den Unterbevollmächtigten meine kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse nach den Maßgaben des das Ergebnis der Prüfung etwaiger Kraftfahrzeugsteuerrückstände gemäß § 13 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz sowie Art und Höhe etwaiger Gebührenrückstände durch die Zulassungsbehörde ggf. bekannt gegeben werden dürfen.

- [optional] Ich stimme zu, dass dem Bevollmächtigten die in der ZB I und ZB II enthaltenen Daten auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellt werden. Für den Fall, dass die Angaben die Daten einer natürlichen Person umfassen, habe ich eine separate Einwilligungserklärung unterzeichnet und wurde vom Bevollmächtigten gemäß der DSGVO belehrt.

Anlage 13 (zu§ 41 Absatz 2 Satz 1)

Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen

(Fundstelle: BGBl. I 2014, 1670)

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**

gültig vom bis

.....
.....

Das vorstehende rote Kennzeichen ist

.....
.....
.....
.....

Vorname, Name, Firma

.....
.....

Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz, Straße und Hausnummer

.....
.....

**für die nachfolgend beschriebenen 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.**

.....
.....

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 Krafträdern)
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
<hr/> Ort, Datum	
<hr/> Unterschrift des Inhabers und Bestätigung der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs	

Abbildung Rückseite

<p>(Raum für weitere schriftliche Zugestüsse E-Tragungen)</p> <p>K-Wahlzettel</p>	<p>Zur Beschriftung!</p> <p>Die Angaben müssen richtig, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend, und vollständig der nachfolgenden Zusammenfassung nach Maßgabe der für die Fahrzeugkategorie geltenden Bauvorschriften sein, mindestens:</p> <p>Definition der Felder:</p> <p>B Datum der Erstatzung des Fahrzeuges</p> <p>D.1 Marke</p> <p>D.2 Typbezeichnung</p> <p>D.3 Herstellerbezeichnung</p> <p>E Fahrzeugidentifizierungswert</p> <p>F.1 Technische zulässige Gesamtmasse in kg</p> <p>F.2 Technische zulässige Gesamtmasse in kg im Zweiradstellungsmodus (z. B. für die Beschriftung des Fahrzeuges in kg (Leermasse))</p> <p>G Gewichtszusatz</p> <p>H Fahrdrehmoment</p> <p>I Drehmoment</p> <p>J Drehmoment</p> <p>K Normwert der ES-Typgenehmigung oder ABE</p> <p>L Anzahl der Achsen</p> <p>O.1 Technische zulässige Achslast, getrennt in kg</p> <p>O.2 Technische zulässige Achslast, getrennt in kg</p> <p>P.2/A Hersteller</p> <p>Q Beschreibung des Fahrzeuges (z. B. "Kleinwagen")</p> <p>R Leertoleranzwert in kg (für die Kartierung)</p> <p>S Fahrzeugtyp</p> <p>T Motorleistung</p> <p>U.1 Motorleistung</p> <p>U.2 Motorleistung</p> <p>U.3 Motorleistung</p> <p>U.4 Motorleistung</p> <p>V.1 Motorleistung</p> <p>V.2 Motorleistung</p> <p>V.3 Motorleistung</p> <p>V.4 Motorleistung</p> <p>V.5 Motorleistung</p> <p>V.6 Motorleistung</p> <p>V.7 Motorleistung</p> <p>V.8 Motorleistung</p> <p>V.9 Motorleistung</p> <p>V.10 Motorleistung</p> <p>V.11 Motorleistung</p> <p>V.12 Motorleistung</p> <p>V.13 Motorleistung</p> <p>V.14 Motorleistung</p> <p>V.15 Motorleistung</p> <p>V.16 Motorleistung</p> <p>V.17 Motorleistung</p> <p>V.18 Motorleistung</p> <p>V.19 Motorleistung</p> <p>V.20 Motorleistung</p> <p>V.21 Motorleistung</p> <p>V.22 Motorleistung</p> <p>V.23 Motorleistung</p> <p>V.24 Motorleistung</p> <p>V.25 Motorleistung</p> <p>V.26 Motorleistung</p> <p>V.27 Motorleistung</p> <p>V.28 Motorleistung</p> <p>V.29 Motorleistung</p> <p>V.30 Motorleistung</p> <p>V.31 Motorleistung</p> <p>V.32 Motorleistung</p> <p>V.33 Motorleistung</p> <p>V.34 Motorleistung</p> <p>V.35 Motorleistung</p> <p>V.36 Motorleistung</p> <p>V.37 Motorleistung</p> <p>V.38 Motorleistung</p> <p>V.39 Motorleistung</p> <p>V.40 Motorleistung</p> <p>V.41 Motorleistung</p> <p>V.42 Motorleistung</p> <p>V.43 Motorleistung</p> <p>V.44 Motorleistung</p> <p>V.45 Motorleistung</p> <p>V.46 Motorleistung</p> <p>V.47 Motorleistung</p> <p>V.48 Motorleistung</p> <p>V.49 Motorleistung</p> <p>V.50 Motorleistung</p> <p>V.51 Motorleistung</p> <p>V.52 Motorleistung</p> <p>V.53 Motorleistung</p> <p>V.54 Motorleistung</p> <p>V.55 Motorleistung</p> <p>V.56 Motorleistung</p> <p>V.57 Motorleistung</p> <p>V.58 Motorleistung</p> <p>V.59 Motorleistung</p> <p>V.60 Motorleistung</p> <p>V.61 Motorleistung</p> <p>V.62 Motorleistung</p> <p>V.63 Motorleistung</p> <p>V.64 Motorleistung</p> <p>V.65 Motorleistung</p> <p>V.66 Motorleistung</p> <p>V.67 Motorleistung</p> <p>V.68 Motorleistung</p> <p>V.69 Motorleistung</p> <p>V.70 Motorleistung</p> <p>V.71 Motorleistung</p> <p>V.72 Motorleistung</p> <p>V.73 Motorleistung</p> <p>V.74 Motorleistung</p> <p>V.75 Motorleistung</p> <p>V.76 Motorleistung</p> <p>V.77 Motorleistung</p> <p>V.78 Motorleistung</p> <p>V.79 Motorleistung</p> <p>V.80 Motorleistung</p> <p>V.81 Motorleistung</p> <p>V.82 Motorleistung</p> <p>V.83 Motorleistung</p> <p>V.84 Motorleistung</p> <p>V.85 Motorleistung</p> <p>V.86 Motorleistung</p> <p>V.87 Motorleistung</p> <p>V.88 Motorleistung</p> <p>V.89 Motorleistung</p> <p>V.90 Motorleistung</p> <p>V.91 Motorleistung</p> <p>V.92 Motorleistung</p> <p>V.93 Motorleistung</p> <p>V.94 Motorleistung</p> <p>V.95 Motorleistung</p> <p>V.96 Motorleistung</p> <p>V.97 Motorleistung</p> <p>V.98 Motorleistung</p> <p>V.99 Motorleistung</p> <p>V.100 Motorleistung</p>	<p>Code zu B</p> <p>Rechtslage des Typs bei Typgenehmigung in V</p> <p>Staat des Herstellers</p> <p>Bestimmung der technischen Einzelklasse</p> <p>Code zu V (Code-14)</p> <p>Bestimmung</p> <p>(15.1) auf Achse 1 bis 4, 5, 6, 7, 8, 9, 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, 100</p> <p>Nummer der Zulassungsgenehmigung (V) will</p> <p>LEPCC in V</p> <p>Hersteller des Fahrzeuges</p> <p>Technische Merkmale</p> <p>Bestimmung der Achsen</p>
<p>(Raum für weitere schriftliche Zugestüsse E-Tragungen)</p> <p>K-Wahlzettel</p>	<p>Zur Beschriftung!</p> <p>Die Angaben müssen richtig, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend, und vollständig der nachfolgenden Zusammenfassung nach Maßgabe der für die Fahrzeugkategorie geltenden Bauvorschriften sein, mindestens:</p> <p>Definition der Felder:</p> <p>B Datum der Erstatzung des Fahrzeuges</p> <p>D.1 Marke</p> <p>D.2 Typbezeichnung</p> <p>D.3 Herstellerbezeichnung</p> <p>E Fahrzeugidentifizierungswert</p> <p>F.1 Technische zulässige Gesamtmasse in kg</p> <p>F.2 Technische zulässige Gesamtmasse in kg im Zweiradstellungsmodus (z. B. für die Beschriftung des Fahrzeuges in kg (Leermasse))</p> <p>G Gewichtszusatz</p> <p>H Fahrdrehmoment</p> <p>I Drehmoment</p> <p>J Drehmoment</p> <p>K Normwert der ES-Typgenehmigung oder ABE</p> <p>L Anzahl der Achsen</p> <p>O.1 Technische zulässige Achslast, getrennt in kg</p> <p>O.2 Technische zulässige Achslast, getrennt in kg</p> <p>P.2/A Hersteller</p> <p>Q Beschreibung des Fahrzeuges (z. B. "Kleinwagen")</p> <p>R Leertoleranzwert in kg (für die Kartierung)</p> <p>S Fahrzeugtyp</p> <p>T Motorleistung</p> <p>U.1 Motorleistung</p> <p>U.2 Motorleistung</p> <p>U.3 Motorleistung</p> <p>U.4 Motorleistung</p> <p>U.5 Motorleistung</p> <p>U.6 Motorleistung</p> <p>U.7 Motorleistung</p> <p>U.8 Motorleistung</p> <p>U.9 Motorleistung</p> <p>U.10 Motorleistung</p> <p>U.11 Motorleistung</p> <p>U.12 Motorleistung</p> <p>U.13 Motorleistung</p> <p>U.14 Motorleistung</p> <p>U.15 Motorleistung</p> <p>U.16 Motorleistung</p> <p>U.17 Motorleistung</p> <p>U.18 Motorleistung</p> <p>U.19 Motorleistung</p> <p>U.20 Motorleistung</p> <p>U.21 Motorleistung</p> <p>U.22 Motorleistung</p> <p>U.23 Motorleistung</p> <p>U.24 Motorleistung</p> <p>U.25 Motorleistung</p> <p>U.26 Motorleistung</p> <p>U.27 Motorleistung</p> <p>U.28 Motorleistung</p> <p>U.29 Motorleistung</p> <p>U.30 Motorleistung</p> <p>U.31 Motorleistung</p> <p>U.32 Motorleistung</p> <p>U.33 Motorleistung</p> <p>U.34 Motorleistung</p> <p>U.35 Motorleistung</p> <p>U.36 Motorleistung</p> <p>U.37 Motorleistung</p> <p>U.38 Motorleistung</p> <p>U.39 Motorleistung</p> <p>U.40 Motorleistung</p> <p>U.41 Motorleistung</p> <p>U.42 Motorleistung</p> <p>U.43 Motorleistung</p> <p>U.44 Motorleistung</p> <p>U.45 Motorleistung</p> <p>U.46 Motorleistung</p> <p>U.47 Motorleistung</p> <p>U.48 Motorleistung</p> <p>U.49 Motorleistung</p> <p>U.50 Motorleistung</p> <p>U.51 Motorleistung</p> <p>U.52 Motorleistung</p> <p>U.53 Motorleistung</p> <p>U.54 Motorleistung</p> <p>U.55 Motorleistung</p> <p>U.56 Motorleistung</p> <p>U.57 Motorleistung</p> <p>U.58 Motorleistung</p> <p>U.59 Motorleistung</p> <p>U.60 Motorleistung</p> <p>U.61 Motorleistung</p> <p>U.62 Motorleistung</p> <p>U.63 Motorleistung</p> <p>U.64 Motorleistung</p> <p>U.65 Motorleistung</p> <p>U.66 Motorleistung</p> <p>U.67 Motorleistung</p> <p>U.68 Motorleistung</p> <p>U.69 Motorleistung</p> <p>U.70 Motorleistung</p> <p>U.71 Motorleistung</p> <p>U.72 Motorleistung</p> <p>U.73 Motorleistung</p> <p>U.74 Motorleistung</p> <p>U.75 Motorleistung</p> <p>U.76 Motorleistung</p> <p>U.77 Motorleistung</p> <p>U.78 Motorleistung</p> <p>U.79 Motorleistung</p> <p>U.80 Motorleistung</p> <p>U.81 Motorleistung</p> <p>U.82 Motorleistung</p> <p>U.83 Motorleistung</p> <p>U.84 Motorleistung</p> <p>U.85 Motorleistung</p> <p>U.86 Motorleistung</p> <p>U.87 Motorleistung</p> <p>U.88 Motorleistung</p> <p>U.89 Motorleistung</p> <p>U.90 Motorleistung</p> <p>U.91 Motorleistung</p> <p>U.92 Motorleistung</p> <p>U.93 Motorleistung</p> <p>U.94 Motorleistung</p> <p>U.95 Motorleistung</p> <p>U.96 Motorleistung</p> <p>U.97 Motorleistung</p> <p>U.98 Motorleistung</p> <p>U.99 Motorleistung</p> <p>U.100 Motorleistung</p>	<p>Code zu B</p> <p>Rechtslage des Typs bei Typgenehmigung in V</p> <p>Staat des Herstellers</p> <p>Bestimmung der technischen Einzelklasse</p> <p>Code zu V (Code-14)</p> <p>Bestimmung</p> <p>(15.1) auf Achse 1 bis 4, 5, 6, 7, 8, 9, 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, 100</p> <p>Nummer der Zulassungsgenehmigung (V) will</p> <p>LEPCC in V</p> <p>Hersteller des Fahrzeuges</p> <p>Technische Merkmale</p> <p>Bestimmung der Achsen</p>
<p>(Raum für weitere schriftliche Zugestüsse E-Tragungen)</p> <p>K-Wahlzettel</p>	<p>Zur Beschriftung!</p> <p>Die Angaben müssen richtig, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend, und vollständig der nachfolgenden Zusammenfassung nach Maßgabe der für die Fahrzeugkategorie geltenden Bauvorschriften sein, mindestens:</p> <p>Definition der Felder:</p> <p>B Datum der Erstatzung des Fahrzeuges</p> <p>D.1 Marke</p> <p>D.2 Typbezeichnung</p> <p>D.3 Herstellerbezeichnung</p> <p>E Fahrzeugidentifizierungswert</p> <p>F.1 Technische zulässige Gesamtmasse in kg</p> <p>F.2 Technische zulässige Gesamtmasse in kg im Zweiradstellungsmodus (z. B. für die Beschriftung des Fahrzeuges in kg (Leermasse))</p> <p>G Gewichtszusatz</p> <p>H Fahrdrehmoment</p> <p>I Drehmoment</p> <p>J Drehmoment</p> <p>K Normwert der ES-Typgenehmigung oder ABE</p> <p>L Anzahl der Achsen</p> <p>O.1 Technische zulässige Achslast, getrennt in kg</p> <p>O.2 Technische zulässige Achslast, getrennt in kg</p> <p>P.2/A Hersteller</p> <p>Q Beschreibung des Fahrzeuges (z. B. "Kleinwagen")</p> <p>R Leertoleranzwert in kg (für die Kartierung)</p> <p>S Fahrzeugtyp</p> <p>T Motorleistung</p> <p>U.1 Motorleistung</p> <p>U.2 Motorleistung</p> <p>U.3 Motorleistung</p> <p>U.4 Motorleistung</p> <p>U.5 Motorleistung</p> <p>U.6 Motorleistung</p> <p>U.7 Motorleistung</p> <p>U.8 Motorleistung</p> <p>U.9 Motorleistung</p> <p>U.10 Motorleistung</p> <p>U.11 Motorleistung</p> <p>U.12 Motorleistung</p> <p>U.13 Motorleistung</p> <p>U.14 Motorleistung</p> <p>U.15 Motorleistung</p> <p>U.16 Motorleistung</p> <p>U.17 Motorleistung</p> <p>U.18 Motorleistung</p> <p>U.19 Motorleistung</p> <p>U.20 Motorleistung</p> <p>U.21 Motorleistung</p> <p>U.22 Motorleistung</p> <p>U.23 Motorleistung</p> <p>U.24 Motorleistung</p> <p>U.25 Motorleistung</p> <p>U.26 Motorleistung</p> <p>U.27 Motorleistung</p> <p>U.28 Motorleistung</p> <p>U.29 Motorleistung</p> <p>U.30 Motorleistung</p> <p>U.31 Motorleistung</p> <p>U.32 Motorleistung</p> <p>U.33 Motorleistung</p> <p>U.34 Motorleistung</p> <p>U.35 Motorleistung</p> <p>U.36 Motorleistung</p> <p>U.37 Motorleistung</p> <p>U.38 Motorleistung</p> <p>U.39 Motorleistung</p> <p>U.40 Motorleistung</p> <p>U.41 Motorleistung</p> <p>U.42 Motorleistung</p> <p>U.43 Motorleistung</p> <p>U.44 Motorleistung</p> <p>U.45 Motorleistung</p> <p>U.46 Motorleistung</p> <p>U.47 Motorleistung</p> <p>U.48 Motorleistung</p> <p>U.49 Motorleistung</p> <p>U.50 Motorleistung</p> <p>U.51 Motorleistung</p> <p>U.52 Motorleistung</p> <p>U.53 Motorleistung</p> <p>U.54 Motorleistung</p> <p>U.55 Motorleistung</p> <p>U.56 Motorleistung</p> <p>U.57 Motorleistung</p> <p>U.58 Motorleistung</p> <p>U.59 Motorleistung</p> <p>U.60 Motorleistung</p> <p>U.61 Motorleistung</p> <p>U.62 Motorleistung</p> <p>U.63 Motorleistung</p> <p>U.64 Motorleistung</p> <p>U.65 Motorleistung</p> <p>U.66 Motorleistung</p> <p>U.67 Motorleistung</p> <p>U.68 Motorleistung</p> <p>U.69 Motorleistung</p> <p>U.70 Motorleistung</p> <p>U.71 Motorleistung</p> <p>U.72 Motorleistung</p> <p>U.73 Motorleistung</p> <p>U.74 Motorleistung</p> <p>U.75 Motorleistung</p> <p>U.76 Motorleistung</p> <p>U.77 Motorleistung</p> <p>U.78 Motorleistung</p> <p>U.79 Motorleistung</p> <p>U.80 Motorleistung</p> <p>U.81 Motorleistung</p> <p>U.82 Motorleistung</p> <p>U.83 Motorleistung</p> <p>U.84 Motorleistung</p> <p>U.85 Motorleistung</p> <p>U.86 Motorleistung</p> <p>U.87 Motorleistung</p> <p>U.88 Motorleistung</p> <p>U.89 Motorleistung</p> <p>U.90 Motorleistung</p> <p>U.91 Motorleistung</p> <p>U.92 Motorleistung</p> <p>U.93 Motorleistung</p> <p>U.94 Motorleistung</p> <p>U.95 Motorleistung</p> <p>U.96 Motorleistung</p> <p>U.97 Motorleistung</p> <p>U.98 Motorleistung</p> <p>U.99 Motorleistung</p> <p>U.100 Motorleistung</p>	<p>Code zu B</p> <p>Rechtslage des Typs bei Typgenehmigung in V</p> <p>Staat des Herstellers</p> <p>Bestimmung der technischen Einzelklasse</p> <p>Code zu V (Code-14)</p> <p>Bestimmung</p> <p>(15.1) auf Achse 1 bis 4, 5, 6, 7, 8, 9, 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, 100</p> <p>Nummer der Zulassungsgenehmigung (V) will</p> <p>LEPCC in V</p> <p>Hersteller des Fahrzeuges</p> <p>Technische Merkmale</p> <p>Bestimmung der Achsen</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 Zwecke der Wartung und der Reparatur des Fahrzeugs

Anlage 16 (zu § 49 Absatz 1)

Bestätigung über eine dem Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechende Haftpflichtversicherung

(Fundstelle: BGBl. I 2012, 2242)

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

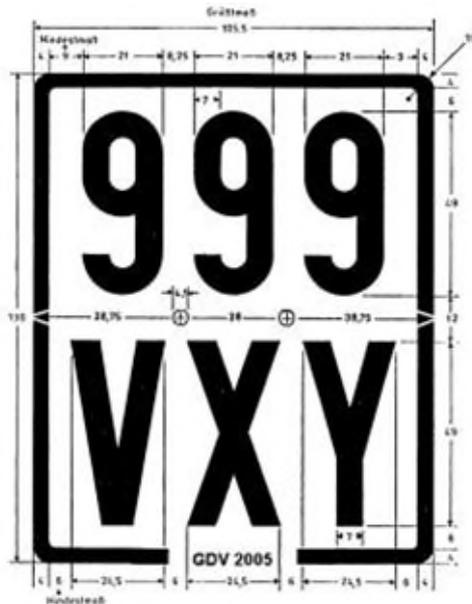
Die Bestätigung enthält die Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, zum Kennzeichen, zur Fahrzeugbeschreibung und zum Versicherungsnehmer sowie zusätzlich das Datum des Endes des Versicherungsschutzes.

Anlage 17(zu 53 Absatz 1 Satz 5)

Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge

(Fundstelle: BGBl. I 2011, 219 - 220)

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 (Anlage 4 Abschnitt 1 Nummer 2.3.1 und 2.3.2).

3. Maße

Art der Beschriftung	mm	a) des Kennzeichens	b) des unteren Randes
Schrifthöhe	4	49	4
Strichstärke	0,57	7	0,57
Waagerechter Abstand der Buchstaben oder Ziffern voneinander ¹⁾	mm	Ziffern: 8 bis 15 Buchstaben: 5 bis 15	1 ³⁾
Waagerechter Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand ²⁾ mindestens	mm	Ziffern: 9 Buchstaben: 6	2
Senkrechter Abstand der Ziffern und Buchstaben voneinander	mm	12	-
Senkrechter Abstand der Beschriftung vom schwarzen, blauen oder grünen Rand	mm	6	-
Länge des Trennungsstrichs	mm	-	2
Breite des schwarzen, blauen oder grünen Randes	mm	4	-
Höhe des Kennzeichens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand	mm	130	-
Breite des Kennzeichens einschließlich schwarzem, blauem oder grünem Rand	mm	105,5	-

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

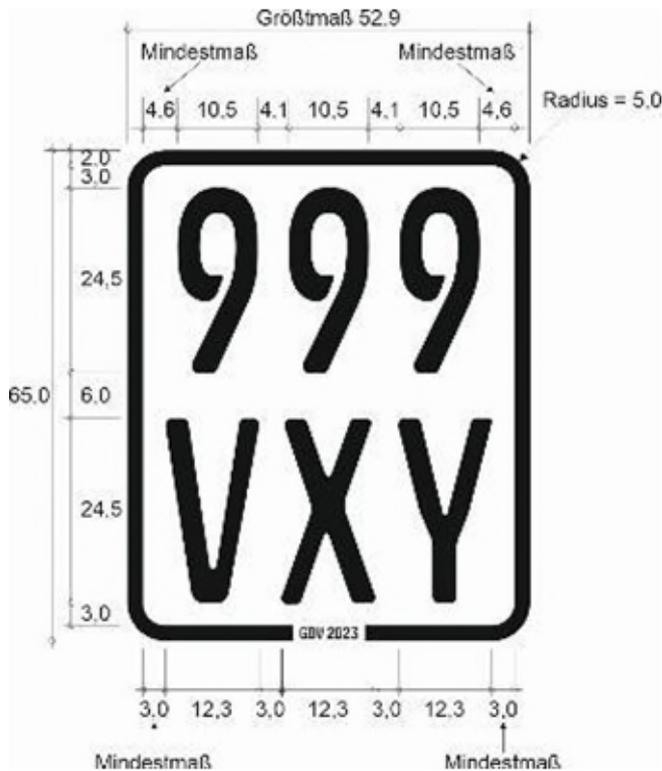
Die Ecken des Versicherungskennzeichens müssen mit einem Halbmesser von 10 mm abgerundet sein. Die Beschriftung des Kennzeichens darf nicht mehr als 1,5 mm über die Grundfläche hervortreten. Die Beschriftung erfolgt in fetter Mittelschrift, beim Zusammentreffen von mehr als 2 Buchstaben oder mehr als 2 Ziffern in fetter Engschrift. Der Buchstabe Q darf nicht verwendet werden. Die Farbtöne des Randes und der Beschriftung sind dem Farbregister 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

(Fundstelle: BGBl I 2019, 766)

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.

2. Die Beschriftung der Kennzeichenfolie erfolgt nach dem Schriftmuster „Schrift für Kfz-Kennzeichen“ (fälschungserschwerende 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	Waagrechtlicher Abstand der Ziffern und Buchstaben voneinander	Waagrechtlicher 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	Ziffern: 4,1	Ziffern: 4,6	6,0	3,0	2,0	65,0	52,9	5,0

		Buchstaben: 12,3	Buchstaben: 3,0	Buchstaben: 3,0						
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 Farbregister 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 der 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 der Kennzeichenfolie nach einem Entfernen aufgetreten sein, so dass dieser nicht wiederverwendbar wird. Das fälschungserschwerende Merkmal ist in 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 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 Millimeter auszuführen.

Schematische Darstellung des Hologramms:



[

Artikel 2

Folgeänderung 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 16 des Gesetzes vom 21. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3096) 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 5“ 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

Folgeänderung 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 „§ 15e“ durch die Angabe „§ ...“ ersetzt.

Artikel 4

Folgeänderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

In Anhang 3 Nummer 10 der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird die Angabe „§ 9 Abs. 1 oder § 17“ durch die Angabe „§ 10 Absatz 1 oder § 43“ ersetzt.

Artikel 5

Folgeänderung der Achtunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

In § 7 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminde rung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. November 2021 (BGBl. I S. 4932) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 11 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist,“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

Artikel 6

Folgeänderung der Altfahrzeug-Verordnung

In § 4 Absatz 2 Satz 2 der Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. November 2020 (BGBl. I S. 2451) geändert worden ist, wird die Angabe „Anlage 8“ durch die Angabe „Anlage 9“ ersetzt.

Artikel 7

Folgeänderung 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 3 oder § 43 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt

Artikel 8

Folgeänderung 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 laufenden Nummern 174 bis 185c werden wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
	c) Fahrzeug-Zulassungsverordnung Mitführen von Fahrzeugpapieren		

174	Die Zulassungsbescheinigung Teil I oder sonstige Bescheinigung nicht mitgeführt	§ 4 Absatz 5 Satz 1 § 13 Absatz 6 § 52 Absatz 1 Satz 6 § 77 Nummer 5	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	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 § 10 Absatz 3 Satz 5 § 42 Absatz 4 Satz 3 § 45 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 § 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 3	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 § 10 Absatz 3 Satz 5 § 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 5 Satz 7, Absatz 4 Satz 2 § 77 Nummer 7	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 12 i. V. m. § 112 Absatz 1, 2 Satz 2 und 3 Halbsatz 1, Absatz 6, 7, 8 Halbsatz 1, Absatz 9 Satz 1 auch i. V. m. § 38 Absatz 5 Satz 3 § 42 Absatz 3 Satz 4 § 43 Absatz 2 Satz 4 § 45 Absatz 1 Nummer 3 Satz 5 § 77 Nummer 1	10 €
179a	Fahrzeug in Betrieb genommen, obwohl das vorgeschriebene Kennzeichen fehlt	§ 12 Absatz 12 i. V. m. § 112 Absatz 5 Satz 1, Absatz 8 § 77 Nummer 1	60 €
179b	Fahrzeug in Betrieb genommen, dessen Kennzeichen mit Glas, Folien oder ähnlichen Abdeckungen versehen ist	§ 12 Absatz 12 i. V. m. § 112 Absatz 2 Satz 1, Absatz 8 § 77 Nummer 1	65 €
179c	Fahrzeug mit CC- oder CD-Zeichen auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen, ohne dass hierzu eine Berechtigung besteht und diese in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen ist	§ 12 Absatz 11 Satz 3 § 77 Nummer 12	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 Fahrzeugs, Veräußerung oder Erwerb verstoßen	§ 15 Absatz 1 Satz 1 bis 4, Absatz 4 Satz 1, Absatz 5 Satz 1 erster Halbsatz, Satz 3 oder 4 § 77 Nummer 15	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 8 Buchstabe b	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 § 74 Nummer 17	40 €
180c	Plakettenträger auf einem Kennzeichenschild mit einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht	§ 26 Absatz 5 Satz 2 § 77 Nummer 18	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 § 74 Nummer 1 Buchstabe c	70 €
180e	Als Halter die Inbetriebnahme 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 2 Satz 3, 7 § 77 Nummer 19, 21	10 €
181a	(aufgehoben)		
181b	(aufgehoben)		
182	Kurzzeitkennzeichen für unzulässige Fahrten oder an einem anderen Fahrzeug verwendet	§ 42 Absatz 3 Satz 1 § 77 Nummer 22	50 €
183	Gegen die Pflicht zum Fertigen, Aufbewahren oder Aushändigen von Aufzeichnungen über die Fahrten mit roten Kennzeichen verstoßen	§ 41 Absatz 2 Satz 5, 6 § 77 Nummer 6, 20	25 €
183a	Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen oder Fahrzeugscheinheft für Oldtimerfahrzeuge mit roten Kennzeichen nicht mitgeführt	§ 41 Absatz 2 Satz 4 § 43 Absatz 2 Satz 1 § 77 Nummer 5	10 €
183b	Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen nicht mitgeführt	§ 42 Absatz 5 Satz 3 § 77 Nummer 5	20 €
	Versicherungskennzeichen und -plaketten		
184	Fahrzeug in Betrieb genommen, 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 Buchstabe c	10 €
	Ausländische Kraftfahrzeuge		
185	Zulassungsbescheinigung oder die Übersetzung des ausländischen Zulassungsscheins nicht mitgeführt oder nicht ausgehändigt	§ 46 Absatz 6 § 77 Nummer 5	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 24	10 €
185b	An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das vorgeschriebene heimische Kennzeichen nicht geführt	§ 47 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 1 § 77 Nummer 24	40 €

185c	An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das Unterscheidungszeichen nicht geführt	§ 47 Absatz 2 Satz 1 Halbsatz 1 § 77 Nummer 24	15 €
------	--	---	------

2. In der laufenden Nummer 252 wird die Spalte „FZV“ wie folgt gefasst:

„§ 4 Absatz 5 Satz 1

§ 13 Absatz 6

§ 52 Absatz 1 Satz 6

§ 77 Nummer 5“.
3. In laufender Nummer 253 wird in der Spalte „FZV“ die Angabe „§ 48 Nummer 7“ durch die Angabe „§ 77 Nummer 8“ ersetzt

Artikel 9

Folgeänderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

§ 1 der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. August 2020 (BGBl. I S. 1968) wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 wird die Angabe „§ 26“ ersetzt durch die Angabe „§ 52“, die Angabe „§ 27“ ersetzt durch die Angabe „§ 53“ und die Wörter „Anlage 12 zu § 27 Absatz 1 Satz 5“ ersetzt durch die Wörter „Anlage 17 zu § 53 Absatz 1 Satz 5“.
2. In Absatz 2 und Absatz 7 werden jeweils die Wörter „Anlage 12 zu § 27 Absatz 1 Satz 5“ ersetzt durch die Angabe „Anlage 17 zu § 53 Absatz 1 Satz 5“.

Artikel 10

Folgeänderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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 Absatz 4 Nummer 2 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 1 Satz 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 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 2 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe i der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)“ gestrichen.
6. Anlage VIII wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 2.2 Satz 1 und Satz 2 werden neu 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; davon ausgenommen beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung an Personenkraftwagen nach Nummer 2.1.2.1 36 Monate und an Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 3,5 t nach Nummer 2.1.4.1 24 Monate, wenn diese für eine Mindestdauer von einem Jahr von einem Mieter gemietet werden. 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 „(§ 15 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 11

Folgeänderung 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 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

Artikel 12

Folgeänderung 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 2 wird die Angabe „§ 9a“ durch die Angabe „§ 11“ ersetzt.

Artikel 13

Folgeänderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die 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 498) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 Nummer 11 werden die Wörter „§ 24 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ und der Verweis auf „§ 25 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ wird ersetzt durch den Verweis auf „§ 51 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.
2. Die Anlage wird wie folgt geändert:
 - a) In Gebührennummer 127 werden in der Spalte „Gegenstand“ nach dem Wort „Versicherungskennzeichens“ die Wörter „oder einer Versicherungsplakette“ eingefügt.
 - b) Nach der Gebührennummer 127 werden die Überschrift „2a. Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt“ und folgende Gebührennummern eingefügt:

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

- c) Die Gebührennummern 221.1 bis 221.2.1 werden durch die folgenden Nummern 221.1 bis 221.2.1 ersetzt:

221.1	Zulassung oder Wiedezulassung – jeweils außer in den Fällen der Nummern 221.1.1, 221.6 und 221.7 –, Änderung des 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	30,00
-------	--	-------

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	45,60
221.1.3	Internetbasierte Tageszulassung	14,60
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

d) Die Gebührennummern 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.	
--	--	--

e) Die Gebührennummern 224.1 und 224.2 werden wie folgt gefasst:

224.1	innerhalb oder außerhalb des Zulassungsbezirks	15,90
224.2	internetbasiert	2,05

f) Die Gebührennummern 224.3 und 224.4 werden aufgehoben.

g) Die Gebührennummer 225.1 wird wie folgt gefasst:

225.1	Internetbasierte Änderung der Anschrift des Halters innerhalb desselben Zulassungsbezirks	2,05
-------	---	------

Artikel 14

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 2. Mai 2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel ... des Gesetzes vom ... 2022 (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wurde seit ihrer Verkündung erheblich verändert und ergänzt, so dass im Rahmen dieser Änderungen die Übersichtlichkeit der Verordnung zu leiden hatte. Die Verordnung stimmt nicht mehr mit den Grundsätzen der Rechtsförmlichkeit überein.

Mit der vorliegenden Verordnung wird das Ziel verfolgt, die FZV nun in Rahmen einer Neufassung rechtsförmlich anzupassen, verschiedene Beschlüsse auf Bund-Länder-Ebene hinsichtlich der Vorschriften über die Fahrzeugzulassung umzusetzen sowie mit dem weiteren Ausbau der internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz) 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 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, überarbeitet 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 selbständigen 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 selbständigen 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) ersetzt wurde) angepasst. Dies betrifft insbesondere die Wahl der europarechtskonformen Begrifflichkeiten. Beispielsweise muss der Begriff der „EG-Typgenehmigung“ durch den Begriff der „EU-Typgenehmigung“ ersetzt werden.

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.

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

1. Um die Identifizierung der Antragsteller barrierefreier und bürgerfreundlicher zu gestalten wird das Vertrauensniveau bei der Identifizierung im Rahmen des internetbasierten Verfahrens vom Niveau „hoch“ auf das Niveau „substanziell“ herabgesenkt. Die Sicherheitsniveaus 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 Sicherheitsniveaus „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. Weitere Identifizierungsmöglichkeiten (z.B. Fotoident) kann die zuständige Zulassungsbehörde erlauben, wenn die Anträge mit einer qualifizierten elektronischen Signatur signiert werden. 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 i-Kfz Portale zu nutzen. Der Zugang wird durch die Absenkung 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 Inbetriebnahme eines Fahrzeuges nach Abschluss des internetbasierten Zulassungsverfahrens wird geschaffen, d.h. die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem neu- oder wiederzugelassen Fahrzeug wird unmittelbar nach der rechtswirksamen Bekanntgabe des Zulassungsbescheides möglich.

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 teilautomatisierten 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 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (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 von bei der sog. Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie für die Abwicklung von Verwaltungsvorgängen über die Großkundenschnittstelle

Die Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (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, 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 Absatz 1 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 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 dem Kfz zu weiter gelegenen Zulassungsbehörden entfallen bei Inanspruchnahme.

Im Übrigen berührt die Verordnung keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim Kraftfahrt-Bundesamt entstehen für den Betrieb der Großkundenschnittstelle zusätzliche Kosten von jährlich rund 2,110 Mio. Euro. Die entstehenden laufenden Ausgaben können mit Gebühreneinnahmen ausgeglichen werden. Hierfür werden mit dieser Verordnung entsprechende Tatbestände (Registrierung, Antragstellung) in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geschaffen.

Im Einzelnen:

Mit dem Betrieb der Großkundenschnittstelle entsteht im Kraftfahrt-Bundesamt 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 Mio. Vorgänge) über die Großkundenschnittstelle gestellt werden.

Auf dieser Basis stellt sich die Personal- und Finanzplanung wie folgt dar:

- Zur Personalplanung

Für den Betrieb der Großkundenschnittstelle entsteht im Kraftfahrt-Bundesamt dauerhafter personeller Mehraufwand im Bereich der Zentralen Register, in dem die fachliche Federführung der Großkundenschnittstelle liegt, sowie im Bereich der IT. Bei der Ermittlung des Personalbedarfs wurden die langjährigen Erfahrungen des Kraftfahrt-Bundesamts 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 unter 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 Kalkulationschema 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 Großkundenschnittstelle führt gemäß obiger Darstellung zu zusätzlichen laufenden Kosten von jährlich rund 2,110 Mio. 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 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geschaffen.

Nach bisherigem Sachstand und vorbehaltlich künftiger Entwicklungen bei der Ausrichtung und Umsetzung der Großkundenschnittstelle 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 Kraftfahrt-Bundesamts und 0,13 Euro zzgl. 0,2 Euro Mehrwertsteuer auf Verwaltungshandeln im Rahmen der Durchführung bestimmter Prüfungshandlungen im Rahmen der nach dem Onlinezugangsgesetz beauftragten Institutionen des Landes Baden-Württemberg, das insoweit auch für die nachnutzenden Bundesländer und das Kraftfahrt-Bundesamt tätig wird.

Im Einzelplan 12 im Kapitel 1215 wird demnach mit Gebührenmehreinnahmen in Höhe von 4,098 Mio Euro pro Jahr gerechnet, von denen die Hälfte im Rahmen der Durchführung bestimmter Prüfungshandlungen der nach dem Onlinezugangsgesetz beauftragten Institutionen des Landes Baden-Württemberg, das insoweit auch für die nachnutzenden Bundesländer und das Kraftfahrt-Bundesamt tätig wird, abzuführen ist. Zusätzlich dazu werden voraussichtlich 16,097 Mio Euro durch die Großkunden-Registrierung eingenommen, wenn davon ausgegangen wird, dass sich circa 5000 Großkunden im Laufe der Zeit registrieren werden. Die Mehreinnahmen der Großkundenschnittstelle 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 Großkundenschnittstelle 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.

Für die Umsetzung der gemachten Ausführungen stehen dem Kraftfahrt-Bundesamt keine eigenen Finanzmittel zur Verfügung. Die entstehenden Mehrkosten sind dem Einzelplan 12 ebenfalls zusätzlich zur Verfügung zu stellen.

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 brücksichtigt und werden durch diese ausgeglichen.

4. Erfüllungsaufwand nach Normadressat und Vorgabe für Änderungen im Rahmen iKfz

Die folgenden Ausführungen zu aktueller und künftig möglicher Nutzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung gelten für alle Normadressaten und Zulassungsvorgänge.

- Die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts (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 Deutschland nutzten im letzten Jahr jedoch lediglich 9 % der Inhaberinnen und Inhaber eines nPA die digitale Identifikation.
- Die Neuregelung der FZV wird mit der i-Kfz-Stufe 4 weitere Identifikationsmöglichkeiten in die internetbasierte Antragstellung integrieren, in erster Linie das zwischenzeitlich im Rahmen des Onlinezugangsgesetzes (OZG) eingeführte Nutzerkonto Bund. Für die Nutzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung wird künftig eine Identifizierung auf dem Vertrauensniveau „substanziell“ der europäischen Verordnung über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste (eIDAS-VO) 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 (§ 20 Abs. 3 FZV-E), nämlich über das Unternehmenskonto auf Basis der ELSTER-Technologie. Eine Anmeldung ist mit bereits

vorhandenen ELSTER-Zertifikaten möglich. Da inzwischen viele steuerliche Erklärungs-pflichten 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 eGovernment 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 Halterinnen und 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 Halterinnen und Halter, die Anträge auf Zulassung oder Außerbetriebsetzungen selbst stellen, dies infolge der FZV-Neufassung mittelfristig (auch mit zunehmender Bekanntheit des Angebots) in bis zu 50 % der Fälle internetbasiert tun werden.
- Sofern eine Halterin oder 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 Abs. 1 FZV (und unverändert im FZV-E) „auf Antrag erteilt“ und „erfolgt durch Zuteilung 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. Krafräder 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 Krafrädern 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.

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Zusammenfassende Anmerkung zum einmaligen Erfüllungsaufwand: Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch Stufe 4 kein einmaliger Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 4.1.1: Beantragen einer Tageszulassung für private Halterinnen und Halter; §§ 7, 28 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Nach Angaben des BMDV sind Tageszulassung 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-E als auch für die internetbasierte Beantragung nach § 8 FZV-E.

Vorgabe 4.1.2: Antrag auf Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs für private Halterinnen und Halter; §§ 16, 17, 24 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

5. Fallzahl	6. Zeitaufwand (in Stunden)	7. Sachkosten (in Tsd. Euro)
8. 6.677.500	9. -890.333	10. -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 Halterinnen und Halter durchgeführt.⁴

Basierend auf einer Experteneinschätzung wird für die Ex-ante-Schätzung angenommen, dass 80 % (5.342.000) aller Außerbetriebsetzungen durch die Halterin oder den 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.

⁴ 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 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.

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 eine private Halterin bzw. ein privater Halter, der bzw. die die Antragstellung selbst übernimmt, typischerweise 6 Minuten⁵. Dies entspricht dem Zeitaufwand der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter für die Durchführung der Außerbetriebsetzung (Vorgabe 4.3.13)⁶. 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 ZB I entwertet werden. Hinzu kommen 22 Minuten Wegezeit⁷. 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-E 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.

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. Gebühren⁸) recherchiert. In diesen Fällen haben die Halterinnen und 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

⁵ Zeitangaben werden auf halbe Minuten gerundet.

⁶ Herleitung und Erläuterung dort

⁷ 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.

⁸ Gebühren fallen nicht unter den Erfüllungsaufwand, s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 6

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** stellt diese dar.

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 von Kapitel 4 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 die Halterin bzw. den Halter selbst nach Maßgabe von i-Kfz-Stufe 4 wird auf Basis mehrere Simulationsdurchgänge in einer Testumgebung zu Stufe 3 i-Kfz, eingeschätzt.⁹ 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 (ZB) Teil 1 sowie der Kennzeichen
- die Identifikation der antragstellenden Person¹⁰
- die Auswahl des Vorgangs
- die Eingabe von identifizierenden Fahrzeugdaten (FIN, Kennzeichen) und der Sicherheitscodes der ZB 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.

⁹ Die Testumgebung wurde dem StBA von einem öffentlich-rechtlichen IT-Dienstleister zum Zwecke der Simulation bereitgestellt.

¹⁰ Gesetzlich vorgesehen ist bislang die Identifizierung einer natürlichen Person mittels nPA. Da dies, wie eingangs beschrieben, in 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.

Durch Stufe 4 wird zukünftig auf die Identifizierung der antragstellenden Person verzichtet; die Halterdaten des betreffenden Kfz werden aus dem ZFZR übernommen (§ 24 Abs. 4 FZV-E). 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 ZB II einzutragen und die ZB I und II an die Zulassungsbehörde zu übermitteln (§ 24 Abs. 3 FZV-E). Die zusätzliche Angabe des Sicherheitscodes der ZB II führt zu einer unwesentlichen Aufwandsänderung; für die Übermittlung der Dokumente an die Zulassungsbehörde wird ein Standardwert von 2 Minuten¹¹ 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 der ZB I und ZB II an die Zulassungsbehörde anzusetzen; dies bedeutet gewichtete Sachkosten von 0,10 Euro je Antrag¹².

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 Großkundenschnittstelle (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 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, wie eingangs gesagt, eine jährliche Entlastung um schätzungsweise rund 890 Tsd. Stunden und 14,2 Millionen Euro.

Vorgabe 4.1.3: Antrag auf Zulassung eines Fahrzeugs für private Halterinnen und Halter; §§ 6, 26, 27 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

11. Fallzahl	12. Zeitaufwand (in Stunden)	13. Sachkosten (in Tsd. Euro)
1.362.792	14. - 57.919	15. - 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.

¹¹ Zeitwerttabelle für Vorgaben der Bürgerinnen und Bürger, Standardaktivität „Informationen oder Daten an die zuständigen Stellen übermitteln“, einfach. Siehe Leitfaden, Anhang III

¹² 2 Euro x 5 % der Fälle = 0,10 Euro je Fall

Die geschätzte jährliche Veränderung im Erfüllungsaufwand leitet sich wie folgt her:

Im Jahr 2021 wurden 1.362.792 Neu- und Ersterzulassungen¹³ laut Statistik des KBA für private Halterinnen und Halter beantragt.

Für die Ex-ante-Schätzung wird aufgrund fehlender Statistiken oder Experteneinschätzungen angenommen, dass Neu- und Ersterzulassungen für privaten Halterinnen und 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 die Halterin bzw. den Halter selbst.

Für die Ex-ante-Schätzung der Erfüllungsaufwandsveränderung werden alle Arbeitsschritte betrachtet, die unmittelbar bei einem Antrag auf Neu- und Ersterzulassung anfallen und durch die Regelungen in der FZV vorgegeben sind.

Neu- und Ersterzulassung 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	
	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

Eine private Halterin bzw. ein privater Halter, der bzw. 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.¹⁴ 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, ob die Halterin/ der Halter oder Dritte die Zulassung beantragen – neue Kfz-Kennzeichen benötigt werden und lediglich in 10 % alte Kennzeichen¹⁵ wiederverwendet werden. Der ent-

¹³ Laut KBA wird bei einer Neuzulassung ein fabrikneues Fahrzeug erstmals zugelassen. Bei einer (deutlich selteneren) Ersterzulassung wird ein gebrauchtes oder importiertes Fahrzeug erstmalig in Deutschland zugelassen. Die FZV unterscheidet hier nicht, sondern spricht durchgehend von Ersterzulassung.

¹⁴ Der Aufwand wird von der Verwaltungsvorgabe 4.3.14 gespiegelt.

¹⁵ von einem vorherigen Fahrzeug des Halters bzw. der Halterin, bei der Außerbetriebsetzung reserviert

sprechende gewichtete Durchschnittspreis je Neu- oder Ersterzulassungsantrag beträgt daher 25,92 Euro. Der gesamte Sachaufwand für die Halterin/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 Kennzeichen¹⁶). 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 der Halterin bzw. 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
		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 Halterinnen bzw. 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 Ersterzulassung im Vor-Ort-Verfahren ändert sich für die Halterin bzw. den Halter mit der Novellierung der FZV nichts.

¹⁶ 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.

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 (Vorgabe 4.1.2).

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 BMDV¹⁷ das sofortige Losfahren mittels sogenanntem vorläufigen Zulassungsnachweis möglich. Dieser wird im i-Kfz-Portal bereitgestellt und steht 30 Minuten lang zum Download bereit. Der Erfüllungsaufwand für den Download, das Abspeichern des Nachweises und ggf. einen Ausdruck wird mit einem Standardwert von 1 Minute je Fall quantifiziert.¹⁸ Für die sofortige Inbetriebnahme des Fahrzeugs muss die antragstellende Person den Nachweis im Kfz auszulegen (§§ 31 und 32 FZV-E). Letztlich reduziert sich der Zeitaufwand für die selbstständige Beantragung im i-Kfz-Portal auf rund 9,5 Minuten je Fall.

Sachaufwand wird der Halterin oder dem Halter, neben den weiterhin ggf. anfallenden Kosten für neue Kennzeichenschilder, durch die Übermittlung der Zulassungsdokumente (Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II), der Stempelplakettenträger, der HU-Plakette sowie des HU-Plakettenträgers 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.¹⁹ Die befragten Zulassungsbehörden werden – aufbauend auf ihrer bisherigen Praxis mit internetbasierten Anträgen – hinsichtlich des Versands der Zu-

¹⁷ Version 0.9, S 16 f.

¹⁸ Zeitwerttabelle für Vorgaben der Bürgerinnen und Bürger, Standardaktivität „Unterlagen kopieren, abheften, abspeichern“, einfach. Siehe Leitfaden, Anhang III

¹⁹ 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.

lassungsbescheinigungen 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 GebOST²⁰ der Halterin oder 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.²¹

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 die Halterin oder den Halter selbst beläuft sich der Erfüllungsaufwand je Fall somit auf einen Zeitaufwand von 9,5 Minuten und Sachkosten von 29,37 Euro.

Beauftragt die Halterin oder 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.²²

Hinsichtlich der Übermittlung der Zulassungsdokumente, der Plaketten- und Plakettenträger an die Halterin oder den Halter sind verschiedene Szenarien möglich: Die Zulassungsbehörde kann diese direkt an die Halterin bzw. den Halter übersenden; oder die Zulassungsbehörde übersendet die Unterlagen an den bevollmächtigten Dritten bzw. dieser holt sie dort ab, und sie werden danach vom Dritten an die Halterin oder 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 die Halterin bzw. 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 eine Halterin bzw. 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.

²⁰ 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)

²¹ https://www.deutschepost.de/de/p/pza_postzustellungsauftrag/faq_postzustellungsauftrag.html (Zuletzt aufgerufen am 12.05.2022).

²² Zur Herleitung und Begründung des Vorgehens siehe Vorgabe 4.1.2.

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.

Vorgabe 4.1.4: Antrag auf Wiederzulassung eines Fahrzeugs für private Halterinnen und Halter ohne Halterwechsel; §§ 16, 29 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

16. Fallzahl	17. Zeitaufwand (in Stunden)	18. Sachkosten (in Tsd. Euro)
336.798	19. - 65.956	20. + 59

Durch die Möglichkeit, die Wiederzulassung 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-E vom 07.04.2022 wird die Wiederzulassung eines zuvor außer Betrieb gesetzten Fahrzeugs ohne Halterwechsel im Vor-Ort-Verfahren geregelt; in § 29 FZV-E die internetbasierte Variante. In beiden Paragraphen kommt es zu Änderungen.

Mit der Ergänzung in § 16 Abs. 2 Satz 2 FZV-E 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 Antragstellerin bzw. der Antragsteller von der Vorlagepflicht entbunden.²³ Mit der Änderung in § 29 Abs. 4 FZV-E 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 nehmen. 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 Fahrzeugs 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 Online-Portal der zuständigen Zulassungsbehörde beantragt werden. Seit dem 01.10.2018 ist außerdem der Wechsel des Zulassungsbezirks möglich.²⁴

²³ Vgl. FZV-Entwurf vom 07.04.2022, S. 211

²⁴ BMDV, Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz), Fachkonzept Stufe 4 - Zugang über i-Kfz-Portale, Version 0.9, Seite 13f.

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, der folgende 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 Wiederzulassung 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.

Wiederzulassung (ohne Halterwechsel) – i-Kfz Stufe 4

Tabelle 6 gibt einen Überblick über den geschätzten Erfüllungsaufwand nach Umsetzung der Neuregelungen der FZV.

Tabelle 6: Wiederezulassung 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 Wiederezulassungen 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 Online-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 Wiederezulassung aus Sicht der antragstellenden Person, die das BMDV auf seiner Homepage veröffentlicht²⁵, 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 Wiederezulassung 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 Wiederezulassung 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 (ZB Teil I, Plaketenträger, 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 Wiederezulassung 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).

²⁵ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/internetbasierte-fahrzeugzulassung.html> (Zuletzt aufgerufen am 18.05.2022).

Vorgabe 4.1.5: Antrag auf Umschreibung eines Fahrzeugs mit Halterwechsel (Besitzumschreibung) für private Halterinnen und Halter; §§ 15, 30 Abs. 1 Nr. 2 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

21. Fallzahl	22. Zeitaufwand (in Stunden)	23. Sachkosten (in Tsd. Euro)
7.523.640	24. -884.028	25. -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 Halterinnen und 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 die Halterin bzw. den Halter selbst und durch die Inanspruchnahme eines Dritten (Autohaus, Autohändler, Zulassungsdienst) leitet das Statistische Bundesamt aus den Angaben von Statista zum DAT-Report 2021²⁶ 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 die Halterin bzw. 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.

²⁶ 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 Deutschland nach Kaufort von 2010 bis 2020“ veröffentlicht, unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36714/umfrage/markanteile-im-gebrauchtwagengeschaeft-in-deutschland/> (Zuletzt aufgerufen am 19.05.2022).

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 eine private Halterin bzw. ein privater Halter eine Besitzumschreibung selbst beantragt, verbringt sie oder er im Mittel rund 11 Minuten in der Zulassungsbehörde, um die Antragstellung inkl. Gebührenzahlung abzuwickeln.²⁷ Außerdem kommen 22 Minuten Wegezeit zur Behörde dazu, wodurch der typische Zeitaufwand für eine Besitzumschreibung bei rund 33 Minuten liegt.

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.²⁸ 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 Kennzeichen²⁹). 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.

²⁷ Der Aufwand wird von der Verwaltungsvorgabe 4.3.16 gespiegelt.

²⁸ Herleitung in Vorgabe 4.1.3

²⁹Vgl. Erläuterung bei Vorgabe 4.1.3

Tabelle 8: Besetzenschreibung 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 Besetzenschreibungen (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 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 Wunsch Kennzeichen bzw.

einem vorab reservierten Kennzeichen erfolgt, ist das sofortige Losfahren auch bei Besitzumschreibungen möglich.³⁰ Der im Online-Portal bereitgestellte vorläufige Zulassungsnachweis würde abgerufen, gespeichert und zum Zwecke 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 i-Kfz-Portal auf rund 9,5 Minuten je Fall.

Sachaufwand wird der Halterin oder dem Halter weiterhin entstehen für ggf. neue Kennzeichenschilder sowie im Zuge der Übermittlung der Zulassungsunterlagen (ZB Teil I und Teil II, Plakettenträger, HU-Plakette) via PZU durch die Behörden³¹. Die Sachkosten belaufen sich damit schätzungsweise auf 29,37 Euro.

Beauftragt die Halterin oder 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. 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.³² 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.

Vorgabe 4.1.6: Antrag auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks für private Halterinnen und Halter; §§ 15, 30 Abs. 1 Nr. 1 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

26. Fallzahl	27. Zeitaufwand (in Stunden)	28. Sachkosten (in Tsd. Euro)
3.490.860	29. - 610.901	30. + 1.484

³⁰ BMDV, Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz), Fachkonzept Stufe 4 - Zugang über i-Kfz-Portale, Version 0.9, S. 49

³¹ Hierfür werden, wie bei den vorherigen Vorgaben, 3,45 Euro pro Fall angesetzt.

³² Zur Herleitung und Begründung des Vorgehens siehe Vorgabe 4.1.3.

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 (§ 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 gewertet³³.
- 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 Halterinnen/ Halter
pro Fall	Zeitaufwand (inkl. Wegezeit) in Minuten	23

³³ 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.

	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.

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 2021³⁴ 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.³⁵ 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 Halterinnen und Halter von Fahrzeugen (§ 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und abs. 4 FZV-E), sodass eine Abwicklung durch diese selbst angenommen wird.

Der mittlere Erfüllungsaufwand privater Halterinnen und 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
--	---------------------	--------

³⁴ 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)

³⁵ 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.

		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 die Halterin bzw. durch den Halter selbst beantragt werden, sowohl im Vor-Ort-Verfahren als auch internetbasiert. Entsprechend 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 Minute³⁶reduziert.

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 ZB Teil I durch die Zulassungsbehörde an die Halterin bzw. 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).

4.2 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 Online-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 Großkundenschnittstelle (GKS) zur Verfügung. Großkunden werden

³⁶ Die Entlastung bei der Identifizierung entspricht schätzungsweise dem Wert für dieselbe Tätigkeit beispielsweise bei der Besitzumschreibung.

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. Den künftigen jährlichen Erfüllungsaufwand für Anträge über die GKS und den Umstellungsaufwand³⁷ 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 Online-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) Halterinnen und Haltereingeordnet, wie oben erläutert.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

³⁷ 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.

Vorgabe 4.2.1 (Informationspflicht): Antrag auf Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs für gewerbliche Halter; §§ 16, 24 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

31. 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 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 Fahrzeugs 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 Einzelfall³⁸ 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.³⁹ Erfüllungsaufwand und die darunter fallenden 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 Stunde⁴⁰ 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.

³⁸ zum Beispiel gegen Ende eines Quartals oder Jahres

³⁹ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 58

⁴⁰ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 59

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	
	Wegezeit in Minuten	14,5	0	0	
	Personalkosten in Euro	12,40	4,84	0	
	Sachkosten in Euro	2,03	0,10	18,40	
	Erfüllungsaufwand 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
	Erfüllungsaufwand 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 laut GKS-Fachkonzept⁴¹ 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 der Neuzulassungen und 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.

⁴¹ Version 0.7, S. 36

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.

Vorgabe 4.2.2 (Informationspflicht): Antrag auf Zulassung eines Fahrzeugs für gewerbliche Halter; §§ 6, 26, 27 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

32. 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 Fahrzeugs 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 Flottenbetreiber⁴², 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	

⁴² 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

	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	
	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. 199 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 Online-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.⁴³

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.

⁴³ Erläuterungen jeweils bei der Neu- oder Erstzulassung für private Halterinnen und Halter

Vorgabe 4.2.3 (Informationspflicht): Antrag auf Wiederezulassung eines Fahrzeugs für gewerbliche Halter ohne Halterwechsel; §§ 16, 29 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

33. Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
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 Wiederezulassungen 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 Wiederezulassungen 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 Wiederezulassungen auf denselben Halter in der Regel selbst beantragt werden und ein bei der Außerbetriebsetzung reserviertes Kennzeichen erneut verwendet wird.

Wiederezulassung gewerbliche Halter – Ist-Stand

Tabelle 15: Antrag auf Wiederezulassung 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.

Vorgabe 4.2.4 (Informationspflicht): Antrag auf Umschreibung eines Fahrzeugs mit Halterwechsel (Besitzumschreibung) für gewerbliche Halter; §§ 15, 30 Abs. 1 Nr. 2 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

34. 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.

Vorgabe 4.2.5 (Informationspflicht): Antrag auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks für gewerbliche Halter; §§ 15, 30 Abs. 1 Nr. 1 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

35. 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 Halterinnen und 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 Wiederezulassung 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.⁴⁴ 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.

⁴⁴ s. Vorgabe 4.1.6

Vorgabe 4.2.6 (Informationspflicht): Antrag auf Tageszulassung für gewerbliche Halter; §§ 7, 28 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

36. 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 BMDV⁴⁵ 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 Fahrzeugs, ohne dass es einer Abstempe- lung 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.⁴⁶

Tageszulassungen werden nach Angaben der Befragten in praktisch allen Fällen durch Fahrzeughersteller und -händler auf sich selbst als Halter beantragt werden.⁴⁷

⁴⁵ Fachkonzept i-Kfz Stufe 4, Version 0.9, S. 55 ff. sowie GKS-Fachkonzept Version 0.7, S. 35 ff.

⁴⁶ Zur Herleitung der geschätzten Fallzahl vgl. Vorgabe 4.2.1.

⁴⁷ 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 Online-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.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 4.3.1: Bereitstellung des XKfz-Standards und Veröffentlichung im Bundesanzeiger und Verkehrsblatt; § 18 Abs. 3 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

37. Fallzahl	38. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	39. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	40. Sachkosten pro Fall (in Euro)	41. Personalkosten (in Tsd. Euro)	42. Sachkosten (in Tsd. Euro)
43. 1	44. 3.600	45. 46,50	46. 0	47. 3	48. 0
49. Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				50. 3	

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

51. Fallzahl	52. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	53. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	54. Sachkosten pro Fall (in Euro)	55. Personalkosten (in Tsd. Euro)	56. Sachkosten (in Tsd. Euro)
57. 1	58. 19.500	59. 46,50	60. 0	61. 15	62. 0
63. Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				64. 15	

Laut Begründung zum FZV-Entwurf vom 07.04.2022, S. 214 f., bestimmt die Regelung in § 18 Abs. 3 Satz 1, dass bei Verfahren der internetbasierten Fahrzeugzulassung und Außerbetriebsetzung die vom KBA herausgegebenen Standards eingehalten werden müssen, wenn im Rahmen der Abwicklung auf das informationstechnische System und die neue Großkundenschnittstelle des KBA zurückgegriffen wird. Mit der neuen Nummer 3 wird zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen⁴⁸ die Nutzung des XKfz-Standards verpflichtend.

⁴⁸ Vgl. § 15a Abs. 3 FZV in der Fassung vom 02.10.2019

Zuvor stand dieser auf freiwilliger Basis für den Nachrichtenaustausch zwischen den dezentralen Online-Portalen und den Fachverfahren der Zulassungsbehörden zur Verfügung. Das KBA ist für die Weiterentwicklung des XKfz-Standards, den Anwendersupport und die Veröffentlichung im Bundesanzeiger und dem Verkehrsblatt verantwortlich.

Durch die verpflichtende Anwendung des XKfz-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 XKfz-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 Zeitaufwand 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 XKfz-Version würden dann zu zusätzlich 10 Stunden Aufwand pro Jahr für die Veröffentlichung führen.

Für die einmaligen und laufenden Tätigkeiten werden Mitarbeitende im gehobenen Dienst zuständig sein. Der standardisierte Stundenlohnsatz für eine Beschäftigte des Bundes im gehobenen Dienst beträgt 46,50 Euro.

Für die neuen Regelungen zum XKfz-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.

Vorgabe 4.3.2: Elektronische Erfassung des Merkmals „internetbasierter Antrag“ durch das KBA; § 19 Abs. 1 Satz 7 i. V. m. § 60 Abs. 1 Satz 2 FZV-E

Der FZV-Entwurf sieht mit § 19 Abs. 1 Satz 7 – neu vor, dass im Zuge der Datenübermittlung eines internetbasierten Antrags via Online-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.

Vorgabe 4.3.3: Verfahren der Tageszulassung; §§ 7, 28 FZV-E

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

65. Fallzahl	66. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	67. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	68. Sachkosten pro Fall (in Euro)	69. Personalkosten (in Tsd. Euro)	70. Sachkosten (in Tsd. Euro)
--------------	---------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------

71. 1	72. 12.000	73. 46,50	74. 0	75. 9	76. 0
77. Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				78. 9	

Mit dem neuen § 7 FZV-E 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-E 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 entstünden 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.

Vorgabe 4.3.4: Einrichtung und Betrieb der Großkundenschnittstelle; § 33 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

79. Fallzahl	80. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	81. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	82. Sachkosten pro Fall (in Euro)	83. Personalkosten (in Tsd. Euro)	84. Sachkosten (in Tsd. Euro)
85. 5	86. 96.000	87. 46,50	88. 0	89. 372	90. 0
91. 9	92. 96.000	93. 33,80	94. 0	95. 487	96. 0
97. 1	98.	99.	100.280.000	101.	102.280
103.Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				104.1.139	

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

105.Fallzahl	106.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	107.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	108.Sachkosten pro Fall (in Euro)	109.Personalkosten (in Tsd. Euro)	110.Sachkosten (in Tsd. Euro)
111.1	112.96.000	113.70,50	114.0	115.113	116.0
117.18,35	118.96.000	119.46,50	120.0	121.1.365	122.0
123.1,2	124.96.000	125.33,80	126.0	127.65	128.0
129.1	130.	131.	132.15.285.000	133.	134.15.285
135.1	136.	137.	138.15.750.000	139.	140.15.750
141.Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				142.32.578	

Die Änderung der FZV schafft ein neues, internetbasiertes Zulassungsverfahren für Großkunden. Dazu wird eine Großkundenschnittstelle (GKS) eingerichtet. Über die GKS werden registrierte Großkunden internetbasiert Erstzulassungen, Tageszulassungen, Wiederezulassungen und Außerbetriebsetzungen von Fahrzeugen in einem separaten Verfahren beantragen können. Die GKS soll die Anträge entgegennehmen und abwickeln.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wird die GKS laut § 33 FZV-E 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.⁴⁹ 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 Onlinezugangsgesetz (OZG)⁵⁰ 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, Beratungsleistungen, Softwarekosten und Penetrationstests sowie die Entwicklung der Registrierungsanwendung und der Antragsvalidierung.

Hinzu kommen Kosten für den IT-Dienstleister, der das Prüfmodul für die Großkundenschnittstelle entwickelt. Dafür wurden von dem nach dem EfA-Prinzip⁵¹ 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.

⁴⁹ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 47

⁵⁰ 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.

⁵¹ „‘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)

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.

Vorgabe 4.3.5: Registrierung und Betreuung von Großkunden bei der GKS; § 34 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

143.Fallzahl	144.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	145.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	146.Sachkosten pro Fall (in Euro)	147.Personalkosten (in Tsd. Euro)	148.Sachkosten (in Tsd. Euro)
149.2,8	150.96.000	151.33,80	152.0	153.151	154.0
155.0,5	156.96.000	157.46,50	158.0	159.37	160.0
161.1	162.	163.	164.500.000	165.	166.500
167.Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				168.689	

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.

Vorgabe 4.3.6: Stichprobenhafte und anlassbezogene Überprüfung registrierter Großkunden durch das KBA; § 36 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

169.Fallzahl	170.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	171.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	172.Sachkosten pro Fall (in Euro)	173.Personalkosten (in Tsd. Euro)	174.Sachkosten (in Tsd. Euro)
175.1	176.169.800	177.46,50	178.0	179.132	180.0
181.1	182.13.200	183.33,80	184.0	185.7	186.0
187.Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				188.139	

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

189.Fallzahl	190.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	191.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	192.Sachkosten pro Fall (in Euro)	193.Personalkosten (in Tsd. Euro)	194.Sachkosten (in Tsd. Euro)
195.1	196.324.000	197.46,50	198.500.000	199.251	200.500
201.Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				202.751	

Das KBA wird laut § 34 Abs. 6 FZV-E berechtigt sein, 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.

Vorgabe 4.3.7: Unterrichtung von Beschäftigten der Zulassungsbehörden; § 75 FZV-E

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

203.Fallzahl	204.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	205.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	206.Sachkosten pro Fall (in Euro)	207.Personalkosten (in Tsd. Euro)	208.Sachkosten (in Tsd. Euro)
209.420	210.1.380	211.34,52	212.-	213.333	214.-
215.Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				216.333	

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 der 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.⁵²

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.⁵³

Der einmalige Schulungsaufwand wird somit auf rund 333 Tsd. Euro geschätzt.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden bleibt diesbezüglich voraussichtlich unverändert.

Vorgabe 4.3.8: Online-Portale für internetbasiertes Antragsverfahren bei Nutzung des OZG-Prozesses; § 19 FZV-E

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

217.Fallzahl	218.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	219.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	220.Sachkosten pro Fall (in Euro)	221.Personalkosten (in Tsd. Euro)	222.Sachkosten (in Tsd. Euro)
223.1	224.-	225.	226.6.600.000	227.0	228.6.600
229.Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				230.6.600	

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

231.Fallzahl	232.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	233.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	234.Sachkosten pro Fall (in Euro)	235.Personalkosten (in Tsd. Euro)	236.Sachkosten (in Tsd. Euro)
237.1	238.-	239.	240.1.356.203	241.0	242.1.356
243.Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				244.1.356	

Ein neues Online-Portal oder die Weiterentwicklung eines bestehenden Online-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 Online-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

⁵² 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

⁵³ Stand April 2022, vgl. https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/Anschriftenverzeichnisse/anschriftenverzeichnisse_inhalt.html?nn=3505666 (zuletzt aufgerufen am 27.04.2022).

das Themenfeld also eine digitale Lösung, die im Anschluss allen anderen Bundesländern zur Nachnutzung zur Verfügung gestellt wird.⁵⁴

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 Online-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-Hub, 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 nach Auskunft des Ministeriums 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 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 Schlüssel⁵⁵, 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 Folgejahre⁵⁶.

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

⁵⁴ s. EfA-Prinzip, Erläuterung in Vorgabe 4.3.4

⁵⁵ „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)

⁵⁶ Längerfristige Prognosen müssten demzufolge Inflationserwartungen und Preissteigerungen im IT-Markt berücksichtigen.

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.

Vorgabe 4.3.9: Online-Portale für internetbasiertes Antragsverfahren bei Weiterentwicklung eines eigenen Portals; § 19 FZV-E

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

245. Fallzahl	246. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	247. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	248. Sachkosten pro Fall (in Euro)	249. Personalkosten (in Tsd. Euro)	250. Sachkosten (in Tsd. Euro)
251.210	252.160	253.33,40	254.-	255.19	256.0
257.210	258.1.820	259.44,60	260.-	261.284	262.0
263.210	264.100	265.64,90	266.-	267.23	268.0
269.210	270.-	271.	272.8.500	273.0	274.1.785
275. Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				276.2.111	

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

277. Fallzahl	278. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	279. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	280. Sachkosten pro Fall (in Euro)	281. Personalkosten (in Tsd. Euro)	282. Sachkosten (in Tsd. Euro)
283.210	284.-	285.	286.12.600	287.0	288.2.646
289. Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				290.2.646	

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 XKfz-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.

Vorgabe 4.3.10 Elektronische Übermittlung des Merkmals „internetbasierter Antrag“ durch die Portale der Zulassungsbehörden; § 19 Abs. 1 Satz 7 i. V. m. § 60 Abs. 1 Satz 2 FZV-E

Wie bei Vorgabe 4.3.2 erläutert, soll künftig im Zuge der Datenübermittlung an das KBA die Information übermittelt werden, dass es sich um eine internetbasierte Antragstellung handelt.

Es wird angenommen, dass dies in den Online-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.

Vorgabe 4.3.11: Anpassung und Beschaffung von Soft- und Hardware; § 75 FZV-E

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

291. Fallzahl	292. Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	293. Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	294. Sachkosten pro Fall (in Euro)	295. Personalkosten (in Tsd. Euro)	296. Sachkosten (in Tsd. Euro)
297.420	298.200	299.44,60	300.3.767	301.62	302.1.582
303. Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				304.1.645	

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.

Vorgabe 4.3.12: Anpassung interner Abläufe; § 75 FZV-E

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Länder:

305.Fallzahl	306.Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	307.Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	308.Sachkosten pro Fall (in Euro)	309.Personalkosten (in Tsd. Euro)	310.Sachkosten (in Tsd. Euro)
311.420	312.213	313.44,60	314.-	315.66	316.0
317.Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				318.66	

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.

Vorgabe 4.3.13: Bearbeitung von Anträgen auf Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen; §§ 16, 24 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

319.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 Online-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 Fahrzeugs im System
- Prüfen des Antrags
- Eingabe der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs 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 Euro⁵⁷ 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, sodass 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.

⁵⁷ s. Leitfaden (Fußnote 1), S. 63

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 einget. 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 Vorgänge⁵⁸, 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.

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)⁵⁹.

Zeitaufwand entsteht jedoch durch die nachgelagerten Aktivitäten, in erster Linie für Druck und Versendung der Bestätigung an die Halterin bzw. den Halter des Fahrzeugs. Diese bzw. 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-E), während es bislang nur bei Antragstellung durch eine bevollmächtigte Person erfolgt (§ 15h Abs. 3 FZV); 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 werden⁶⁰ 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-E). Für den dadurch entstehenden zusätzlichen

⁵⁸ Herleitung s. Vorgabe 4.2.1

⁵⁹ s. Vorgabe 4.3.19

⁶⁰ § 2 Abs. 1 Nr. 1 GebOSt sieht dies nur für Sendungen mit Postzustellurkunde und Einschreiben vor.

Zeitaufwand der Zulassungsbehörde gelten dieselben Ausführungen wie bei der Einzienung 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 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. Der zusätzliche Aufwand für die stichprobenhafte Prüfung automatisiert beschiedener Vorgänge wird in Vorgabe 4.3.19 betrachtet.

Vorgabe 4.3.14: Bearbeitung von Anträgen auf Zulassung von Fahrzeugen; §§ 6, 26, 27 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

320. 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 Online-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

		i-Kfz, Stufe 4
--	--	----------------

		Ist-Stand:			
		Antragstellung vor Ort	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 Fahrzeugs über das Fachverfahren
- Ausstellen und Siegeln von ZB I und II
- Veranlassen der Gebühreinzahlung 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 Fall⁶¹. 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.⁶² Daher werden diese Kosten nicht als Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden berücksichtigt.

⁶¹ 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.

⁶² 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

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, 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 Gebührensatz⁶³ 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.

Auch hier wird der zusätzliche Aufwand für die stichprobenhafte Prüfung automatisiert verschiedener Vorgänge in Vorgabe 4.3.19 betrachtet

⁶³ vgl. Kapitel 5

Vorgabe 4.3.15: Bearbeitung von Anträgen auf Wiederezulassung von Fahrzeugen ohne Halterwechsel; §§ 16, 29 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

321. 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 Anträgen auf Wiederezulassung 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 Wiederezulassung eines zuvor außer Betrieb gesetzten Fahrzeugs 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 Wiederezulassung

		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

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. Ersterzulassung (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 eine neue durchgeführt wurde.

Daher ist ein im Vergleich zur Ersterzulassung (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 Wiederzulassung 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-Plakettenträger 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 Wiederzulassung 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.

Vorgabe 4.3.16: Bearbeitung von Anträgen auf Umschreibung von Fahrzeugen mit Halterwechsel (Besitzumschreibungen); §§ 15, 30 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

322. 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 Fahrzeugs 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 Besitztumschreibungen 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.

Vorgabe 4.3.17: Bearbeitung von Anträgen auf Adressänderung mit und ohne Wechsel des Zulassungsbezirks; §§ 15, 30 Abs. 1 Nr. 1 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

323. 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 Kennzeichenwechsel⁶⁴, wird zusätzlich vor Ort das Kennzeichen gesiegelt; bei internetbasierter Antragstellung wird der Plakettenträger 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.

Vorgabe 4.3.18: Bearbeitung von Anträgen auf Tageszulassung; §§ 7, 28 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

324. Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro	
Personalkosten	762
Sachkosten	0
Erfüllungsaufwand	762

Die Tageszulassung wird als eigenständiger Vorgang in § 7 FZV-E neu geschaffen und in § 28 FZV-E 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 Fahrzeugs und dessen Außerbetriebsetzung am Folgetag in zwei Schritten beantragen. Auch für die Zulassungsbehörde bestand die Bearbeitung solcher Fälle bisher zunächst in der Zulassung des Fahrzeugs und anschließend in der Außerbetriebsetzung desselben Fahrzeugs mit allen dazugehörigen Arbeitsschritten⁶⁵.

Mit der Tageszulassung wird zukünftig nur noch ein Vorgang zu bearbeiten sein.

Die wesentlichen Arbeitsschritte der Beschäftigten für einen in der Zulassungsbehörde gestellten Antrag auf Tageszulassung umfassen nach dem i-Kfz-Fachkonzept⁶⁶:

⁶⁴ Nach aktueller FZV kann das Kennzeichen bei einem Wechsel des Zulassungsbezirks mitgenommen werden, s. Erläuterung bei der Adressänderung für private Halterinnen und Halter.

⁶⁵ 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.

⁶⁶ Version 0.9, S. 56 f.

- Prüfen des Antrags (inkl. Fahrzeug- und Halterdaten)
- Eingabe der Tageszulassung des Fahrzeugs 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 Inbetriebnahme des Fahrzeugs 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.

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 Entwerten 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.

Vorgabe 4.3.19: Nachprüfung automatisierter Entscheidungen; §§ 23 Abs. 3 FZV-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder:

325. 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-E 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 Abs. 3 Nr. 1 FZV-E).

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.

5. Erfüllungsaufwand nach Vorgaben außerhalb i-Kfz

Im nachfolgenden wird der Erfüllungsaufwand nach Vorgaben dargestellt, der die weiteren Änderungen der FZV außerhalb i-Kfz betrifft.

5.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 1: Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten (Bürger); § 6 Abs. 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 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 Fahrzeugen⁶⁷ 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 veranschlagt⁶⁸. Dieser entfällt.

Sachkosten: Bisher entstanden Sachkosten i. H. v. 1 Euro pro Fall als Porto für diese Vorgabe. Diese entfallen künftig.

Vorgabe 2: Pflicht zum Führen eines Kennzeichens an der Vorderseite bei Fahrzeugen der Klasse L5e; § 12 Abs. 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 50cm³ 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. Motorrädern) nicht bereits in anderen Verordnungen von dieser Regelung ausgenommen war.

Fallzahl: Laut Auskunft des KBA werden in 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.

5.2. Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

⁶⁷ Berechnung anhand der Daten des KBA unter Berücksichtigung der Pandemie (2019 und 2020 gewichtet mit Faktor 2).

⁶⁸ Zeitwerttabelle und Simulation anhand eines Musterformulars.

Vorgabe 1 (Informationspflicht): Pflicht zur Ernennung eines Empfangsbevollmächtigten (Wirtschaft); § 6 Abs. 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 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 veranschlagt⁶⁹. 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.

Vorgabe 2 (Informationspflicht): Kennzeichnung eines Fahrzeugs als Selbstfahrer- vermietfahrzeug in der Zulassungsbescheinigung Teil 1; § 15 Abs. 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 Fahrzeugs 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 beigefügt werden. Hierfür wird ein

⁶⁹ Simulation anhand eines Musters.

Zeitaufwand i. H. v. 6 Minuten veranschlagt⁷⁰. 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 Fahrzeugs als Selbstfahrervermietfahrzeug i. d. R. bereits bei der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs stattfindet und der Gang zur Behörde „sowieso“ anfällt, werden keine Wege- und Wartezeiten veranschlagt.

Fallzahl: Nach Angaben des Bundesverbands der Autovermieter wurden 2020 rund 292.000 Fahrzeuge in Deutschland zur Vermietung zugelassen⁷¹. 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 der Barkauf, die Kredit-Finanzierung und mit geringem Anteil der Leasing-Vertrag deutlich überwiegen, wie Recherchen bei Fachmagazinen ergeben⁷².

Annahme zur Fallzahlschätzung: 1/10 aller Mietfahrzeuge werden länger als ein Jahr vermietet⁷³. Da die Meldung bei der Behörde einmalig für jedes vermietete Fahrzeug entfällt, ergibt sich eine Fallzahl von 35.000 Fahrzeugen jährlich (350.000*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.

Vorgabe 3 (Informationspflicht): 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.

⁷⁰ Zeitwerttabelle (StA 2 + StA 3 + StA 8, Komplexität gering)

⁷¹ [https://www.bav.de/service/oeffentlich.html#:~:text=Zum%2001.01.2021%20betrug%20die,Fahrzeuge%20292.683%2C%20davon%20228.894%20Pkw](https://www.bav.de/service/oeffentlich.html#:~:text=Zum%2001.01.2021%20betrug%20die,Fahrzeuge%20292.683%2C%20davon%20228.894%20Pkw;); zuletzt abgerufen am 26.04.2022

⁷² <https://vision-mobility.de/news/car-studie-auto-abos-e-mobilitaet-eine-win-win-situation-130803.html>; zuletzt abgerufen am 26.04.2022

⁷³ https://de.statista.com/themen/8761/auto-abo/#dossierContents_outerWrapper, zuletzt abgerufen am 02.05.2022

Fallzahl: Jährlich werden etwa 2 Mio. Versicherungskennzeichen herausgegeben. Da aus der Perspektive des Versicherungsnehmers bei frühzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses ein Interesse an der anteiligen Rückerstattung des Versicherungsbeitrags 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.

Sachkosten: Es fallen keine Sachkosten an.

5.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 1: Bearbeiten des Antrags auf ein rotes Kennzeichen; § 41 Abs. 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)
264	180	33,80	0	27	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				27	

Beschreibung: Rote Kennzeichen (häufig: „Händlerkennzeichen“) dürfen zukünftig auch von THW, Bundespolizei oder Bundeszollverwaltung 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 Bundeszollverwaltung gliedert sich in 1 Generalzolldirektion, 42 Hauptzollämter, 252 Zollämter sowie 8 Zollfahndungsämter. Die Addition aller Stellen ergibt eine Gesamtanzahl von 1.316, 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

$$1.316 / 5 = 264$$

Lohnkosten: Für die Bearbeitung eines Antrags auf ein rotes Kennzeichen wird äquivalent zur Erstzulassung eines Fahrzeugs die Laufbahngruppe des mittleren Dienstes veranschlagt (33,80 Euro⁷⁴).

Sachkosten: Es fallen keine Sachkosten an.

Vorgabe 2: Antrag auf Erteilung eines roten Kennzeichens; § 41 Abs. 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)
264	162	42,50	40	30	11
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				41	

Beschreibung: Rote Kennzeichen dürfen zukünftig auch von THW, Bundespolizei oder Bundeszollverwaltung beantragt werden.

Zeitaufwand: Das angeführte Vorgehen entspricht der Wirtschaft, wird jedoch für THW, Bundespolizei und Bundeszollverwaltung übernommen⁷⁵. 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.)
- 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**.

Lohnkosten: Es werden Lohnkosten i. H. v. 42,50 Euro (Durchschnitt Verwaltung) veranschlagt.

Sachkosten: Es entstehen Sachkosten für das Drucken der Schilder in zweifacher Ausführung (vorne und hinten) i. H. v. 30 Euro pro Fall.

⁷⁴ Lohnkostentabelle, Stand 21.05.2021

⁷⁵ THW, Bundespolizei und Bundeszollverwaltung 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.

Vorgabe 3: Aufzeichnungen über Fahrten mit nicht zugelassenen KFZ mit roten Kennzeichen (THW, Bundespolizei, Bundeszollverwaltung); § 41 Abs. 2

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)
12.500	0,5	42,50	0	4	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				4	

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 Bundeszollverwaltung liegen keine Angaben zur Größe des Fuhrparks vor. Da der Zoll mit ca. 44.000 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.

Damit ergibt sich ein Gesamtbestand von ca. 25.000 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:

$25.000 \cdot 0,1 = 2.500$ Fahrzeuge, die jährlich zur Werkstatt gebracht werden

$2.500 \cdot 5 = 12.500$ Fahrten mit rotem Kennzeichen

Zeitaufwand: Äquivalent zur bestehenden Wirtschaftsvorgabe⁷⁶ 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 42,50 Euro⁷⁷

Sachkosten: Es entstehen keine Sachkosten

⁷⁶ Die Pflicht zur Aufzeichnung bei Fahrten mit roten Kennzeichen bestand bereits für Händler und wurde in vorangegangenen Messungen ermittelt.

⁷⁷ Lohnkostentabelle

Vorgabe 4: Anpassung der bereitgehaltenen Daten für das automatisierten Abrufverfahrens aus dem ZFZR; § 66 Abs. 2, 7 & 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	

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 ein einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. 3.270 Euro ($1.090 * 3 = 3.270$)

5.4. Vorgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bürger:

Vorgabe 3: Anerkennung des Fahrzeugs als schadstoffarmes Fahrzeug durch ein Gutachten des Technischen Diensts; § 13 Abs. 5 FZV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
-	-	-	-	-

Beschreibung: Bei Zweifeln bezüglich der Anerkennung eines Fahrzeugs als schadstoffarm bzw. der Einstufung des Fahrzeugs 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 km/h gezogen werden; § 3 Abs. 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)
-	-	-	-	-	-
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-	

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 a.F. 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. 4 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. 3

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. 4 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. 31 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 Fahrzeugs 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 an⁷⁸.

6. Weitere Kosten

Keine.

7. 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 Regelungsentwurf besteht die Evaluierungspflicht und wird im Zusammenarbeit mit dem Statistisch Bundesamt geprüft.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV))

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)

Keine Änderungen zur Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, außer in folgenden Nummern:

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 nach Buchstabe c „erteilte Bestätigung, dass der zur Prüfung vorgestellte Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer

⁷⁸

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/rote-kennzeichen/#:~:text=Etwa%2020%20Euro%20fallen%20f%C3%BCr,nur%20f%C3%BCr%20Pr%C3%BCfungsfahrten%20zugeteilt%20wurden>, zuletzt abgerufen am 02.05.2022

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 bisher bestehende Verweis auf die Richtlinie 2007/46/EG wird gestrichen, weil die Richtlinie 2007/46/EG mit der Verordnung (EU) 2018/858 die 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 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

Ebenso wird in Buchstabe c der Verweis auf die Richtlinie 2003/37/EG 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 Nummer 5

Die Ergänzung, dass die nationale Typgenehmigung 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 6

Der Begriff der Einzelgenehmigung in Nummer 6 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 24

Die Definition der Prüfungsfahrt in Nummer 24 wird um Technische Dienste und anerkannte Überwachungsorganisationen ergänzt. 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)

Keine Änderungen zur Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, außer an folgenden Stellen:

Zu Absatz 1

In Absatz 1 Satz 1 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 2

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 einem Selbstzündungsmotor und einem Hubraum über 50 cm³.

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 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 2 Nummer 1 Buchstabe f FZV vom Zulassungsfahren 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 kg, 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 cm³ beträgt, oder mit einem anderen Verbrennungsmotor, dessen maximale Nennleistung nicht mehr als 4 kW beträgt, oder mit einem Elektromotor, dessen maximale Nennleistung nicht mehr als 4 kW 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 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.

Es handelt sich nach Angaben der Bundesländer vornehmlich um Fahrzeuge mit einem Selbstzündungsmotor und einem Hubraum über 500 ccm.

Weitere Konstellationen sind denkbar. Insgesamt ist von einer eher geringen Stückzahl an betroffenen Fahrzeugen auszugehen.

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 Zivischutz ergänzt, denn die Ausnahmen müssen auch für Fahrzeuge des Zivilschutzes, wie zum Beispiel des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK), gelten.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 wird der Verweis auf Absatz 2 eingeschränkt, indem Elektrokleinstfahrzeuge nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe g ausgeklammert werden. Absatz 3 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 § 53 FZV (bisher § 29a FZV) anzubringen. Aufgrund der Bauart und der Abmessungen kann an diesen Fahrzeugen kein allgemeines Kennzeichen im Sinne des § 9 FZV (bisher § 8 FZV) angebracht werden. Deshalb muss hier der Anspruch des Fahrzeughalters auf freiwillige volle Zulassung ausgeschlossen werden.

Zu Absatz 4

Die Halter-Gebote in Absatz 4 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.

Zu § 4 (Voraussetzungen für eine Inbetriebsetzung zulassungsfreier Fahrzeuge)

Keine Änderungen zur Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, außer in folgenden Fällen:

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 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis 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 § 49 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 § 49 Absatz 4.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 wird der Begriff Einzelgenehmigung durch 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 § 5 (Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen)

Keine Änderungen zur Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, außer in folgendem Fall:

Zu Absatz 2

In Absatz 2 Satz 2 werden die Halter-Gebote positiv formuliert. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein.

Zu Abschnitt 2 (Zulassungsverfahren)

Zu § 6 (Antrag auf Zulassung)

Keine Änderungen zur Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, außer in folgenden Fällen:

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 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 Europäische Übereinkommen über die Zustellung von Schriftstücken in Verwaltungssachen im Ausland vom 6. Dezember 1982 (BGBl. I S.1057), welches ebenfalls in Deutschland ratifiziert wurde. Dieses Übereinkommen wurde, neben EU-Mitgliedstaaten, auch von anderen europäischen Staaten unterzeichnet.

Um der Einleitung eines 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.

§ 72 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 zuständig sein, in deren Verwaltungsbezirk sich das Fahrzeug befindet.

Zu Absatz 4

In Absatz 4 (ehemals Absatz 3) erfolgen lediglich Begriffsanpassungen.

In Satz 1 erfolgt die Umformulierung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung verwendet.

In Satz 2 erfolgen Umstrukturierungen ohne inhaltliche Änderung.

In den Sätzen 4 und 5 erfolgt die 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 5

Zu Nummer 4

In Absatz 5 Nummer 2 wird der Verweis auf § 46 Absatz 2 Satz 2 FZV a.F. gestrichen und durch einen Verweis auf Absatz 2 Satz 2 ersetzt, als konsequente Folgeänderung aufgrund der Änderung der Regelungen zum Empfangsbevollmächtigten.

Zu Absatz 8

Zu Nummer 2

In Nummer 2 erfolgt die Umformulierung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung verwendet.

Zu Nummer 7

In Nummer 7 Buchstabe k erfolgt die Umformulierung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung verwendet. Im Übrigen 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.

Weiterhin wird die Nummer 7 auf Anregung der Bundesländer um einen neuen 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 neunten § 7 werden die Rechtmäßigkeit und das Verfahren im Fall von sogenannten Tageszulassungen geregelt. Das Bedürfnis hierfür ergab 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 Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nach den §§ 31-32 FZV, sollte auch zur Entlastung der Zulassungsbehörden die Möglichkeit geschaffen werden Tageszulassungen internetbasiert durchführen zu können. Mit der Einführung des sofortigen Losfahrens entfällt nämlich bei den Zulassungsbehörden in diesem Falle 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 Ersterzulassung eines Fahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 4 Satz 1 FZV für die Dauer eines Tages dar. Aus organisatorischen Gründen müssen auf das Kennzeichenschild Stempelplaketten oder Plaketten-träger ausnahmsweise nicht angebracht werden.

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 Fahrzeugs wird unter Ausschluss des Erfordernisses einer Antragstellung nach § 6 Absatz 1 FZV gesetzlich fingiert. Nach dieser Fiktion gilt das Fahrzeug mit dem Ablauf des Tages der Ersterzulassung 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 Ersterzulassung und Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Nummer 1), legt den Sicherheitscode nach § 13 Absatz 1 Satz 4 FZV frei (Nummer 2) und stellt einen vorläufigen Zulassungsnachweis (Nummer 3) 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 Fahrzeugs und zum Datum der Ersterzulassung 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 Ersterzulassung mit Besonderheiten darstellt, müssen folglich auch bei der Inbetriebsetzung tageszugelassener Fahrzeuge Besonderheiten gelten. Stattdessen hat die Zulassungsbehörde dem Halter einen 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.

Zu § 8 (Zulassung im Inland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat)

In den Absätzen 2 und 3 erfolgt die Umformulierung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung verwendet.

In Absatz 4 werden die Veröffentlichungspflichten des KBA reduziert. Die Veröffentlichungen erfolgen heute 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.

Zu § 9 (Zuteilung von Kennzeichen)

Zu Absatz 2

Der ehemalige Absatz 1a 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 ist zu eng formuliert, mit der Folgedass 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 kann. Eine Festlegung in diesen Fällen soll durch die neue Vorschrift nunmehr ermöglicht werden. Dabei setzt die neue Regelung voraus, dass die Vergabe eines neuen Unterscheidungszeichens tatsächlich erforderlich ist, 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)

Zu Absatz 4

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 zur Fassung der FZV vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, erfolgen verschiedene Änderungen:

Zu Absatz 2

Redaktionelle Änderungen infolge der Einführung eines neuen DIN-Normblatts 74069, Ausgabe Oktober 2020.

Zu Absatz 3

Redaktionelle Änderungen infolge der Einführung eines neuen DIN-Normblatts 74069, Ausgabe Oktober 2020.

Zu Absatz 4

Redaktionelle Folgeänderung der Satzzählung nach Einfügung eines neuen Satz 2 in § 14 Abs. 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 3 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 § 10 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 § 27 Absatz 3 Satz 1 FZV an der Rückseite des Fahrzeuges anzubringen ist, sodass diese von der Neuregelung ausgenommen wurden. Krafträder führen bereits nach § 10 Abs. 5 Satz 2 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.

Zu Absatz 11

In Absatz 11 erfolgt eine redaktionelle Anpassung aufgrund der Änderung der Bezeichnung des zuständigen Bundesministeriums.

Zu Absatz 12

In Absatz 12 werden Halter-Gebote positiv formuliert. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein.

Zu § 13 (Zulassungsbescheinigung Teil I)

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.

Zu § 14 (Zulassungsbescheinigung Teil II)

Zu Absatz 3

Zu Nummer 3

In Absatz 3 Nummer 3 wird der Begriff der Einzelgenehmigung durch den Begriff der Fahrzeug-Einzelgenehmigung in Anpassung an die 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, ersetzt.

Zu Absatz 4

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

In Absatz 4 Nummer 2 Buchstabe a erfolgt die Umformulierung des Begriffs der EG-Typgenehmigung in EU-Typgenehmigung in Anpassung an die Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung verwendet.

Zu § 15 (Mitteilungspflichten bei Änderungen)

Im Vergleich zur Fassung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, 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 Fahrzeugs 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 nachträglich 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 Fahrzeugs 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 eine Ergänzung der Vorschrift um die Sätze 6 und 7, nach denen die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung im Verkehrsblatt mit einer Frist von vier Wochen zur Vorlage bei ihr aufbieten darf. Mit erfolglosem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeugs. 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 Auswahlermessen 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 Deutschland zugelassenen Fahrzeugs im Ausland, das Fahrzeug von Amts wegen außer Betrieb zu setzen hat. Als konsequente Folge aus dem in § 43 Absatz 1 Satz 5 und Absatz 3 Satz 3 FZV normierten Fernzulassungsverbot erfolgt in einem neuen Satz 3 die Klarstellung, dass dies nicht gilt, wenn sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Staat im Inland befunden hat.

Im Übrigen werden die Veröffentlichungspflichten des KBA reduziert.

Zu § 16 (Außerbetriebsetzung, Wiederezulassung)

Es erfolgt eine redaktionelle 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 Satz 2 wird ergänzt. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II bei einer Wiedenzulassung auf denselben Halter ist nur dann nicht erforderlich, sofern das bisherige Kennzeichen beibehalten wird. Eine Wiedenzulassung 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.

Im Übrigen erfolgt eine Anpassung in Absatz 2 Satz 5 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.

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 Fahrzeugs. 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 ZFZR gespeichert. Damit steht diese Information allen Zulassungsbehörden zur Verfügung und es ist auch sichergestellt, dass ein solches Fahrzeug in 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 Wiedenzulassung in 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 Wiedenzulassung 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 Zentralen Fahrzeugregister ge-

speichert 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 im § 17 Absatz 1 Satz 2, Absatz 4 Satz 2, Absatz 5 Satz 2 und § 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 barrierefreier und bürgerfreundlicher zu gestalten wird das Vertrauensniveau bei der Identifizierung im Rahmen des internetbasierten Verfahrens vom Niveau „hoch“ auf das Niveau „substanziell“ herabgesenkt. Die Sicherheitsniveaus 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 Sicherheitsniveaus „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 i-Kfz Portale zu nutzen. Der Zugang wird durch die Absenkung des Vertrauensniveaus auf substanziell unterstützt.
3. Es wird die Möglichkeit geschaffen, nun auch Oldtimer-, Saison- sowie E-Kennzeichen im Rahmen der internetbasierten Zulassungsverfahrens 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 Inbetriebnahme 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 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 teilautomatisierten 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

Absatz 1 wird umformuliert. Die bisherige Kann-Regelung wird gestrichen, da sie nicht eindeutig genug formuliert war. Es 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 Kraftfahrt-Bundesamt betriebenen informationstechnischen Systems zurückgegriffen wird. Satz 1 wird um die Großkundenschnittstelle des KBA ergänzt. Damit werden auch vom Kraftfahrt-Bundesamt registrierte Großkunden verpflichtet, diese entsprechenden Standards des Kraftfahrt-Bundesamts einzuhalten, da sie ebenfalls im Rahmen der Abwicklung ihrer internetbasierten Verfahren über die beim Kraftfahrt-Bundesamt betriebene Großkundenschnittstelle auf informationstechnische Systembestandteile des Kraftfahrt-Bundesamts zurückgreifen.

Zu Nummer 1

In Nummer 1 erfolgt die Ergänzung, dass auch im Zusammenhang mit den Datenübermittlungsstandards des Kraftfahrt-Bundesamts stehende technisch-organisatorischen Vorkehrungen einzuhalten sind. Dazu gehören beispielsweise die an den Großkunden zu stellenden organisatorischen und fachlichen Anforderungen (Datenschutz, Organisation eines Supports, etc.) Das Kraftfahrt-Bundesamt legt diese technisch-organisatorischen Vorkehrungen fest, die eingehalten werden müssen und veröffentlicht diese im Verkehrsblatt.

Zu Nummer 3

Absatz 3 wird um eine Nummer 3 ergänzt. Dabei wird vorgeschrieben, dass die für die Kommunikation im Rahmen internetbasierter Verfahren (XKfz) Standards des KBA einzuhalten sind.

Der XKfz-Standard gehört zu den XÖV-Standards, die den Datenaustausch in der öffentlichen Verwaltung bzw. zwischen der öffentlichen Verwaltung und ihren Kunden regeln. Der

XXKfz-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 XKfz-Standards übertragen. Das KBA ist damit für die fachlich-inhaltliche und technische Weiterentwicklung des XKfz-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 eingerührte Möglichkeit, zulassungsrelevanten Anwendungsfälle von der Ersterzulassung 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 Großkundenschnittstelle des KBA gestellt werden) erfolgreich an das Kraftfahrt-Bundesamt 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 Großkundenschnittstelle des Kraftfahrt-Bundesamts 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 Absatz 1 wird umformuliert und um eine Abbildung des Prozessablaufes in den Zulassungsbehörden erweitert. Mit den Änderungen in Satz 2 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.

Der bisherige Satz 2 wird zum besseren Verständnis ohne inhaltliche Änderung in zwei Sätze unterteilt. Der neue 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, werden 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 bisherigen Nummern 1 (teilautomatisierte Antragsbearbeitung) und 2 (vollautomatisierte Antragsbearbeitung) werden gestrichen.

Die **Vollautomatisierte Antragbearbeitung** wird als Regelfall und ist nun in Satz 2 geregelt.

Die **teilautomatisierte Antragsbearbeitung** wird in einem neuen Satz 3 als Ausnahmefall geregelt. Somit ist gewährleistet, dass bei einer technischen Störung des Portals die Option des teilautomatisierten Verfahrens nach erhalten bleibt. Im Falle des Scheiterns der maschinellen Prüfung und elektronischen Bekanntgabe des Bescheids, 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 ans Fachverfahren zu übermitteln.

Es wird ein neuer Satz 5 eingefügt, damit zum Zwecke der Fehlerermittlung und des Fehler-Monitoring (statistisch) im Kraftfahrt-Bundesamt nachvollziehbar ist, welche Zulassungsvorgänge internetbasiert durchgeführt werden. Die Portale der Zulassungsbehörden haben dem Kraftfahrt-Bundesamt anzugeben, falls ein Antrag nach Absatz 1 Satz 1 gestellt wird. Die Speicherung erfolgt im Zentralen Fahrzeugregister. Dafür legt das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 54 Absatz 8 eine bestimmte Schlüsselnummer fest. Daher ist keine Änderung in § 54 FZV, wohl aber in § 57 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 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 Herabsenkung 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 Sicherheitsniveaus 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 Sicherheitsniveaus „niedrig“, „substanziell“ und/oder „hoch“ unterschieden.

Das Vertrauensniveau gibt an, wie sicher bzw. wie vertrauenswürdig die übermittelten Daten des Antragsstellers sind. Je nach Vertrauensniveau der Verwaltungsleistung stehen dem Nutzer verschiedene Anmeldeoptionen für die Identifizierung zur Verfügung. Es wurde eine Bewertung vorgenommen, inwieweit das Festhalten 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 Absenkung begründen:

Die Bewertung ergab, dass ein Vertrauensniveau „substanziell“ ausreichend ist, da die in der Antragsstellung verarbeiteten Daten gegen einen Missbrauch mit dem Vertrauensniveau substanziell ausreichend geschützt sind.

Mit der zunehmenden Digitalisierung weiterer Verwaltungsverfahren kommen nun weitere Vertrauensmechanismen als Identifizierungsmittel in Betracht, die zu Beginn der internetbasierte Fahrzeugzulassung so nicht verfügbar waren.

Zudem wurde ermittelt, dass die bei der Einführung des internetbasierten 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.

Gestützt auf diese Erkenntnisse erfolgt die Anpassung der Regelungen des § 15c a.F. hinsichtlich der Formulierung des Vertrauensniveaus als 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.

Identifizierung auf den Vertrauensniveau substanziell anhand eines Nutzerkontos nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1:

Eine neue Identifizierungsmöglichkeit wird in **Satz 1 Nummer 1** geschaffen. Demnach kann sich eine natürliche Person auf dem Vertrauensniveau „substanziell“ anhand eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes (OZG) identifizieren, soweit die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos nach § 87a Absatz 6 der Abgabenordnung (AO) 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.

Mit der Bezugnahme auf 87a Absatz 6 AO wird sichergestellt, dass die dortigen Anforderungen an die Identifizierung des Inhabers des Bürgerkontos erfüllt werden. Die Regelung in § 87a Absatz 6 Abgabenordnung ermöglicht nämlich die Übermittlung papierloser Steuererklärungen mittels ELSTER und gewährleistet somit ein sicheres Verfahren, das den Datenübermittler authentifiziert.

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.

Identifizierung auf den Vertrauensniveau hoch nach Satz 1 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.

Identifizierung auf den Vertrauensniveau hoch nach Satz 1 Nummer 3:

Eine Identifizierung anhand anderer gleichwertiger Identifizierungsmöglichkeiten, die das Vertrauensniveau „hoch“ erfüllen, ist ebenfalls möglich.

Sonstige Identifizierungsmittel nach Satz 1 Nummer 4:

In Satz 1 Nummer 4 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 Sicherheitsniveau "substanziell" gemäß den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 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 des Onlinezugangsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3138) auch privatwirtschaftliche Dienstleister zum Verfahren zuzulassen, um auch diese zu fördern.

Qualifizierte elektronische Signatur nach Satz 2 und 3:

In Satz 2 wird den Zulassungsbehörden gestattet, dass sie in Abweichung von den vorgenannten Bestimmungen statt einer Identifizierung der antragstellenden Person lediglich 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.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt die Identifizierungsmöglichkeiten juristischer Personen, Behörden, Vereinigungen, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, und beruflich Selbständiger. Da Vereinigungen gemäß § 11 Nummer 2 des VwVfG nur dann beteiligungsfähig sind, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, erfolgt hier eine Eingrenzung.

Gemäß des neuen Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 kann sich auch eine juristische Person auf dem Vertrauensniveau „substanziell“ anhand eines Nutzerkontos nach § 3 Absatz 2 OZG identifizieren, soweit die Identifizierung des Inhabers des Nutzerkontos 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.

Satz 1 Nummer 2 bestimmt, dass eine Identifizierung von juristischen Personen, Behörden, Vereinigungen, soweit ihnen ein Recht zustehen kann, und beruflich Selbständigen auch anhand eines elektronischen Identifizierungssystems, welches das Sicherheitsniveaus „hoch“ gemäß den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 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.

Letztendlich besteht gemäß der Entsprechungsklausel in **Satz 2** die Möglichkeit der Identifizierung über ein elektronisches Identifizierungssystem, das das Sicherheitsniveaus „substanziell“ gemäß den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 erfüllt, um alle sonstigen geeigneten technischer Verfahren die zumindest die Anforderungen für das Sicherheitsniveau "substanziell" 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 Eingränzung, dass der Abgleich mit Daten aus dem ZFZR nur möglich ist, sofern auch Daten zum Fahrzeug dazu existieren (Fälle der Wiederezulassung, des Halterwechsels und der Außerbetriebstzung). 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 sondern Antragsteller wird darauf hingewiesen, dass er die Zulassungsbehörde aufsuchen muss, da sein 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 § 23 (Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung sowie Vorbehalt der Nachprüfung)

§ 15f a.F. wird aufgrund der vollautomatisierten Antragsbearbeitung als Regelfall umstrukturiert.

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 ein neuer Satz 2 infolge der Angleichung an die Verpflichtung zur Vorlage der Zulassungsbescheinigungen in § 17 FZV geschaffen. 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 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. Daher wird die bisherige Nummer 1 gestrichen, die festlegte, dass nur natürliche Personen antragsberechtigt sind.

Zum anderen wird in der neuen **Nummer 2** die Auswahl der Kennzeichen im digitalen Verfahren erweitert. Es wird die Möglichkeit geschaffen elektronisch nunmehr auch Oldtimerkennzeichen nach § 10 Absatz 1 und Anlage 4 Abschnitt 4, Saisonkennzeichen nach § 10 Absatz 3 und Anlage 4 Abschnitt 5 und ein E-Kennzeichen nach § 11 Absatz 1 bis 3 und Anlage 4 Abschnitt 5a 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 § 71 FZV bzw. dem ZFZR aufgrund fehlender Datensätze geprüft werden kann. Um diesen Vorgang in Zukunft vollautomatisiert durchführen zu können, wird im ZFZR unter § 54 Nummer 31 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 § 71 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

Auch Absatz 2 wird umformuliert, damit sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen abgebildet wird.

Des Weiteren wird in Nummer 3 im Vergleich zur bisherigen Fassung der FZV ergänzt. Es wird klargestellt, dass die Erteilung eines SEPA-Mandats entbehrlich ist, wenn ein Steuerbefreiungen nach § 3 Nummer 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, § 3a Absatz 1 i.V.m. § 17 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, § 3a Absatz 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes sowie § 3 Nummer 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, , beantragt wird.

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 2

Absatz 4 Nummer 2 wird an die neuen Regelungen in § 23 Absatz 1 angepasst.

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 Fahrzeugs eingetragen und verwahrt für diesen Zeitraum die Zulassungsbescheinigung Teil II, damit zum Beispiel keine anderweitige Zulassung, Ummeldung, Abmeldung des Fahrzeugs 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 Großkundenschnittstelle 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 neunten 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 Inbetriebnahme eines Fahrzeugs 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 Fahrzeugs 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, 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 Inbetriebnahme bei internetbasierten Zulassungsvorgängen) geschaffen. Im Rahmen der Möglichkeit der Inanspruchnahme der sofortigen Inbetriebnahme darf nämlich ausnahmsweise mit ungestempelten Kennzeichen gefahren werden. Weil in diesem Fall die Zulassung eines Fahrzeugs 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 1

Absatz 1 wird umformuliert, damit sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen etc. abgebildet wird.

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 der Zulassungsbehörde 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

Der ehemalige Absatz 3 wird zu Absatz 4 und 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 Kraftfahrt-Bundesamtes vollautomatisiert geprüft, was jedoch nun in der Anlage 11 geregelt wird. Dies wurde ehemals im § 15j Absatz 4 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.

Zu § 29 (Internetbasierte Wiederzulassung)

Zu Absatz 1

Absatz 1 wird umformuliert, damit sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen etc. abgebildet wird.

Zu Absatz 4

Mit der Änderung in Absatz 4 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in Fällen der Wiedertzulassung 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.

Im Übrigen wird Absatz 6 hier gestrichen und in die Anlage 11 überführt, da es dort thematisch besser passt.

Zu § 30 (Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebnahme)

Zu Absatz 1

Absatz 1 wird auch hier umformuliert, damit sowohl die internetbasierte Antragstellung durch natürliche als auch juristische Personen etc. abgebildet wird.

Zu Absatz 4

§ 15I Absatz 4 Nummer 1 FZV a.F. aus Klarstellungsgründen gestrichen, da die vollautomatisierte Antragsbearbeitung nun als Regelfall normiert ist.

Zu Absatz 5

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 Inbetriebnahme 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 Wiedertzulassungen sowie den Halterwechsel nach § 30 Absatz 4 die Möglichkeit für ein sofortiges Losfahren, 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 ungestempeltem 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 Inbetriebnahme des entsprechenden Fahrzeugs sofort nach Beantragung der Zulassung für einen begrenzten Zeitraum ohne Siegelung der Kennzeichen erfolgen darf. Die sofortige Nutzung des Fahrzeugs 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 i-Kfz-Portal das Fahrzeug nutzen.

Zu § 31 (Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebnahme)

Gemäß § 12 Absatz 12 FZV ist die Inbetriebnahme 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 nehmen zu dürfen.

In § 30 wird die Zulässigkeit der sofortigen Inbetriebnahme eines Fahrzeugs 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 12 abweichende Regelung getroffen wird. Erforderlich ist dabei, dass die entsprechende automatisierte Zulassungsentscheidung abgerufen und in gut lesbarer Form 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 i-Kfz-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 Inbetriebnahme 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 Inbetriebnahme zusätzlich zur Zulassungsentscheidung nach § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a 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 Ordnung- und Polizeibehörden gewährleistet werden kann. Der abgerufene vorläufige Zulassungsbescheid ist gemäß Absatz 2 für die Zeit der Inanspruchnahme des Verfahrens von außen gut sichtbar im Fahrzeug zu auslegen.

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 Fahrzeugs 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 Fahrzeugs.

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 Fahrzeugs 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 (im Folgenden Großkunden), 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 Selbständige 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 der Zulassungsbehörden erfolgen würde. Schon jetzt müssen im nicht-automatisierten 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 betrieben 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 Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt nachgekommen werden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt 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 vorzugsweise diese bestehenden Systeme des Kraftfahrt-Bundesamts für den Betrieb einer zentralen Großkundenschnittstelle auszubauen, anstatt neu einzurichten.

Insofern wird für den Betrieb der Großkundenschnittstelle bei Kraftfahrt-Bundesamt in Abschnitt 3 der der FZV ein neuer Unterabschnitt 5 „Großkundenschnittstelle“. Die dortigen Vorschriften regeln Folgendes:

- § 33 definiert die Zulässigkeit einer Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt, 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 Großkundenschnittstelle
- § 38 regelt das Verfahren der Übermittlung des Antrags an die zuständigen Zulassungsbehörde
- In § 39 werden die Bekanntmachung und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde geregelt
- § 40 regelt die Inanspruchnahme der sofortigen Inbetriebnahme.
- In Anlage 12 wird der Mindestinhalt der Bevollmächtigung eines Großkunden durch einen Dritten festlegt.

Zu § 33 (Großkundenschnittstelle)

§ 33 bestimmt, dass eine Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt betrieben wird, über die die internetbasierte und einheitliche Entgegennahme und Abwicklung von Anträgen auf Erstzulassung, Tageszulassung, Wiederzulassung 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 internetbasierten 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 Interessenonflikt, da die Antragsteller der Großkunden an der antragsmäßigen 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 Verwaltungsverfahrens aufgrund mangelnder Unabhängigkeit gefährdet werden würde.

Zu § 34 (Registrierung als Großkunde)

In § 34 wird der Registrierungsprozess von Großkunden beim Kraftfahrt-Bundesamt 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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 Kraftfahrt-Bundesamt jedoch widerrufen werden, wenn die Registrierungsvoraussetzungen nach dem Erlass des Verwaltungsaktes zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr vorliegen.

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 Großkundenschnittstelle 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.

Absatz 2 legt daher auch 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 Großkundenschnittstelle übermittelt. Mittels eines Organisationszertifikats weist die antragstellende (natürliche) Person ihre Vertretungsbeziehung 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.

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 der 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 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 Großkundenschnittstelle 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.

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 Kraftfahrt-Bundesamt wird dabei ebenfalls entlastet. Die Überprüfung der Richtigkeit der Angaben findet durch eine stichprobenhafte regelmäßige Prüfung des Kraftfahrt-Bundesamts 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 Kraftfahrt-Bundesamt definierten Anforderungen nach § 18 Absatz 3 für den Zugang zur Großkundenschnittstelle, auch im Fall der der Beauftragung eines Dienstleisters, und die weiteren von Kraftfahrt-Bundesamt definierten Standards für registrierte Großkunden einzuhalten.

Das Kraftfahrt-Bundesamt erlässt technische und organisatorische Anforderungen an die Nutzung der Großkundenschnittstelle und veröffentlicht diese im Verkehrsblatt und auf seiner Internetseite.

Der Großkunde ist verpflichtet ein technisches Verfahren zur Kommunikation mit der Großkundenschnittstelle einzusetzen, das den Anforderungen des Kraftfahrt-Bundesamts 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 Großkundenschnittstelle,
- setzt den XKfz-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 er dem Kraftfahrt-Bundesamt – auch ohne konkreten Anlass - auf Anforderung nachweisen und vorlegen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist bei Datenschutzpannen und IT-Sicherheitsvorfällen von Systemen, die mit der Großkundenschnittstelle interagieren, unverzüglich zu informieren.

Weiterhin muss der Großkunde alle Nutzer des von ihm (ggf. auch bei einem Dritten) zum Datenaustausch mit der Großkundenschnittstelle 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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 Gebührenschnulden 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 Großkundenschnittstelle gestellten Anträge zu tragen und nach Zustellung des Gebührenbescheids zu begleichen.

Durch die Nutzung der Großkundenschnittstelle entsteht neben der einmaligen Registrierungsgebühr zusätzlicher Aufwand im Kraftfahrt-Bundesamt. Diese Gebühr steht im engen

sachlichen Zusammenhang mit der Zulassung. Sie erfolgt auf Veranlassung und im Interesse des späteren Halters. Daher ist auch er 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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. Die vom Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Registrierung zur Verfügung gestellten Daten dürfen vom Großkunden nicht an Dritte weitergegeben werden, da der Zugang zur Großkundenschnittstelle vor Missbrauch geschützt werden muss.

Das Kraftfahrt-Bundesamt prüft **gemäß Absatz 5** automatisiert die Vollständigkeit der Angaben.

Sofern diese korrekt und vollständig sind, werden die technischen Voraussetzungen in eine Probelauf bestätigt. Wird im Registrierungsprozess ein noch nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt 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 Registrierungs-Verfahren fortsetzen.

Nach Vorliegen aller Voraussetzungen und erfolgreicher Durchführung eines Probelaufs lässt das Kraftfahrt-Bundesamt den Antragsteller **nach Absatz 6** als Großkunden zu.

Den Bescheid über die Registrierung (inkl. Gebühren) stellt das Kraftfahrt-Bundesamt 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 Kraftfahrt-Bundesamt feststellt, dass die Registrierungsvoraussetzungen durch den Großkunden nicht erfüllt sind.

Zu § 35 (Identifizierungsmerkmal)

Für die nachfolgende Kommunikation mit der Großkundenschnittstelle des Kraftfahrt-Bundesamts wird dem registrierten Großkunden ein eindeutiges Identifizierungsmerkmal elektronisch zugesandt, das bei jeder Antragstellung über die Großkundenschnittstelle 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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 Kraftfahrt-Bundesamt den Großkunden. Die Tiefe der Prüfung und die Art der eingeforderten Unterlagen liegen im Ermessen des Kraftfahrt-Bundesamts. Werden von einer Zulassungsbehörde Zweifel an der Pflichterfüllung eines Großkunden gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt geäußert, so geht es auch diesen Hinweisen nach.

der Bescheid über die Registrierung ist zu widerrufen, sobald das Kraftfahrt-Bundesamt feststellt, dass die Registrierungsbedingungen durch den Großkunden nicht erfüllt sind.

Zu § 37 (Antragstellung über die Großkundenschnittstelle)

In § 37 FZV ist geregelt, wie die Antragstellung über die Großkundenschnittstelle 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 Großkundenschnittstelle 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 Großkundenschnittstelle, 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 Kraftfahrt-Bundesamt 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 Kraftfahrt-Bundesamts nach § 34 Absatz 4 Nummer 2 FZV.

Absatz 2 bestimmt, dass nach erfolgreicher Authentifizierung der Antrag nebst den erforderlichen Nachweisen über die Großkundenschnittstelle 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 Großkundenschnittstelle statt.

Desweiteren 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 Großkundenschnittstelle 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.

Zu § 38 (Übermittlung eines Antrages an die Zulassungsbehörde und die 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 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 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 Wirt-

schaft 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 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/dem jeweiligen elektronischen Signatur bzw. Siegel entnommen werden, um den Antrag zu generieren.

Im folgenden **Absatz 5** wird die Verarbeitung von Anträgen auf Erstzulassung, Tageszulassung und Wiederzulassung durch die Großkundenschnittstelle geregelt. Hier erfolgt eine automatisierte Ergänzung des Antrags im Umfang der Anlage 11 der FZV, indem dieser mit den dem Kraftfahr-Bundesamt 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 Großkundenschnittstelle 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 parallel laufender Softwar-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.

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 nach Absatz 4 oder 5 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 Großkundenschnittstelle abgebrochen werden. In diesem Fall erfolgt eine Fehlermeldung an den Großkunden und die Antragsdaten werden gelöscht. Hier trifft die Großkundenschnittstelle 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 Großkundenschnittstelle 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. 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 Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt 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 Großkundenschnittstelle 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 Kraftfahrt-Bundesamt oder einem Postfach im Sinne des § 3 Absatz 2 des Onlinezugangsgesetzes 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 Inbetriebnahme nach Entscheidung der Zulassungsbehörde)

Die sofortige Inbetriebnahme eines Fahrzeugs kann entsprechend der Vorschriften des Unterabschnitts 4 beantragt werden, sofern den Spezifikationen der Großkundenschnittstelle Rechnung getragen wird.

Zu Abschnitt 4 (Zeitweilige Teilnahme am Straßenverkehr)

Zu § 41 (Prüfungsfahrten, Probefahrten und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen)

Zu Absatz 1

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. Dort wird der Begriff der EU-Typgenehmigung bzw. Fahrzeug-Einzelgenehmigung verwendet.

Zu Absatz 2

In Satz 1 erfolgt eine Erweiterung des berechtigten Anwenderkreises roter Kennzeichen um die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), die Bundespolizei und die Bundeszollverwaltung. Die roten Kennzeichen werden vom THW, der Bundespolizei und dem Zoll, benötigt um mit Neufahrzeugen, die noch nicht zugelassen sind, Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten durchzuführen. Diese Stellen verfügen über eigene Kfz-Werkstätten. Die Neufahrzeuge werden mit zusätzlicher Technik in mehreren Aufbaustufen von eigenen Werkstätten oder von Dienstleistern ausgestattet. Erst ein vollausgestattetes einsatzbereites Fahrzeug wird zugelassen. Die Fahrzeuge werden nur von Mitarbeitern des THW, der Bundespolizei oder des Zolls geführt.

Weitere Änderungen im Absatz 2 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 Fahrzeugs, 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 Fahrzeugscheine 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 die Zuverlässigkeitsprüfung ist ggf. neu vorzunehmen und von der nun zuständigen Zulassungsbehörde neu zu verantworten.

Zu Absatz 4

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 4 um einen neuen Satz 2 erfolgt.

Zu Absatz 5

Die Halter-Gebote sollen möglichst positiv formuliert werden. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein. Absatz 5 wurde daher entsprechend angepasst.

Zu § 42a (Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen)

Zu Absatz 1

Bei der Änderung in Absatz 2 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 § 38 FZV auf die sogenannten Betriebsfähigkeitsfahrten dar.

Zu Absatz 2

Zu Nummer 5

In Absatz 2 Nummer 5 erfolgt eine Begriffsanpassung in Fahrzeug-Einzelgenehmigung. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an Artikel 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 § 43 (Fahrten zur Teilnahme an Veranstaltungen für Oldtimer)

Zu Absatz 1

Absatz 2 Satz 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 § 38 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 in Satz 5 positiv formuliert. Eine doppelte Verneinung ist für den Normadressaten wenig transparent, gerade Verhaltensanforderungen müssen möglichst klar formuliert sein.

Zu § 45 (Fahrten zur dauerhaften Verbringung eines Fahrzeugs in das Ausland)

Zu Absatz 1

Zu Nummer 3

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung der Satzzählung in Nummer 3 nachdem ein Satz 4 durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 31.07.2017b eingefügt wurde. Im Übrigen erfolgen positive Formulierung der Haltergebote.

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.

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. Dieser Ergänzung ist im Hinblick auf die Rechtsprechung des EuGHs in Sachen der Überlassung von Fahrzeugen an Arbeitnehmer oder Selbständige 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 § 14 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 4

Mit dem neuen Absatz 4 in § 49 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 geltendem Recht ist in § 49 Absatz Satz 1 FZV 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 von § 49 Absatz 3 Satz 1 und 3 um, wonach der Eigenversicherer oder die entsprechenden juristischen Personen dem Kraftfahrt-Bundesamt die Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die in § 30 Absatz 4 genannten Fahrzeugdaten unverzüglich mitzuteilen hat. Für die Form der Mitteilung der Daten gibt das Kraftfahrt-Bundesamt die entsprechenden Standards im Bundesanzeiger sowie zusätzlich im Verkehrsblatt bekannt. Dieses Verfahren ist bereits im bestehenden Recht für die Mitteilung der Versicherungskennzeichen an das Kraftfahrt-Bundesamt 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 2020.

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 § 52 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 § 49 Absatz 4 nicht mehr erforderlich. § 49 Absatz 4 gilt gemäß § 53 Absatz 2 hier entsprechend.

Zu Abschnitt 7 (Fahrzeugregister)

Zu § 57 (Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister)

Zu Absatz 1

Zu Nummer 8

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 9

In Nummer 9 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 31

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, dass an das Antriebsart 0004 Elektro sowohl in der Datenbank nach § 71 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 möglich bei der Neuzulassung über die der Datenbank nach § 71 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 Fahrzeugs 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 zur 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 § 54 FZV erforderlich. Denn häufig werden sie später wiederzugelassen 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 § 58 (Speicherung der Fahrzeugdaten im örtlichen Fahrzeugregister)

Zu Absatz 1

Zu Nummer 8

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 § 60 (Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt)

Zu Absatz 1

Folgeänderung aufgrund des neunten § 19 Absatz 1 Satz 5, damit statistisch im Kraftfahrt-Bundesamt nachvollziehbar ist, welche Zulassungsvorgänge internetbasiert durchgeführt werden. Im Übrigen wird klargestellt, dass die Daten umgehend an das Kraftfahrt-Bundesamt 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 § 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 was, dass sich der Verweis auf § 29 der 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 Artikel 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 § 63 Absatz 2 FZV definierte Datenumfang nach Empfängern und Zwecken vergleichbar und soll auch für die Zentralstelle Anwendung finden.

Die mit § 63 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. Bisher 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 automati-

sierten 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 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.

Erfüllungsaufwand Verwaltung:

Die Einrichtung und Pflege des automatisierten Datenabrufes aus dem ZFZR führt zu einmaligem und laufendem Umsetzungsaufwand beim Kraftfahrt-Bundesamt 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)

Zu Absatz 4

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.

Zu Absatz 5

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.

Im Rahmen der Zulassung eines Fahrzeuges durch die zuständige Behörde, hier die örtlich zuständige Zulassungsbehörde, erfolgt im Falle des Ablaufes des letzten zulässigen Erstzulassungsdatums keine Zulassung des Fahrzeugs 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, vorafhn eine Ergänzung des Absatzes 5 erforderlich.

§ 71 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 § 71 Absatz 5 Satz 7 auf die Sätze 2 bis 6 des Absatzes wurde angepasst. Es muss auf die Sätze 3 bis 6 verwesen werden, da lediglich diese eine Mitteilungspflicht regeln. Satz 2 selbst regelt keine Mitteilungspflichten.

Zu Absatz 6

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.

Zu Absatz 11

Mit der Vorschrift soll eine Sanktionsmöglichkeit eingeführt werden, wenn die Hersteller von Fahrzeugen oder deren bevollmächtigte Vertreter ihren aus § 71 FZV erwachsenden Verpflichtungen nicht nachkommen.

Zu Abschnitt 8 (Durchführungs- und Schlussvorschriften)

Zu § 75 (Zuständigkeiten)

Mit der Änderung in Absatz 1 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 neunten § 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)

Zu Absatz 1

Die Regelung über die Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge in §11 FZV fußt auf der Ermächtigungsgrundlage des § 4 Abs. 2 EmoG. Die dort eingeräumte Regelungsermächtigung 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 § 73 FZV eingeräumt werden.

Im Übrigen wird bestimmt, dass abweichende landesrechtliche Regelungen zum Verfahren über die bei Krafftahrt-Bundesamt betriebene Großkundenschnittstelle, weil es sich hierbei um einen Sonderfall handelt, dessen Voraussetzungen eindeutig Abschnitt 3 Unterabschnitt 5 geregelt werden. Ausnahmen hiervon können nicht gestattet werden.

Absatz 2 wird zudem um den Zivischutz ergänzt, denn die Ausnahmen müssen auch für Fahrzeuge und Einrichtungen des Zivilschutzes, wie zum Beispiel des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK), gelten.

Zu § 77 (Ordnungswidrigkeiten)

Zu Nummer 14

In Nummer 14 erfolgt eine Ergänzung um § 15 Absatz 3 Satz 3 infolge der neuen Mitteilungspflicht in § 15 Absatz 3 Satz 3 zu Mietfahrzeugen für Selbstfahrer.

Zu Nummer 15

In Nummer 15 erfolgt eine Folgeänderung aufgrund der Einführung der neuen Mitteilungspflicht in § 16 Absatz 4 Satz 2 FZV.

Zu Nummer 16

Im Rahmen der Neufassung der FZV wurden in § 17 die Absätze 1, 4 und 5 um neue Vorlagepflichten ergänzt, nachdem der Halter oder Eigentümer eines Fahrzeugs, 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.

Zu Nummer 20

Die Ergänzung um § 38 Absatz 2 Satz 6 ist eine Folgeänderung aufgrund der Konkretisierung der Aufzeichnungspflichten.

Zu Nummer 23 b

Der Fahrzeugbezug der Oldtimerkennzeichen soll betont werden. Daher wird in einer neuen Nummer 34 klargestellt, dass ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 40 Absatz 1 Satz 1 FZV ein Oldtimer-Kennzeichen an einem Fahrzeug verwendet, für das es nicht ausgegeben worden ist.

Zu § 79 (Übergangs- und Anwendungsbestimmungen)

Zu Absatz 5

Zu Nummer 14

Rechtsförmliche Aktualisierung ohne inhaltliche Änderung.

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 unionrechtlichen 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 Großkundenschnittstelle eingegangenen Anträge erfolgt in der Regel an die Portale der zuständigen Zulassungsbehörden. Einige Zulassungsbehörden können jedoch noch keine Portal für eine solche Entgegennahme zur Verfügung stellen. Übergangsweise wird daher bis zum 2. Mai 2025 eine regelmäßige Übermittlung in die Fachverfahren der Zulassungsbehörden ermöglicht, um diese zu entlasten, bis die entsprechende Anbindung an ein Portal erfolgt ist.

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 aufgehobenen 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.

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 klargestellt, 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.

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 Kraftfahrt-Bundesamts überprüft, weil die vollautomatisierte Antragsbearbeitung mit der Einführung der Stufe 4 zum Regelfall wird. Die Rückrufdatenbank des Kraftfahrt-Bundesamts 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 nach § 35 Absatz 3 FZV festlegt. Um diesen Mindestinhalt der Vollmächtsdokumente 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 Vollmächtsdokumente 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 Selbständigen erfolgt. Dies ist notwendig, weil je nach Art des Vollmachtgebers verschiedene Voraussetzungen an die Vollmächtsdokumente 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 Selbständigen findet sich in Abschnitt B.

Bei natürlichen Personen muss der Halter durch den Großkunden gemäß den Vorgaben der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) informiert werden und zudem als Mindestanforderung eine Einwilligungserklärung nach Artikel 6 Abs. 1 S. 1 lit. a) i. V. m. Artikel 7 DSGVO elektronisch signieren, damit die persönlichen Daten bearbeitet und gespeichert werden dürfen.

Bei juristischen Personen ist die ist die DSGVO in der Regel nicht einschlägig, sodass keine Einverständniserklärung unterzeichnet werden muss. Im Einzelfall muss 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 "Waagrechtlicher 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 (Folgeänderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 3 (Folgeänderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 4 (Folgeänderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 5 (Folgeänderung der Achtunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 6 (Folgeänderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 7 (Folgeänderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 8 (Folgeänderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Die Anlage 1 der BKatV zur FZV wird an die Neufassung der 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 9 (Folgeänderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 10 (Folgeänderung 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 Falle 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 § 13 Abs. 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 11 (Folgeänderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung)

Es erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassungs an die neue FZV.

Zu Artikel 12 (Folgeänderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Die Änderungen in der StVO erfolgen als redaktionelle Folgeänderungen in Anpassung der Verweise auf die Neufassung der FZV

Zu Artikel 13 (Folgeänderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

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 sog. Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie für die Abwicklung von Verwaltungsvorgängen über die Großkundenschnittstelle.

Hintergrund für die Überprüfung der Gebührennummern für die Zulassung/Wiederzulassung, Umschreibung und Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr war die Einführung der internetbasierten Fahrzeugzulassung zum 01.01.2015 (i-Kfz). 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 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 in dem Sinne, dass die jeweils (aktuell) tatsächlich anfallenden Verwaltungsaufwände kostendeckend erfasst werden sollten. Hierzu hat das BMDV die 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 i-Kfz. Dabei ist aufgrund zahlreicher Neuerungen im Bereich i-Kfz zu erwarten, dass der Durchsetzungsgrad i-Kfz maßgeblich steigen wird. Hierfür ist zum einen relevant, dass Synergieeffekte zu erwarten sind dadurch, dass mit der 4. Stufe i-Kfz das Vertrauensniveau für die internetbasierte Zulassung auf „substantiell“ herabgesenkt wird. Damit werden für natürliche Personen neue Möglichkeiten zur Identifizierung implementiert. Zum anderen sind die Auswirkungen der sog. Großkundenschnittstelle (GKS) als Gegenstand des Fachkonzepts Stufe 4 i-Kfz zu berücksichtigen. Sammelkunden werden danach zukünftig häufig über die GKS des KBA bearbeitet werden, sodass der Sammelkundenbereich bei den Behördenvorgängen reduziert wird. Schließlich wird es auch in den örtlichen Portalen ermöglicht, Zulassungsanträge von juristischen Personen internetbasiert 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 örtlichen Portalen im Rahmen von i-Kfz zukünftig (voll-)automatisiert erfolgt, sodass mit Ausnahme stichprobenhafter Nachprüfungen keine manuellen Tätigkeiten mehr vorgenommen werden.

Im Ergebnis wurde auf gutachterliche Empfehlung hin 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, so weit 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 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 25 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 Neufassung der FZV 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 internet-basierte Abwicklung des Vorgangs.

Für die beim Kraftfahrt-Bundesamt mit der Neufassung der FZV neu eingerichtete sog. Großkundenschnittstelle waren ebenfalls neue Gebührentatbestände zu schaffen. Dies betrifft zum einen Gebühren für die Registrierung einer juristischen Person des Privatrechts bei der Großkundenschnittstelle sowie zum anderen für die Entgegennahme des Antrags eines Großkunden durch das Kraftfahrt-Bundesamt 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 Großkundenschnittstelle abwickelbaren Verwaltungsvorgänge der Zulassung, Wiederzulassung 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 orientiert Gebühr erhoben werden kann.

Im Übrigen erfolgen redaktionelle Änderungen in Anpassung an die neue FZV.

Zu Artikel 14 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Das Inkrafttreten der Neufassung der FZV wird auf den 2. Mai 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 Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt angeht. Zudem ist aufgrund der notwendigen Notifizierung der Verordnung eine großzügige Inkrafttretens-Regelung zu wählen.