

**15.12.16**

Vk - Fz - In - U

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
und  
des Bundesministeriums des Innern  
und  
des Bundesministeriums  
für Umwelt, Naturschutz, Bau  
und Reaktorsicherheit**

---

**Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-  
Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

Das Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern soll für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung effizienter und weniger zeitaufwendig gestaltet werden.

Mit der Änderungsverordnung werden deshalb die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften geschaffen, um die seit dem 01.01.2015 mögliche internetbasierte Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen zu ergänzen: Auch die Wiederezulassung eines auf herkömmlichem Wege oder internetbasiert außer Betrieb gesetzten Fahrzeuges auf denselben Halter soll über die informationstechnischen Einrichtungen (Portale) der zuständigen Zulassungsbehörden der Länder durchgeführt werden können.

Des Weiteren hat sich bei mehreren die Fahrzeugzulassung betreffenden Regelungen Anpassungs- und Klarstellungsbedarf aus Praxis und Rechtsprechung ergeben, so insbesondere aus ersten Erfahrungen mit der neuen Regelung zu den Kurzzeitkennzeichen, in rechtssystematischer Hinsicht, als Folge zur Änderung zitiertes Rechtsvorschriften oder zur Rechtsbereinigung nach Zeitablauf. Zudem sollen die Richtlinie 2014/46/EU und Teile der Richtlinie 2014/45/EU aus synergetischen Gründen mit umgesetzt werden. Nicht zuletzt hat

der Bundesrat in einer Verordnungsvorlage (BR-Drucksache 432/15) um Erweiterung der Verwendungszwecke der roten Kennzeichen gebeten.

## **B. Lösung**

- Die Antragstellung zur Wiederezulassung eines nach dem 01.01.2015 zugelassenen und außer Betrieb gesetzten Kraftfahrzeugs oder Anhängers soll durch den bisherigen Halter des Fahrzeugs über das Internet durch Eingabe der notwendigen Halter- und Fahrzeugdaten im Portal erfolgen können. Eine wichtige Voraussetzung für dieses Verfahren ist die elektronische Nachweisbarkeit der bestandenen Hauptuntersuchung bzw. Sicherheitsprüfung des betroffenen Fahrzeugs. In gleichzeitiger Umsetzung von Vorgaben der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/46/EU werden hierzu künftig die Ergebnisse aller Hauptuntersuchungen (HU) und Sicherheitsprüfungen (SP) nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung von den durchführenden Stellen an das KBA übermittelt und dort im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert. Darüber hinaus sollen diverse einzelne Regelungen der FZV, StVZO, BKatV, GebOSt und EG-FGV klargestellt, angepasst oder überarbeitet werden.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

### **Bund:**

Für den Bund sind keine Auswirkungen auf die Gebühren für die Fahrzeug erfassung beim KBA zu erwarten.

### Kraftfahrzeugsteuer:

Infolge der Klarstellung in der FZV, dass Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen ausgeführt werden können, ist von einer großen Inanspruchnahme dieser Kombination auszugehen. Dies hat Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Folge.

**Steuermindereinnahmen (-) in Mio. Euro)**

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr				
		2017	2018	2019	2020	2021
Insgesamt	- 20	- 10	- 20	- 20	- 20	- 20
Bund	- 20	- 10	- 20	- 20	- 20	- 20

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

**Versicherungsteuer:**

Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen können auch im Bereich der Versicherungsteuer zu derzeit nicht bezifferbaren Steuermindereinnahmen führen.

**Länder und Kommunen:**

Keine.

**E.Erfüllungsaufwand**

Mit der internetbasierten Wiederzulassung sollen mit der Bereitstellung wichtiger Komponenten die Voraussetzungen für ein Gesamtsystem einer internetbasierten Fahrzeugzulassung geschaffen werden. Die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsverfahren wird die privaten und gewerblichen Halter von Fahrzeugen entlasten, vor allem um den Weg zur Zulassungsbehörde. Auf der Seite der Verwaltung soll mit der internetbasierten Abwicklung die terminliche Belastung durch Publikumsverkehr bei den Zulassungsbehörden vor Ort verringert werden. Dafür muss das System zur internetbasierten Abwicklung zunächst für die Wiederzulassung auf denselben Halter neu aufgebaut und betrieben werden und das bereits bestehende betriebene System zur internetbasierten Außerbetriebsetzung erweitert werden, was einen einmaligen und laufenden Aufwand zur Folge hat.

Die allgemeine Zuständigkeit der Länder für den Vollzug der Fahrzeugzulassung erfordert die Einrichtung von Portalen für die zuständigen Zulassungsbehörden der Länder. Hierfür sind der entsprechende Aufwand und die Kosten zu berücksichtigen.

Durch die weiteren Änderungen der Verordnung entsteht zum Teil Erfüllungsaufwand, zum Teil sind Entlastungen zu erwarten.

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

Langfristig wird ein Nutzungspotenzial von jährlich bis zu 331 000 internetbasierten Wiederzulassungen für private Fahrzeughalter erwartet. Die Bürgerinnen und Bürger werden so pro Jahr um rund 144 000 Stunden Zeitaufwand für die Antragstellung sowie um Kosten für den Weg zur Zulassungsbehörde von etwa 994 000 Euro entlastet.

Durch die entfallende Entwertung der Verwertungsnachweise werden die Bürgerinnen und Bürger jährlich i. H. v. rd. 8 000 Stunden Zeitaufwand entlastet.

**Summe Bürger:** Entlastung i. H. v. 152 000 Stunden jährlich sowie 994 000 Euro jährlich.

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

Bei gewerblichen Haltern können juristische Personen das internetbasierte Verfahren erst dann nutzen, wenn die landesrechtlichen und fachverfahrenstechnischen Voraussetzungen vorliegen. Für die juristischen Personen ergibt sich eine Nutzungsprognose von bis zu 19 000 Fällen pro Jahr. Die Entlastung durch geringere Bearbeitungszeiten sowie entfallene Wegekosten und -zeiten beläuft sich damit auf jährlich rund 322 000 Euro.

Durch die entfallende Entwertung der Verwertungsnachweise wird die Wirtschaft jährlich

i. H. v. rd. 28 000 Euro entlastet. Durch den Entwurf werden die entsprechenden Informationspflichten der Wirtschaft geändert. Die Entlastungen fallen damit vollständig bei den Bürokratiekosten der Wirtschaft an.

**Summe Wirtschaft:** Entlastung i. H. v. 350 000 Euro jährlich. Im Sinne der von der Bundesregierung zur Reduzierung regulierungsbedingter Kosten eingeführten „One in, one out“-Regel ergibt sich hierdurch ein „Out“ von 350 000 Euro.

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

#### **Bund (internetbasierte Wiederzulassung):**

Das **KBA** wird die zentrale i-Kfz-Infrastruktur zur Unterstützung der Portale aufbauen und betreiben. Hierfür wird ein einmaliger Umstellungsaufwand von 485 000 Euro und ein zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand, auch für die Verarbeitung von HU- und SP-Daten im ZFZR, von 701 000 Euro pro Jahr erwartet. Der Erfüllungsaufwand beim KBA wird im Einzelplan 12 erbracht.

Für die Anpassung des KraftSt-Verfahrens beim **Zoll**, um den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer zu gewährleisten, wird ein einmaliger Umstellungsaufwand von 260 000 Euro erwartet. Dieser Mehraufwand an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen werden.

#### **Länder und Kommunen (internetbasierte Wiederzulassung):**

Den **Zulassungsbehörden** entstehen Anschaffungskosten von rund 412 000 Euro. Der laufende Aufwand für die Bearbeitung der mittelfristig möglichen 350 000 internetbasierten Wiederzulassungen erhöht sich durch den Zeitaufwand und die Kosten für den Versand der Zulassungsdokumente sowie die Kosten für die Stempelplakettenträger um etwa 658 000 Euro pro Jahr.

Im Zuge der Verlagerung der alleinigen Zuständigkeit auf die dezentralen Portale der Zulassungsbehörden der Länder wird ein einmaliger Umstellungsaufwand von bis zu 3,6 Millionen Euro und ein zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand von bis zu 721 000 Euro erwartet; die tatsächlichen Kosten hängen hierbei auch von der Ausgestaltung der Portale ab.

In der Summe entstehen der Verwaltung durch die internetbasierte Wiederzulassung ein einmaliger Umstellungsaufwand von bis zu 4,8 Millionen Euro und ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von bis zu 2,1 Millionen Euro.

#### **Bund (weitere Änderungen):**

Durch die weiteren Änderungen der Verordnung wird beim **KBA** für die Einrichtung der Erfassung auch von Verwertungsnachweisen aus anderen EU-Mitgliedstaaten im ZFZR ein einmaliger Aufwand von 2 400 Euro geschätzt.

**Länder und Kommunen (weitere Änderungen):**Durch die entfallende Entwertung der Verwertungsnachweise werden die Zulassungsbehörden jährlich i. H. v. rd. 233 000 Euro entlastet. Für die Schulungen von Mitarbeitern hinsichtlich der Neuerungen durch diese Verordnung wird ein einmaliger Personalaufwand i. H. v. 520 000 Euro geschätzt.

**Summe Verwaltung:** Einmaliger Umstellungsaufwand von bis zu 5,3 Mio. Euro; jährlicher Aufwand von bis zu 1,8 Mio. Euro.

#### **F. Weitere Kosten**

Die Gebührenerhöhung für die Zuteilung von Zulassungsbescheinigungen Teil II durch das KBA an Automobilhersteller angesichts regelmäßiger Felduntersuchungen bezogen auf die Abgasthematik wird sich auf ca. 10 Mio. Euro jährlich belaufen.

**Bundesrat**

**Drucksache 770/16**

**15.12.16**

Vk - Fz - In - U

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
und  
des Bundesministeriums des Innern  
und  
des Bundesministeriums  
für Umwelt, Naturschutz, Bau  
und Reaktorsicherheit**

---

### **Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug- Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 13. Dezember 2016

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesministerium des Innern und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu erlassende

Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und  
anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

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

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Altmaier

**Dritte Verordnung**  
**zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**  
**und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften<sup>1</sup>**

Vom ...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a bis d, f, k bis m und s bis v, Nummer 12 Buchstabe b und Nummer 20, des § 6a Absatz 2, 3, 5 und 8 Satz 2 Nummer 1, des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 und 10, des § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 und des § 47 Nummer 1, Nummer 1a, 3, 4 und 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l und m durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1124), § 6a Absatz 2 durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6a Absatz 3 durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), § 6a Absatz 8 durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom ... 2016 (BGBl. I S. ...) und § 26a sowie § 47 jeweils durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) zuletzt geändert und § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 und 10 sowie § 47 Nummer 1a durch Artikel 1 Nummer 5 und Nummer 18 des Gesetzes vom ...2016 (BGBl. I S. ...) eingefügt worden sind, § 6a Absatz 2, 3, 5 und 8 Satz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821),
  
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 5c in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1124),

---

<sup>1</sup> Die Verordnung dient der Umsetzung der

- Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG in Teilen sowie
- Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium des Innern auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 8, 9 und 12 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919):

## **Artikel 1**

### **Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 21 Absatz 5 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1679) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 15 werden folgende Angaben eingefügt:

#### **„Abschnitt 2a**

##### **Internetbasierte Zulassung**

§ 15a Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren

§ 15b Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren

§ 15c Nachweis der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

§ 15d Internetbasierte Außerbetriebsetzung

§ 15e Internetbasierte Wiedenzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk“.

b) Nach der Angabe zu § 33 werden folgende Angaben eingefügt:

„§ 34 Übermittlung und Speicherung der Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister

c) Die Angabe zu Anlage 4a wird wie folgt gefasst:

„Anlage 4a Stempelplaketten und Plakettenträger“.

d) Nach der Angabe zu Anlage 8 werden folgende Angaben eingefügt:

„Anlage 8a Verifizierung der Prüfziffer

Anlage 8b Verifizierung und Verarbeitung der Daten für die internetbasierte Wiedenzulassung“.

2. § 2 Nummer 25 wird wie folgt gefasst:

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

3. In § 5 Absatz 2 Satz 1 wird nach dem Wort „Fahrzeug“ das Wort „unverzüglich“ eingefügt.

4. § 8 Absatz 1a Satz 6 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„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.“

5. § 9 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Satz 4 wird wie folgt gefasst.

„Auch Oldtimerkennzeichen nach Absatz 1 und grüne Kennzeichen nach Absatz 2 können als Saisonkennzeichen zugeteilt werden.“

b) Die Sätze 5 und 6 werden durch folgende Sätze ersetzt:

„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.“

c) Folgender Satz wird angefügt:

„Die §§ 16 und 16a bleiben unberührt.“

6. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „Normblatt DIN 74069, Ausgabe Juli 1996“ durch die Wörter „Normblatt DIN 74069, Ausgabe Mai 2016, Abschnitt 1 bis 8“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 5 werden die Wörter „der Anlage 4a“ durch die Wörter „des Abschnitts B der Anlage 4a“ ersetzt.

bb) Folgende Sätze werden angefügt:

„Ist die Stempelplakette auf einem Plakettenträger angebracht, richtet sich die Ausgestaltung des Plakettenträgers nach Abschnitt C der Anlage 4a. Stempelplakette und Plakettenträger müssen dem Normblatt DIN 74069, Ausgabe Mai 2016, entsprechen.“

c) In Absatz 4 Satz 1 werden nach den Wörtern „wenn die Zulassungsbehörde vorab ein solches zugeteilt hat“ die Wörter „oder eine Reservierung nach § 14 Absatz 1 Satz 4 besteht“ eingefügt.

d) Absatz 11 Satz 3 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„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.“

e) In Absatz 12 Satz 1 werden die Wörter „Absatz 3 Satz 1 und 2“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.

7. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) 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 EG-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.“

b) In Absatz 5 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

„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.“

8. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Folgende Änderungen von Fahrzeug- oder Halterdaten sind der Zulassungsbehörde zum Zwecke der Berichtigung der Fahrzeugregister und der Zulassungsbescheinigung unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I, des Anhängerverzeichnisses und bei Änderungen nach Nummer 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 Geräuschkennwerte, sofern sie sich auf die Kraftfahrzeugsteuer oder Verkehrsverbote auswirken,
10. Änderungen, die eine Ausnahmegenehmigung nach § 47 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 Ver-

pflichtung 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

- b) In Absatz 2 werden in Satz 1 und 2 jeweils die Wörter „unverzüglich schriftlich anzuzeigen“ durch die Wörter „unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:  
„Der Halter darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, dessen Betrieb nach Satz 2 untersagt ist, nicht anordnen oder zulassen.“
- d) Dem Absatz 4 werden folgende Sätze angefügt:  
„Abweichend von Satz 4 kann die Zulassungsbehörde auch eine Anordnung nach Absatz 1 Satz 5 erlassen. Im Falle einer Anordnung nach Satz 7 gilt Absatz 1 Satz 6 entsprechend.“
- e) Absatz 5 Satz 2 wird aufgehoben.

9. § 14 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 14

##### **Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung**

(1) Soll ein zugelassenes Fahrzeug oder ein zulassungsfreies Fahrzeug, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, außer Betrieb gesetzt werden, hat der Halter oder der Verfügungsberechtigte dies bei der Zulassungsbehörde

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 Kennzeichen zur Entstempelung vorzulegen. 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 Wiederezulassung des nach den Sätzen 1 bis 3 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 4 gilt nicht, wenn das Kennzeichen nach § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 in einem anderen Zulassungsbezirk weitergeführt wurde und dort außer Betrieb gesetzt wird.

(2) Soll ein nach Absatz 1 Satz 1 bis 3 außer Betrieb gesetztes Fahrzeug wieder zum Verkehr zugelassen 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. Das Fahrzeug muss vor der Wiederezulassung 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 2 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 Einzelgenehmigung des unveränderten Fahrzeugs nicht anderweitig erbracht werden, ist § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend anzuwenden.“

10. § 15 wird wie folgt gefasst:

### **„§ 15**

#### **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 8 zur Speicherung in den Fahrzeugregistern bei der Zulassungsbehörde außer Betrieb setzen zu lassen. Die Zulassungsbehörde überprüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter im Verwertungsnachweis und gibt diesen zurück.

(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 Europäi-

schen 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 19.02.2002 über Mindestanforderungen für den gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (2002/151/EG, ABl. L 50 vom 21.02.2002, 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.

(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.

(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.

(6) Eine Zulassung, Wiederezulassung 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 gemäß der Richtlinie 2000/53/EG behandelt wurde.“

11. Nach § 15 wird folgender Abschnitt eingefügt:

**„Abschnitt 2a  
Internetbasierte Zulassung**

**§ 15a Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren**

(1) Die Zulassung von Fahrzeugen, einschließlich der Kennzeichenzuteilung für zulassungsfreie Fahrzeuge und ihre Außerbetriebsetzung kann nach Maßgabe dieses Abschnittes internetbasiert durchgeführt werden (internetbasierte Zulassungsverfahren).

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt und die Zulassungsbehörden haben bei internetbasierten Zulassungsverfahren, insbesondere bei der Erstellung, Speicherung und Übermittlung der Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende technische und organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit und Unversehrtheit der Daten gewährleisten. Bei der Nutzung öffentlich zugänglicher Netze sind dem Stand der Technik entsprechende sichere Verschlüsselungs- und Authentifizierungsverfahren anzuwenden. Die Sätze 1 und 2 gelten hinsichtlich der Erstellung, Speicherung und Übermittlung der Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I 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 ermöglichen, sind die vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten und im Bundesanzeiger sowie nachrichtlich im Verkehrsblatt veröffentlichten Standards für die Datenübermittlung und für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme einzuhalten. 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, soweit die im Bundesanzeiger bekanntgemachten Technischen Richtlinien des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik eingehalten werden.

### **§ 15b Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren**

(1) Ein nach dieser Verordnung erforderlicher Antrag ist, soweit er elektronisch gestellt wird, über das von der Zulassungsbehörde hierfür eingerichtete informationstechnische System (Portal) zu stellen. Stellt die antragstellende Person nach Eingabe der erforderlichen Daten in das Portal der Zulassungsbehörde den Antrag, werden die in das Portal eingegebenen und vom Portal erstellten Daten in die Bearbeitung der Zulassungsbehörde übertragen, indem sie aus dem Portal über ein vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtetes Verfahren elektronisch an die Zulassungsbehörde übermittelt werden. Die im Portal zu dem jeweiligen Dialog gespeicherten Daten sind nach ihrer Übermittlung an die Zulassungsbehörde oder nach einem Abbruch des Vorgangs unverzüglich zu löschen.

(2) Nach Maßgabe des § 15a 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, jedoch ungeschmälert an die Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme nach § 15a Absatz 3 gebunden. Werden im Falle des Satzes 2 die Standards für die Datenübermittlung nach § 15a Absatz 3 nicht beachtet, ist durch die Zulassungsbehörde sicherzustellen, dass diese Verfahren im Zusammenhang mit der elektronischen Antragstellung nach Absatz 1 Satz 1 verwendet werden können.

(3) Ein elektronischer Antrag nach Absatz 1 Satz 1 setzt eine sichere Identifizierung der antragstellenden Person

1. anhand eines elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes oder

2. anhand sonstiger geeigneter technischer Verfahren mit gleichwertiger Sicherheit für die Identifizierung  
voraus. Die Gleichwertigkeit der Sicherheit von Verfahren ist gegeben, wenn das Verfahren einem vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik festgestellten und im Bundesanzeiger bekanntgegebenen Verfahren genügt. Soweit in einem internetbasierten Zulassungsverfahren die antragstellende Person eine juristische Person oder ein Vertreter einer natürlichen oder juristischen Person sein kann, richtet sich deren Identifizierung nach den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen über die Teilnahme solcher Personen an elektronischen Verwaltungsverfahren, soweit das zuständige Land deren Teilnahme ermöglicht.

(4) Für die Bearbeitung von Anträgen in internetbasierten Zulassungsverfahren werden

1. die Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach § 10 Absatz 3 Satz 3,
2. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 11 Absatz 1 Satz 4 verarbeitet. Ein Kennzeichenschild, bei dessen Stempelplakette der Sicherheitscode sichtbar ist, gilt als ungestempeltes Kennzeichen im Sinne des § 10 Absatz 4 Satz 1 und Absatz 12.

(5) Soweit die Entscheidung über einen Antrag nach Absatz 1 Satz 1 davon abhängt, dass die Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung noch nicht abgelaufen ist, erfolgt deren Nachweis nach Maßgabe des § 15c.

(6) Soweit Amtshandlungen gebührenpflichtig sind, sind die Gebühren durch die antragstellende Person vor der Antragstellung nach Absatz 1 Satz 2 zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühren ist bei der Antragstellung nachzuweisen.

(7) Die Bekanntgabe der das internetbasierte Zulassungsverfahren abschließenden Zulassungsentscheidung an den Halter bewirkt die Zulassungsbehörde

1. im Falle der internetbasierten Außerbetriebsetzung

- a) durch Versendung einer De-Mail-Nachricht im Sinne des De-Mail-Gesetzes, soweit der Halter in seinem elektronischen Antrag ein auf seinen Namen eingerichtetes De-Mail-Konto benennt und den elektronischen Kommunikationsweg eröffnet,
- b) durch Übermittlung eines qualifiziert gesiegelten Dokumentes im Sinne des Artikels 35 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauens-

dienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73; ABl. L 23 vom 29.1.2015, S. 19, ABl. L 155 vom 14.6.2016, S. 44), soweit der Halter den elektronischen Kommunikationsweg eröffnet,

- c) durch sonstige sichere Verfahren, welche die Voraussetzungen des § 3a Absatz 2 Satz 4 Nummer 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfüllen, soweit der Halter den elektronischen Kommunikationsweg eröffnet oder
  - d) durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides,
2. im Falle der internetbasierten Wiederzulassung durch die Übersendung einer schriftlichen Zulassungsentscheidung, der die neu ausgefertigte Zulassungsbescheinigung Teil I, der Plakettenträger und Vorgaben über die zulässigen Abmessungen und die Schriftart der Kennzeichenschilder einschließlich Hinweisen über die Verwendung dieser Unterlagen beigelegt sind.

### **§ 15c Nachweis der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

(1) Der Nachweis der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgt in internetbasierten Zulassungsverfahren

1. durch den Abruf des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und 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 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit der Maßgabe, dass die Anbringung einer Prüfplakette auf einem Kennzeichenschild und die Anbringung einer Prüfmarke auf einem SP-Schild auch für ein Fahrzeug erfolgen darf, das außer Betrieb gesetzt worden ist, wenn das Fahrzeug wieder zugelassen werden soll und die dafür erforderliche Reservierung des bisherigen Kennzeichens nach § 14 Absatz 1 Satz 4 nachgewiesen wird.

(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, soweit

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 berechnigte Person angehört,
- sicherstellt, dass die Aufbringung der Prüfziffer jeweils unterschiedslos jedermann angeboten wird; die Öffentlichkeit ist vom Anbieter in geeigneter Weise darüber zu unterrichten.

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

1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
2. Monat und Jahr der Erstzulassung,
3. Datum der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung,
4. Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung,
5. Entscheidung über die Zuteilung der Prüfplakette nach einer Hauptuntersuchung oder Prüfmarke nach einer Sicherheitsprüfung,
6. Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, der 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. Prüfziffer,
2. Datum der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung,
3. Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung,
4. Technische Prüfstelle, anerkannte Überwachungsorganisation oder mit der Datenübermittlung beauftragte Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.

Die Verifizierung hat durch das Portal der Zulassungsbehörde nach Maßgabe der Anlage 8a zu erfolgen.

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

1. Angabe über die Verwendung des Nachweisverfahrens der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung mittels Prüfziffer nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2,
2. Datum der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 2,
3. Monat und Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 3,
4. Schlüsselnummer der Technischen Prüfstelle, anerkannten Überwachungsorganisation oder 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.

#### **§ 15d Internetbasierte Außerbetriebsetzung**

(1) Der Halter oder der Verfügungsberechtigte eines zugelassenen Fahrzeugs oder eines zulassungsfreien Fahrzeugs, dem ein Kennzeichen zugeteilt ist, kann die Außerbetriebsetzung einschließlich der Kennzeichenreservierung nach § 14 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 15 Absatz 1 bis 5, elektronisch beantragen (internetbasierte Außerbetriebsetzung), wenn die abgestempelten Kennzeichenschilder die Anforderungen des § 10 Absatz 3 Satz 2 bis 5 und die Zulassungsbescheinigung Teil I die Anforderungen des § 11 Absatz 1 erfüllen.

(2) Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Kennzeichenschilder nach § 14 Absatz 1 Satz 1 wird ersetzt durch die elektronische Übermittlung

1. des Kennzeichens,
2. der Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und
3. des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 2.

Bei Wechselkennzeichen nach § 8 Absatz 1a gilt Satz 1 Nummer 2 mit der Maßgabe, dass zusätzlich der Sicherheitscode der Stempelplakette des gemeinsamen Kennzeichenteils übermittelt werden muss, wenn kein weiteres Fahrzeug zugelassen bleibt. Um den Sicherheitscode der Stempelplaketten als Beleg der Entstempelung sichtbar zu machen, darf die den Sicher-

heitscode verdeckende Schicht der Stempelplaketten auf den Kennzeichenschildern durch den Halter des Fahrzeuges oder den Verfügungsberechtigten entfernt werden. Um den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I als Beleg für das Vermerken der Außerbetriebsetzung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I sichtbar zu machen, darf die Markierung mit der Aufschrift „Zur Außerbetriebsetzung entfernen“ vom Halter des Fahrzeuges oder vom Verfügungsberechtigten entfernt werden, damit der Schriftzug „Außer Betrieb gesetzt“ in der Zulassungsbescheinigung Teil I sichtbar wird.

(3) Die Vorlage eines Verwertungsnachweises nach § 15 Absatz 1 oder 2, soweit ein solcher ausgestellt wurde, wird ersetzt durch die elektronische Übermittlung

1. des Datums der Ausstellung des Verwertungsnachweises und
2. der Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder im Falle des § 15 Absatz 2 des Staates, in dem die Verwertungsanlage ihren Sitz hat.

(4) Ist die elektronische Übermittlung der Angaben nach den Absätzen 2 und 3 vollständig erfolgt und liegen die Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung vor, entscheidet die Zulassungsbehörde antragsgemäß. Der Vermerk in der Zulassungsbescheinigung Teil I und die Aushändigung der entstempelten Kennzeichenschilder nach § 14 Absatz 1 Satz 3 wird durch die Verarbeitung der freigelegten Sicherheitscodes nach § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 ersetzt.

(5) Unabhängig von der Form der Bekanntgabe der Entscheidung der Zulassungsbehörde gilt als Datum der Außerbetriebsetzung der Tag der abschließenden Bearbeitung in der Zulassungsbehörde. Das Datum der Außerbetriebsetzung ist dem Halter in der nach § 15b Absatz 7 Nummer 1 bekanntzugebenden Entscheidung mitzuteilen. Wird der Antrag von einem Verfügungsberechtigten gestellt, soll dieser eine De-Mail- oder E-Mail-Adresse angeben, an die er nachrichtlich über die Außerbetriebsetzung einschließlich des Datums der Außerbetriebsetzung zu unterrichten ist.

### **§ 15e Internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk**

(1) Der Halter kann die Wiederzulassung nach § 14 Absatz 2 elektronisch beantragen (internetbasierte Wiederzulassung), wenn

1. er eine natürliche Person und Inhaber eines Girokontos ist, von dem die Kraftfahrzeugsteuer eingezogen werden kann,
2. er nicht nach § 2 Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit ist,
3. das Fahrzeug bei der Außerbetriebsetzung auf ihn zugelassen war,
4. das Fahrzeug nicht nach § 3 Absatz 2 von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen ist,
5. das Kennzeichen nach § 14 Absatz 1 Satz 4 reserviert wurde und die Reservierungsfrist nicht abgelaufen ist,
6. das Fahrzeug von der Zulassungsbehörde wieder zugelassen werden soll, die das reservierte Kennzeichen zugeteilt hatte,
7. das Kennzeichen als allgemeines Kennzeichen nach § 8 Absatz 1 Satz 1 bis 4 und Anlage 4 Abschnitt 2 zugeteilt war und als solches wieder zugeteilt werden soll und
8. der Halter den Besitz der zur Außerbetriebsetzung verwendeten Zulassungsbescheinigung Teil I durch Eingabe des dort vermerkten Sicherheitscodes nach § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 nachweisen kann.

(2) Bei der elektronischen Antragstellung nach Absatz 1 hat die antragstellende Person folgende Daten in das Portal der Zulassungsbehörde einzugeben:

1. das reservierte Kennzeichen, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Sicherheitscode der zur Außerbetriebsetzung verwendeten Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 2,
2. die Nummer der elektronischen Versicherungsbestätigung,
3. die Daten zur Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer und, soweit vorhanden, ein Merkmal zur beabsichtigten Beantragung einer Kraftfahrzeugsteuervergünstigung,
4. die im Sinne des § 9 Absatz 3 des Infrastrukturabgabengesetzes erforderlichen Daten zum Einzug der Infrastrukturabgabe,
5. den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und, soweit erforderlich, für die nächste Sicherheitsprüfung sowie, wenn der Nachweis nicht nach § 15c Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 elektronisch vorliegt, die weiteren Angaben nach § 15c Absatz 4 Satz 1 und
6. die Angabe, dass für das Fahrzeug kein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist.

Abweichend von § 14 Absatz 2 Satz 1 muss keine Angabe über die Zulassungsbescheinigung Teil II übermittelt werden.

(3) Die eingegebenen Daten werden durch das Portal der Zulassungsbehörde nach Maßgabe der Anlage 8b automatisiert verifiziert und verarbeitet.

(4) Führt die Verifizierung und Verarbeitung nach Anlage 8b zu einem Ergebnis, das der Wiederzulassung entgegensteht, ist dies im internetbasierten Dialog der antragstellenden Person anzuzeigen. Die antragstellende Person kann in diesem Fall

1. die Angaben nach Absatz 2 bis zu drei Mal korrigieren, worauf jeweils ein erneuter Abgleich erfolgt,
2. den internetbasierten Dialog zur elektronischen Antragstellung abbrechen oder
3. mit den unveränderten Angaben den Antrag elektronisch stellen.

Die Daten nach Anlage 8b Satz 1 Nummer 5 werden von der Zulassungsbehörde an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde in einem einheitlichen Datensatz nach § 36 Absatz 1 und 3 zusammen mit den Zulassungsdaten weiter übermittelt.

(5) Für die Wiederzulassung gelten § 3 Absatz 1 Satz 3, § 10 Absatz 3 Satz 1 und § 14 Absatz 2 Satz 1 mit folgenden Maßgaben:

1. Die Zuteilung des Kennzeichens nach § 3 Absatz 1 Satz 3 wird durch die Inanspruchnahme des reservierten Kennzeichens und die Ausstellung der neuen Zulassungsbescheinigung Teil I ersetzt.
2. Die Vorlage der Kennzeichenschilder und ihre Abstempelung nach § 10 Absatz 3 Satz 1 werden durch das Aufbringen der Stempelplaketten auf den Plakettenträgern nach § 10 Absatz 3 Satz 6 und deren Übersendung an den Halter ersetzt.
3. Die Vorlage der zur Außerbetriebsetzung verwendeten Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 14 Absatz 2 Satz 1 wird durch die Eingabe und Verifizierung des Sicherheitscodes nach Absatz 3 in Verbindung mit § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 ersetzt.
4. Die Zulassungsbehörde lässt das Fahrzeug wieder zu, indem sie die Bekanntgabe der Zulassungsentscheidung nach § 15b Absatz 7 Nummer 2 veranlasst.

Die Zulassungsbehörde setzt das Datum für die Wirksamkeit der Wiederzulassung auf den dritten Tag, der dem Tag folgt, an dem die Bekanntgabe nach § 15b Absatz 7 Nummer 2 veranlasst wird, fest.

(6) Der Halter ist verpflichtet, einen von der Zulassungsbehörde übersandten Plakettenträger unverzüglich an der dafür vorgesehenen Stelle auf einem vorgabegemäßen Kennzeichenschild fest anzubringen. Ein Plakettenträger darf nur auf einem Kennzeichenschild mit dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht werden. Ein 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. Der Halter darf die Inbetriebnahme des Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 3 vorliegen“.

12. § 16 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ein Fahrzeug darf, wenn es vorbehaltlich der Sätze 3 und 4 nicht zugelassen ist, auch ohne eine EG-Typgenehmigung, nationale Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung zu Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden, wenn eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht und das Fahrzeug unbeschadet des § 16a 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 § 9 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 § 8 Absatz 1a 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.“

13. § 16a wird wie folgt gefasst:

#### **„§ 16a Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen**

(1) Ein Fahrzeug darf, wenn es vorbehaltlich des Satzes 2 nicht zugelassen ist, zu Probe- oder Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. es einem genehmigten Typ entspricht oder eine 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.

Ein Fahrzeug, dem nach § 9 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. § 57b 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 4 Nummer 3 sowie das Ende des Versicherungsschutzes,
  3. die Angaben über einen Empfangsbevollmächtigten nach § 6 Absatz 4 Nummer 4,
  4. die Fahrzeugdaten nach § 6 Absatz 7 Nummer 1 und 3,
  5. die Daten zur Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung unter entsprechender Anwendung des § 6 Absatz 3 und 7 Nummer 2 sowie des § 14 Absatz 2 Satz 4 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 § 10, 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 § 10 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 § 8 Absatz 1, jedoch besteht die Erkennungsnum-

mer nur aus Ziffern und beginnt mit „03“ oder „04“. 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 10 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 Prüffingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation nach Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung belegt wird.“

14. § 19 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Einleitungssatz werden die Wörter „vorbehaltlich des § 16“ durch die Wörter „vorbehaltlich der §§ 16 und 16a“ ersetzt.

bb) Nummer 3 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Das Kennzeichen ist nach § 10, ausgenommen Absatz 3 Satz 2, 3 und 5 bis 7, in Verbindung mit Anlage 4 Abschnitt 1 und 8 auszugestalten und anzubringen.“

15. § 20 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Mitgliedstaat oder anderen Vertragsstaat im Inland befunden hat.“

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das sich zum Zeitpunkt der Zulassung durch den Drittstaat im Inland befunden hat.“

c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) 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.“

16. In § 21 Absatz 1 Satz 3 werden nach den Wörtern „zugelassene Anhänger“ die Wörter „oder Anhänger im Sinne des § 20 Absatz 1a“ eingefügt.

17. In § 23 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „§ 16a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2“ durch die Wörter „§ 16a Absatz 1 Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.

18. In § 27 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Normblattes DIN 74069, Ausgabe Juli 1996“ durch die Wörter „Normblattes DIN 74069, Ausgabe Mai 2016“ ersetzt.

19. § 30 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 5 wird durch folgende Nummern 5 und 5a ersetzt:

„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,

5a. bei Verwendung des Nachweisverfahrens der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung mittels Verifizierung der Prüfziffer nach § 15c Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 die nach § 15c Absatz 5 von den Zulassungsbehörden übermittelten Daten ,“.

bb) Der Nummer 15 wird folgender Halbsatz angefügt:

„wobei im Falle der internetbasierten Wiederezulassung das Datum der Aushändigung entfällt,“.

cc) Nummer 27 wird wie folgt gefasst:

„27. folgende Daten über den Verwertungsnachweis und die Abgabe von Erklärungen nach § 15:

a) das Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises sowie

aa) die Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder

bb) im Falle des § 15 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.“

b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 16a Absatz 3“ durch die Angabe „§ 16a Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 bis 6“ ersetzt.

bb) Folgende Nummer 2 wird eingefügt:

„2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,“.

cc) Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden die Nummern 3 bis 5.

dd) In der neuen Nummer 4 wird die Angabe „§ 16a Absatz 1 Satz 4“ durch die Angabe „§ 16a Absatz 5 Satz 2“ ersetzt.

ee) In der neuen Nummer 5 Buchstabe a wird die Angabe „§ 16a Absatz 3“ durch die Angabe „§ 16a Absatz 2 Satz 2 Nummer 2“ ersetzt.

20. § 31 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„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,“.

bb) Der Nummer 15 wird folgender Halbsatz angefügt:

„wobei im Falle der internetbasierten Wiederezulassung das Datum der Aushändigung entfällt,“.

cc) Nummer 27 wird wie folgt gefasst:

„27. folgende Daten über den Verwertungsnachweis und die Abgabe von Erklärungen nach § 15:

a) das Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises sowie

aa) die Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebes oder

bb) im Falle des § 15 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.“

b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 16a Absatz 3“ durch die Angabe „§ 16a Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 bis 6“ ersetzt.

bb) Folgende Nummer 2 wird eingefügt:

„2. das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer,“.

cc) Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden die Nummern 3 bis 5.

dd) In der neuen Nummer 4 wird die Angabe „§ 16a Absatz 1 Satz 4“ durch die Angabe „§ 16a Absatz 5 Satz 2“ ersetzt.

ee) Die neue Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe a wird die Angabe „§ 16a Absatz 3“ durch die Angabe „§ 16a Absatz 2 Satz 2 Nummer 2“ ersetzt.

bbb) In Buchstabe b werden die Wörter „Absatz 1 Nummer 19 Buchstabe b“ durch die Wörter „Absatz 1 Nummer 19 Buchstabe b bis e“ ersetzt.

21. Nach § 33 wird folgender § 34 eingefügt:

**„§ 34**

**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“ oder „verkehrsunsicher“ oder
- b) der Sicherheitsprüfung mit der Angabe „ohne festgestellte Mängel“, „Mängel“ oder „unmittelbar verkehrsgefährdende Mängel“.

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 § 15a 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, soweit sie von den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung berechtigten Personen übermittelt worden sind:

1. Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates,
2. Fahrzeugklasse oder Fahrzeugart,
3. Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummer,
4. Variante und Version oder Ausführung einschließlich ihrer Codes oder Schlüsselnummern,
5. Stand des Wegstreckenzählers bei Kraftfahrzeugen und, soweit vorhanden, bei Anhängern,
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 Prüferingenieurs,
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 Kraftfahrzeugwerkstatt: Kontrollnummer der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt 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 § 15a Absatz 3.“

22. In § 36 Absatz 1 Nummer 1 werden die Angaben „§ 13 Absatz 4,“ und „24,“ gestrichen.

23. § 36a wird aufgehoben.

24. § 39 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Im Einleitungssatz werden die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 und Absatz 3“ durch die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2, Absatz 2a und 3“ ersetzt.

b) Nummer 1 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) die in § 30 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, 5 bis 17 und 19 Buchstabe c, Nummer 20 und 21 Buchstabe a bis e sowie Nummer 25 bis 27, Absatz 2 Nummer 1 bis 4, Absatz 2a Nummer 1 bis 4, Absatz 3 Nummer 1 bis 4, Absatz 4 Nummer 1 bis 5, Absatz 5 Nummer 1 bis 4 und Absatz 7 bis 9 genannten Fahrzeugdaten und“.

25. In § 46 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Empfangsberechtigter“ durch das Wort „Empfangsbevollmächtigter“ ersetzt.

26. § 48 wird wie folgt geändert:

a) Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. entgegen

a) § 3 Absatz 1 Satz 1, § 4 Absatz 1, § 8 Absatz 1a Satz 6 Nummer 1, § 9 Absatz 3 Satz 5 Nummer 1 oder § 10 Absatz 12 Satz 1,

b) § 16 Absatz 5 Satz 3 in Verbindung mit § 10 Absatz 12 Satz 1, § 16a Absatz 3 Satz 4 in Verbindung mit § 10 Absatz 12 Satz 1, § 17 Absatz 2 Satz 4 in Verbindung mit § 10 Absatz 12 Satz 1 oder § 19 Absatz 1 Nummer 3 Satz 5 in Verbindung mit § 10 Absatz 12 Satz 1,

c) § 15e Absatz 6 Satz 3, § 16a Absatz 4 Satz 3, § 19 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 oder § 27 Absatz 7 oder

d) § 28 Satz 5 in Verbindung mit § 27 Absatz 7,  
ein Fahrzeug in Betrieb setzt,

2. entgegen § 3 Absatz 4, § 4 Absatz 6, § 5 Absatz 2 Satz 2, § 8 Absatz 1a Satz 7 Nummer 1, § 9 Absatz 3 Satz 6 Nummer 1, § 10 Absatz 11 Satz 4 oder Absatz 12 Satz 2, § 13 Absatz 1 Satz 6, auch in Verbindung mit Absatz 4 Satz 8, Absatz 3 Satz 3, § 15e Absatz 6 Satz 4, § 16 Absatz 5 Satz 4, § 16a Absatz 3 Satz 5 oder Absatz 4 Satz 4, § 17 Absatz 2 Satz 5 oder § 19 Absatz 1 Nummer 3 Satz 6 oder Nummer 4 Satz 4 die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen anordnet oder zulässt,“.

b) In Nummer 5 werden die Wörter „§ 16a Absatz 3 Satz 1“ durch die Wörter „§ 16a Absatz 5 Satz 3“ ersetzt.

c) In Nummer 7 werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 5“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 5, auch in Verbindung mit Absatz 4 Satz 7, oder Absatz 3 Satz 2“ ersetzt.

d) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. entgegen

a) § 5 Absatz 2 oder § 25 Absatz 3 oder

b) § 15 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1,  
ein Fahrzeug nicht oder nicht ordnungsgemäß außer Betrieb setzen lässt,“.

d) Nummer 9 wird durch folgende Nummern 9, 9a und 9b ersetzt:

„9. entgegen § 8 Absatz 1a Satz 6 Nummer 2 oder § 9 Absatz 3 Satz 5 Nummer 2 ein Fahrzeug abstellt,

9a. das Abstellen eines Fahrzeugs entgegen § 8 Absatz 1a Satz 7 Nummer 2 oder § 9 Absatz 3 Satz 6 Nummer 2 anordnet oder zulässt,

- 9b. entgegen § 10 Absatz 11 Satz 3 ein Kennzeichen führt,“.
- e) In Nummer 13 werden die Wörter „oder § 15 Absatz 1 Satz 1“ gestrichen.
- f) Die Nummer 14 wird durch folgende Nummern 14 und 14a ersetzt:
- „14. entgegen § 15e Absatz 6 Satz 1 einen Plakettenträger nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß anbringt,
- 14a. entgegen § 15e Absatz 6 Satz 2 einen Plakettenträger anbringt,“.
- h) Die Nummern 15a, 15b und 16 werden aufgehoben.
- i) In Nummer 18 wird am Ende das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- j) Nach Nummer 18 wird folgende Nummer 18a eingefügt:
- „18a. entgegen § 16a Absatz 3 Satz 1 ein Kurzzeitkennzeichen verwendet oder“.
27. § 50 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 9 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- bb) Folgende Nummern 10 und 11 werden angefügt:
- „10. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum ... (Einsetzen: letzter Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) 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 ... (Einsetzen: letzter Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind.“
- b) Die Absätze 8 und 9 werden aufgehoben.
28. In Anlage 3 werden in der Bezeichnung der Anlage im Klammerzusatz die Wörter „zu § 8 Absatz 1 Satz 5“ durch die Wörter „zu § 8 Absatz 1 Satz 6“ ersetzt.
29. Anlage 4 wird wie folgt geändert:
- a) In der Bezeichnung der Anlage wird der Klammerzusatz wie folgt gefasst:
- „(zu § 10 Absatz 2, § 16 Absatz 5 Satz 1, § 16a Absatz 3 Satz 2, § 17 Absatz 2, § 19 Absatz 1 Nummer 3)“.
- b) Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 2.1.2 werden die Wörter „verkleinerte zweizeilige Kennzeichen“ durch die Wörter „Kraftradkennzeichen und verkleinerte zweizeilige Kennzeichen“ ersetzt.
- bb) Der Nummer 6 wird folgender Satz angefügt:

„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.“
- c) Abschnitt 2a wird wie folgt geändert:
  - aa) Die Einleitung wird wie folgt geändert:
    - aaa) In Satz 1 werden die Wörter „und Abschnitt 4 Nummer 1, 2 und 2a“ durch die Wörter „, Abschnitt 4 Nummer 1, 2 und 2a und Abschnitt 5a Nummer 1“ ersetzt.
    - bbb) In Satz 3 der Einleitung das Wort „geprägte“ gestrichen.
  - bb) Nummer 4 wird wie folgt geändert:
    - aaa) Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„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.“
    - bbb) Im neuen Satz 5 werden die Wörter „; sie muss einen Durchmesser von 45 mm haben“ gestrichen.
- d) Abschnitt 4 Nummer 4 wird wie folgt geändert:
  - aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Mehr als

    - a) sieben Stellen (Buchstaben des Unterscheidungszeichens sowie Buchstaben und Ziffern der Erkennungsnummer – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 1,

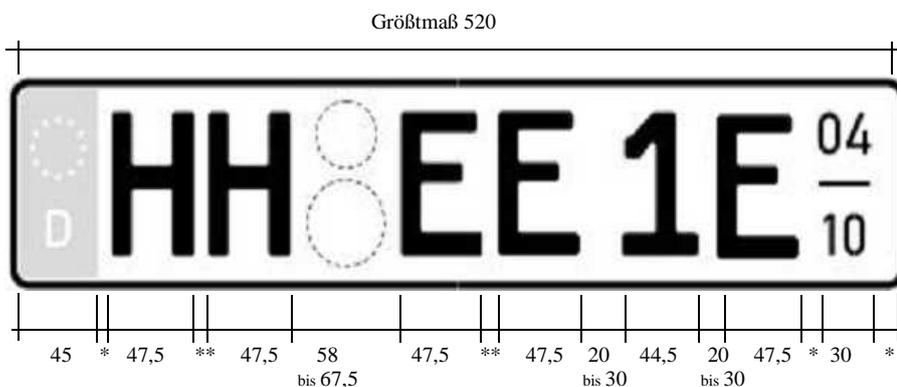
- b) fünf Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2 mit einem Größtmaß von 340 mm oder auf einem Kennzeichen nach Nummer 3 oder
- c) vier Stellen in der Erkennungsnummer (Buchstaben und Ziffern – ohne Kennbuchstaben „H“) auf einem Kennzeichen nach Nummer 2 mit einem Größtmaß von 280 mm oder einem Kennzeichen nach Nummer 2a sind unzulässig.“
- bb) Satz 5 wird durch folgenden Satz ersetzt:  
 „Für Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen gilt Abschnitt 5a Nummer 2 bis 6 entsprechend.“
- e) Abschnitt 5 Nummer 4 Satz 3 wird wie folgt gefasst:  
 „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.“
- f) Nach Abschnitt 5 wird folgender Abschnitt 5a eingefügt:

„Abschnitt 5a

#### Kennzeichen für Elektrofahrzeuge

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

#### 2. einzeliliges Saisonkennzeichen

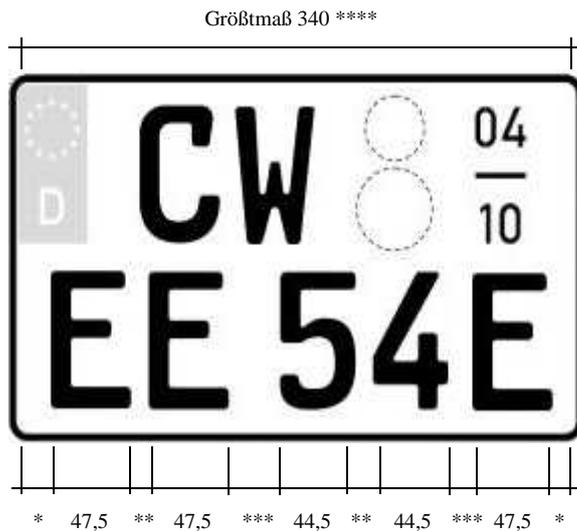


\* Mindestmaß 8 mm

\*\* 8 mm bis 10 mm

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

### 4. Kraftradkennzeichen als Saisonkennzeichen



\* 8 mm bis 10 mm

\*\* 14 bis 18 mm

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

#### 5. verkleinertes zweizeiliges Saisonkennzeichen



\* 8 mm bis 10 mm

\*\* 15 mm bis 18 mm

\*\*\* Mindestmaß 8 mm

Die übrigen Abmessungen entsprechen denen der Saisonkennzeichen gemäß 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 Nummer 2 bis 5 gilt Abschnitt 5 Nummer 4 Satz 1 und 2 entsprechend.“

g) Abschnitt 6 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 4 wird die Angabe „ § 10 Absatz 3“ durch die Wörter „§ 10 Absatz 3 Satz 1 und 4“ ersetzt.

bbb) Satz 6 wird wie folgt gefasst: „Die Farbe dieses Feldes ist gelb mit schwarzer Beschriftung.“

bb) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„Ergänzungen zum Normblatt DIN 74069, Ausgabe Mai 2016

Auf die Prüfung nach den Abschnitten 6 und 7 des Normblattes DIN 74069, Ausgabe Mai 2016, wird verzichtet. Die Registernummer, die der Hersteller des Kennzeichens bei der turnusmäßigen Prüfung seiner Erzeugnisse von der Überwachungsstelle erhalten hat, muss verwendet werden.“

h) Abschnitt 8 Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst. „Das Feld mit dem Ablaufdatum besteht aus einem roten Untergrund mit schwarzer Beschriftung.“

bb) Satz 5 wird gestrichen.

cc) In Satz 6 wird die Angabe „§ 10 Absatz 3“ durch die Wörter „§ 10 Absatz 3 Satz 1 und 4“ ersetzt.

30. Anlage 4a wird wie folgt gefasst:

**„Anlage 4a**

(zu § 10 Absatz 3 Satz 2 bis 7)

**Stempelplaketten und Plakettenträger**

**Abschnitt A: Vorbemerkungen**

**1. Objektsicherung und Fertigungskontrolle**

Die Herstellung, die Lagerung und der Versand von sicherheitsrelevanten Rohmaterialien, Stempelplaketten und Plakettenträgern müssen so erfolgen, dass ein Verlust oder ein unberechtigter Zugriff ausgeschlossen 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) Zudem ist ein Registrierungssystem einzurichten, das eine lückenlose Verfolgung jedes einzelnen Plakettenträgers sicherstellt.

- f) 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.
- g) 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 verwaltungsrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf bleiben im Übrigen unberührt. Für die Bewertung und die Überwachung haben die Unternehmen den mit der Überwachung betrauten Mitarbeitern des Kraftfahrt-Bundesamtes während der Geschäfts- und Betriebszeiten Zutritt zu ihren Grundstücken, Geschäftsräumen und Betriebsstätten zu gewähren und dort Besichtigungen, Prüfungen und Einsicht in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen zu ermöglichen.

## **2. Technische Anforderungen an Stempelplaketten und Plakettenträger**

Die Stempelplakette und der Plakettenträger müssen den Anforderungen der DIN 74069, Ausgabe Mai 2016, 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 I, 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:

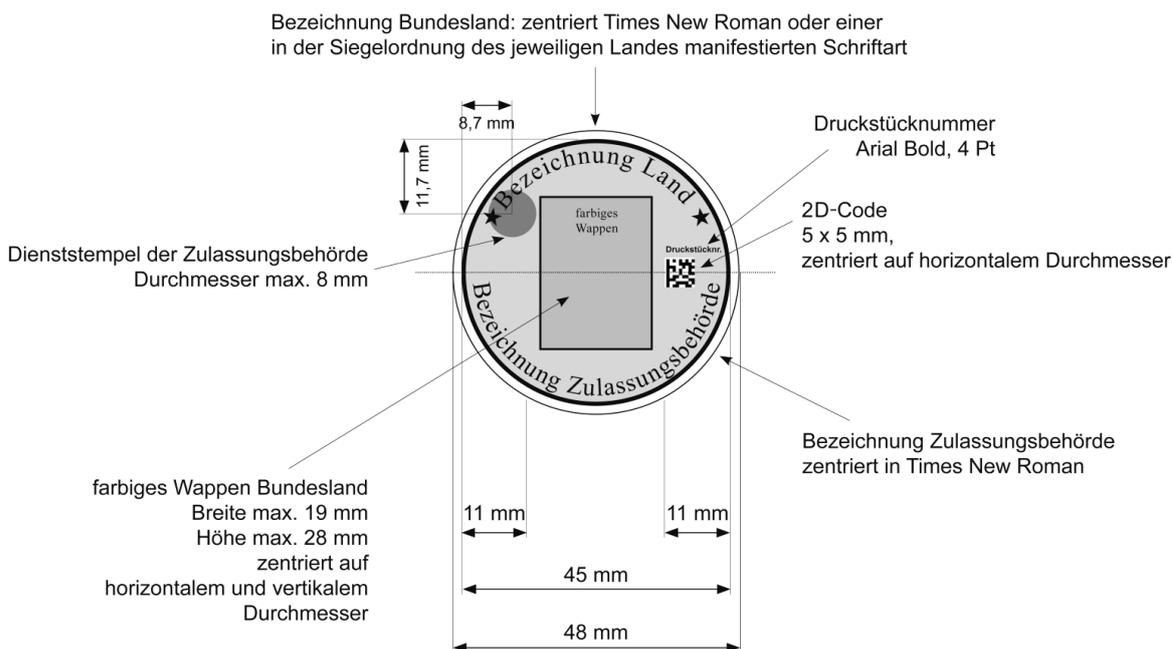


Abbildung 1: Bemaßung der Stempelplakette

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

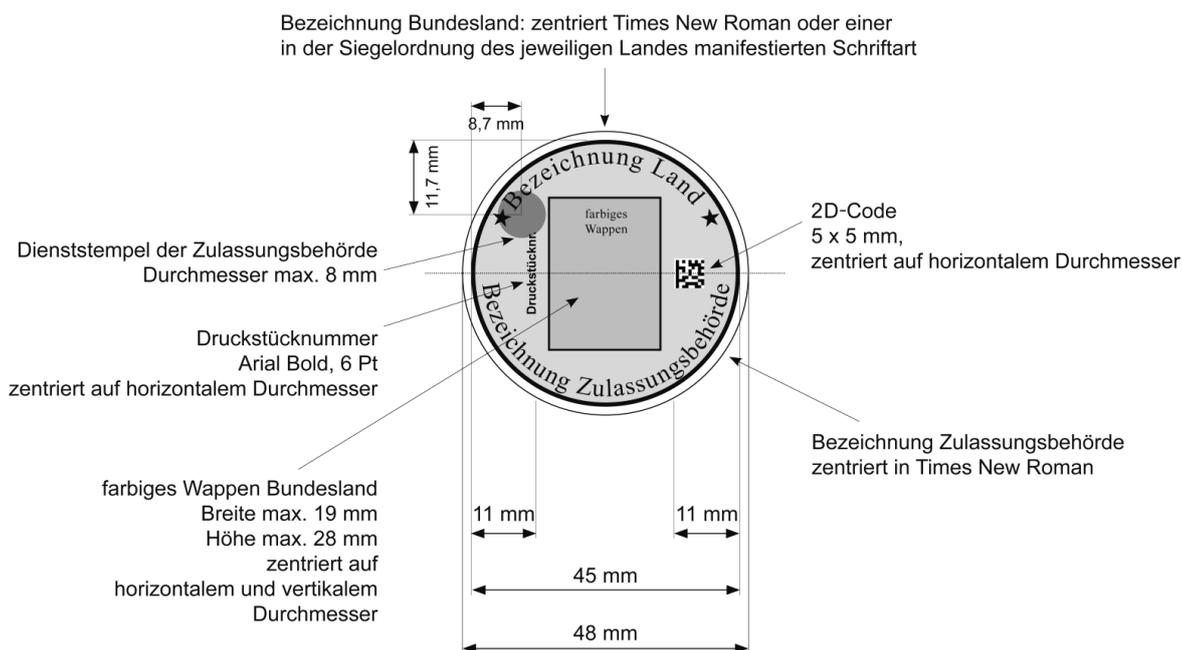


Abbildung 2: Bemaßung der Stempelplakette

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. Näheres ist in der DIN 5340 (Bezugssehweite) geregelt.
- 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 aufgebrachten Merkmale „Kennzeichen“, „verkürzte Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ und das herstellerepezifische Sicherheitsmerkmal.

aa) Die Maße des Plakettenträgers ergeben sich wie folgt:

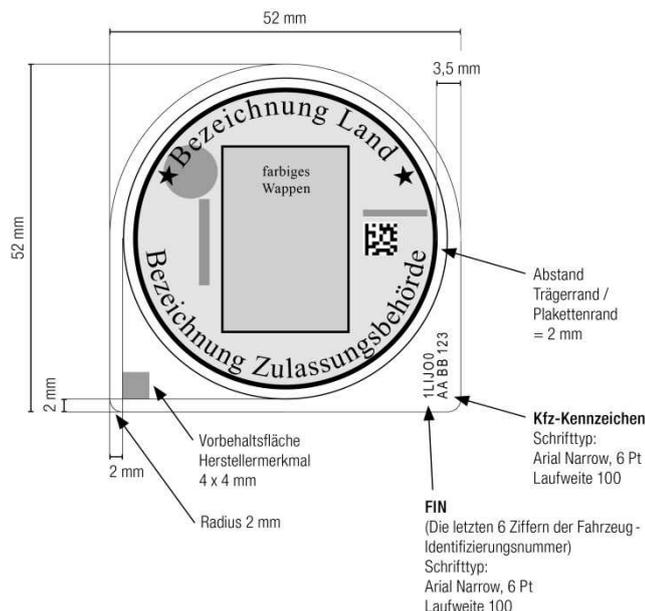


Abbildung 3: Bemaßung des Plakettenträgers

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

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

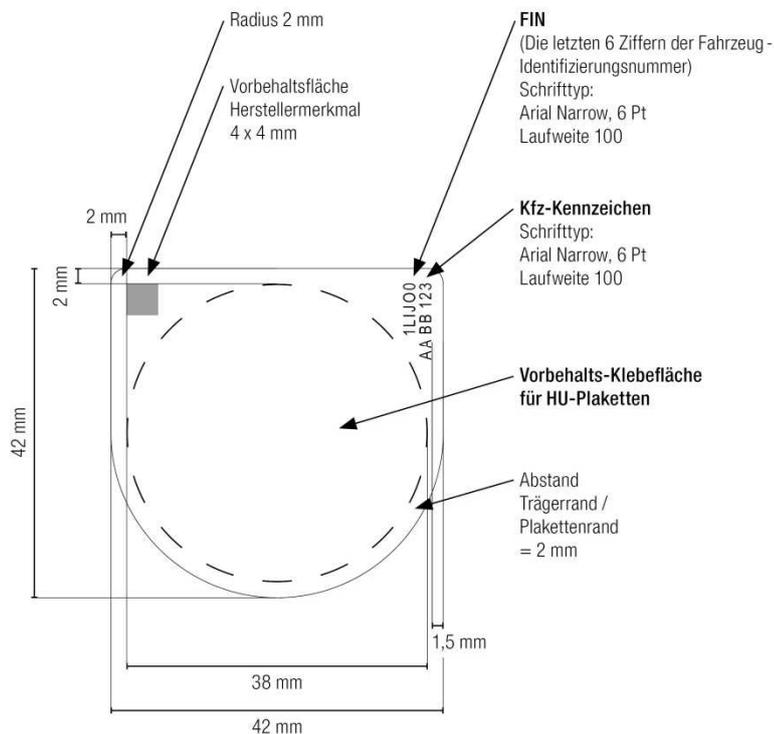


Abbildung 5: Bemaßung des HU-Plakettenträgers

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 herstellerepezifische 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:

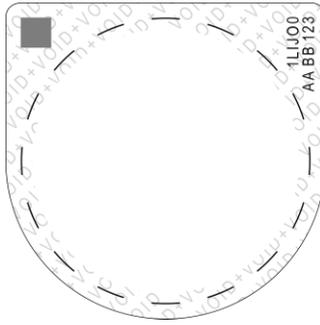


Abbildung 6: HU-Plakettenträger mit Zerstörungsbild

31. In Anlage 5 werden die Vordrucke für die Zulassungsbescheinigung Teil I wie folgt gefasst:

Vorderseite

# Zulassungsbescheinigung Teil I

(Fahrzeugschein)

Nr.

Europäische  
Gemeinschaft  **Bundesrepublik  
Deutschland**

Свидетельство за регистрация - Части I / Permiso de circulación. Parte I /  
Osvedčenie o registrácii - Časť I / Registreringsattest. Del I /  
Registreerimistumistus. Osa I / Άδεια κυκλοφορίας/Πιστοποιητικό Εγγραφής.  
Māpoc I / Registration certificate. Part I / Certificat d'immatriculation. Partie I /  
Prometna dozvola I / Carta di circolazione. Parte I / Registrācijas apliecība.  
I. dala / Registrācijas liudzimas. I dalis / Forgalmi engedély. I. Rész / Certifikat  
ta' Registrazzjoni. L-i Part / Kentekenbewijs. Deel I / Dowód Rejestracyjny.  
Cześć I / Certificado de matrícula. Parte I / Certificat de immatriculare Partea I /  
Osvedčenie o evidencii. Časť I / Prometno dovoljenje. Del I /  
Rekisteröintitodistus. Osa I / Registreringsbeviset. Del I

A. Amtliches Kennzeichen

--

C.1.1 Name oder Firmenname

--

C.1.2 Vorname(n)

--

C.1.3 Anschrift

--

X Nächste HU  
(Monat und Jahr):

--

C.4c Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des  
Fahrzeugs ausgewiesen.

--

B	2.1	2.2	2.3	L	9	P.2 P.4	T
J	4			18		19	
E			3	20		G	
D.1				12	13	Q	
				V.7	F.1	F.2	
				7.1	7.2	7.3	
D.2				8.1	8.2	8.3	
				U.1	U.2	U.3	
D.3				O.1	O.2	S.1	S.2
2				15.1			
5				15.2			
				15.3			
V.9				R		11	
14				K			
P.3				6		17	16
10	14.1			21			
22							

Rückseite

(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

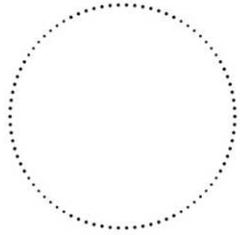
X Weitere HU:

**Zur Beachtung!**  
Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.  
Bei Veräußerung 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 Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg        |
| G       | Masse 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 Anhängelast gebremst in kg                |
| O.2     | Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg              |
| P.1     | Hubraum in cm <sup>3</sup>                                    |
| P.2/P.4 | Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min <sup>-1</sup>        |
| P.3     | Kraftstoffart oder Energiequelle                              |
| Q       | Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)              |
| R       | Farbe des Fahrzeugs   |
| S.1     | Sitzplätze einschließlich Fahrersitz                          |
| S.2     | Stehplätze  |
| T       | Höchstgeschwindigkeit in km/h                                 |
| U.1     | Standgeräusch in dB (A)                                       |
| U.2     | Drehzahl in min <sup>-1</sup> zu U.1                          |
| U.3     | Fahrgeräusch in dB (A)  |
| V.7     | CO <sub>2</sub> (in g/km) kombinierter Wert                   |
| V.9     | Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse        |
| (2)     | Hersteller-Kurzbezeichnung                                    |
| (2.1)   | Code zu (2)   |
| (2.2)   | Code zu D.2 mit Prüfziffer                                    |
| (3)     | Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer                |
| (4)     | Art des Aufbaus   |
| (5)     | Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus                |

H



.....  
Unterschrift

- |        |   |
|--------|---|
| (6)    | Datum zu K  |
| (7)    | Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg |
| (7.1)  | Achse 1 bis (7.3) Achse 3                                       |
| (8)    | Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg    |
| (8.1)  | Achse 1 bis (8.3) Achse 3                                       |
| (9)    | Anzahl der Antriebsachsen                                       |
| (10)   | Code zu P.3   |
| (11)   | Code zu R   |
| (12)   | Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m <sup>3</sup>       |
| (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 Aenderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

ZBI

BUNDES  
RÜCKEREI 2014

32. In Anlage 6 werden in der Bezeichnung der Anlage im Klammerzusatz die Wörter „zu § 11 Absatz 3“ durch die Wörter „zu § 11 Absatz 4“ ersetzt.
  
33. Anlage 8 wird wie folgt geändert:
  - a) In Abschnitt 1 Nummer 4 wird dem einleitenden Wortlaut folgender Satz 3 angefügt:  
„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.“
  - b) In Abschnitt 2 wird das Muster des Verwertungsnachweises wie folgt gefasst:

Passer für EDV Seite 1 von 2 Verwertungsnachweis (VN)

**Verwertungsnachweis**

Ausfüllen vom Demontagebetrieb

Datum: \_\_\_\_\_ Ifd. Nr.: \_\_\_\_\_

Betriebsnummer <sup>1)</sup>: \_\_\_\_\_ Ktz-Kennzeichen: \_\_\_\_\_

Blatt 1:  
Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt. Zutreffendes bitte ankreuzen  oder ausfüllen!

1	Angaben zum Fahrzeughalter/-eigentümer	Ausfüllen 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 <input type="checkbox"/>	
2	Angaben zum Fahrzeug	Ausfüllen v. Annahme-/Rücknahmestelle bzw. Demontagebetrieb
2.1	Fahrzeugklasse _____	Fahrzeugmarke _____ Fahrzeugmodell _____
2.2	Fahrzeug-Ident.-Nr. _____	letztes amtliches Kennzeichen _____
2.3	Tag der ersten Zulassung _____	Fahrzeuggewicht gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 23 AltfahrzeugV _____ Unterscheidungszeichen _____
2.4	Angaben zum Fahrzeug ganz oder teilweise nicht verfügbar <input type="checkbox"/>	
3	Angaben zur Annahme-/Rücknahmestelle	Angaben erteilen, wenn das Fahrzeug unmittelbar bei einem Demontagebetrieb abgegeben wird. Ausfüllen 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? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> 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 § 26 der Nachweisverordnung

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

BARCODEFELD 75 x 15 mm

<input type="checkbox"/> Passer für EDV	Seite ② von ②	Verwertungsnachweis (VN)
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <p><b>Verwertungsnachweis</b></p> <p><small>Auszufüllen vom Demontagebetrieb</small></p> <p>Datum <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Betriebsnummer <sup>1)</sup> <input style="width: 100%;" type="text"/></p> </div> <div style="width: 35%;"> <p><small>lfd. Nr.</small> <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><small>Kfz-Kennzeichen</small> <input style="width: 100%;" type="text"/></p> </div> </div> <p>Blatt 1: Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt. <span style="float: right;">Zutreffendes bitte ankreuzen <input type="checkbox"/> oder ausfüllen!</span></p>		
<b>4</b>	<b>Angaben zum Demontagebetrieb</b>	<b>Auszufüllen vom Demontagebetrieb</b>
<p>4.1 Name <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>4.2 Straße <input style="width: 100%;" type="text"/> <small>Hausnr.</small> <input style="width: 50px;" type="text"/></p> <p>4.3 Land <sup>2)</sup> <input style="width: 30px;" type="text"/> PLZ <input style="width: 30px;" type="text"/> Ort <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>4.4 Telefon <input style="width: 100px;" type="text"/> Fax <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>4.5 Anerkannt durch Sachverständigen: Name <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>4.6 Straße <input style="width: 100%;" type="text"/> <small>Hausnr.</small> <input style="width: 50px;" type="text"/></p> <p>4.7 Land <sup>2)</sup> <input style="width: 30px;" type="text"/> PLZ <input style="width: 30px;" type="text"/> Ort <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>4.8 Telefon <input style="width: 100px;" type="text"/> Fax <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>4.9 Datum der letztmaligen Bescheinigung <input style="width: 50px;" type="text"/> Ablaufdatum der Bescheinigung <input style="width: 50px;" type="text"/></p> <p>4.10 Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>4.11 Straße <input style="width: 100%;" type="text"/> <small>Hausnr.</small> <input style="width: 50px;" type="text"/></p> <p>4.12 PLZ <input style="width: 30px;" type="text"/> Ort <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>4.13 Zeigt der Demontagebetrieb der Zulassungsbehörde an, dass das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird?  <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> 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 <input style="width: 100px;" type="text"/> Stempel, Unterschrift <input style="width: 100px;" type="text"/></p>		
<b>5</b>		<b>Auszufüllen vom Letzthalter</b>
<p>Ich bestätige, das Kraftfahrzeug dem o. a. Betrieb nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV überlassen zu haben.                      Ort, Datum <input style="width: 100px;" type="text"/> Stempel, Unterschrift <input style="width: 100px;" type="text"/></p>		
<b>6</b>		<b>Auszufüllen von Zulassungsbehörde</b>
<p>6.1 Der Nachweis wurde vorgelegt vom/von:  <input type="checkbox"/> Fahrzeughalter <input type="checkbox"/> Fahrzeugeigentümer <input type="checkbox"/> Annahme-/Rücknahmestelle <input type="checkbox"/> Demontagebetrieb</p> <p>6.2 Die Angaben zum Fahrzeug und Fahrzeughalter/-eigentümer treffen zu/treffen nicht zu.                      Ort, Datum <input style="width: 100px;" type="text"/> Stempel, Unterschrift <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p><small><sup>1)</sup> von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 28 der Nachweisverordnung</small></p> <p><small><sup>2)</sup> Unterscheidungszeichen im Internationalen Kfz-Verkehr, z.B. NL, F, B, A</small></p>		

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

BARCODEFELD 75 x 15 mm

34. Nach Anlage 8 werden folgende Anlagen 8a und 8b eingefügt:

**„Anlage 8a**

(zu § 15c Absatz 4)

### **Verifizierung der Prüfziffer**

Die Verifizierung der Prüfziffer des Untersuchungsberichts oder Prüfprotokolls für den Nachweis einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in internetbasierten Zulassungsverfahren nach § 15c Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 erfolgt durch das Portal der Zulassungsbehörde in folgender Art und Weise:

1. Im Portal ist ein Datensatz zu erzeugen, in dem die in § 15c 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 § 15c Absatz 3 errechnet.
3. Die nach Nummer 2 errechnete Prüfziffer wird mit der nach § 15c Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 übermittelten Prüfziffer abgeglichen. Stimmen beide Prüfziffern vollständig überein, gilt der vorgeschriebene Nachweis als erbracht.

**Anlage 8b**

(zu § 15e Absatz 3)

**Verifizierung und Verarbeitung der Daten  
für die internetbasierte Wiederzulassung**

1. Das reservierte Kennzeichen, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Sicherheitscode nach § 15b Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 werden mit den im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten abgeglichen. Die zuständige Zulassungsbehörde wird festgestellt und die in § 30 und § 32 genannten Daten werden dem Portal aus dem Zentralen Fahrzeugregister übermittelt.
2. Die nach § 15e Absatz 2 und § 15b Absatz 3 in das Portal eingegebenen Daten werden mit den nach Nummer 1 übermittelten Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister abgeglichen.
3. Die Nummer der elektronischen Versicherungsbestätigung wird mit der von der Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer betriebenen Datenbank abgeglichen und von dort werden die Daten nach § 23 Absatz 2 an das Portal übermittelt.
4. Die Daten für die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer werden über das Verfahren der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde verifiziert.
5. Das Portal erzeugt den für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer erforderlichen Datensatz. Der antragstellenden Person wird durch das Portal 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 und Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gilt § 15c.
7. Mit den Daten über die antragstellende Person nach § 15b Absatz 3 wird vom Portal eine automatisierte Abfrage bei der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde über Kraftfahrzeugsteuerrückstände im Sinne von § 13 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durchgeführt.
8. Mit den Daten über die antragstellende Person nach § 15b Absatz 3 kann vom Portal eine automatisierte Abfrage bei der Datenbank, die die nach Landesrecht zuständige Behörde über Rückstände aus Gebühren oder Auslagen aus vorangegangenen Zulassungsvorgängen führt, durchgeführt werden, soweit dies landesrechtlich im Rahmen des § 6a Absatz 8 des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehen ist.

Die verifizierten und erstellten Daten werden den Antragsdaten im Portal hinzugefügt.“

35. Anlage 10 wird wie folgt geändert:

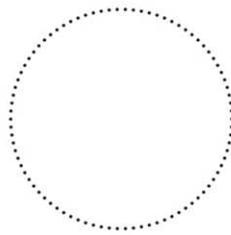
- a) In der Bezeichnung der Anlage werden im Klammerzusatz die Wörter „§ 16a Absatz 2 Satz 1“ durch die Wörter „§ 16a Absatz 5 Satz 1“ ersetzt.
- b) Die Vordrucke für die Fahrzeugscheine für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen werden wie folgt gefasst:



Rückseite

(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

X Weitere HU:



.....  
Unterschrift

Zur Beachtung!

Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.

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 Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg (Leermasse)
G	Masse 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 Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hohlraum in cm <sup>3</sup>
P.2/P.4	Nennleistung in kW/(Nenn Drehzahl bei min <sup>-1</sup> )
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/Kg (nur bei Kraftträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrersitz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min <sup>-1</sup> zu U.1
U.3	Fahrgeräusch in dB (A)
V.7	CO <sub>2</sub> (in g/km) kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu P.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus
(6)	Datum zu K
(7)	Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg (7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
(8)	Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg (8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3
(9)	Anzahl der Antriebsachsen
(10)	Code zu P.3

- (11) Code zu R
- (12) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m<sup>3</sup>
- (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 Neuausstellung des Fahrzeugscheins ist hierfür nicht erforderlich.



## Artikel 2

### Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

In § 34 Absatz 2 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 dieser Verordnung geändert worden ist, werden im einleitenden Satzteil die Wörter „, soweit sie von den zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung berechtigten Personen übermittelt worden sind“ gestrichen.

## Artikel 3

### Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch *Artikel 1 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden im Abschnitt II nach der Angabe zu § 29 folgende Angaben eingefügt  
„§ 29a Datenübermittlung“.
2. § 19 Absatz 5 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 2 werden die Wörter „Sätze 3 bis 5“ durch die Wörter „Sätze 3 bis 6“ ersetzt.
  - b) In Satz 4 werden die Wörter „oder Kurzzeitkennzeichen“ gestrichen.
  - c) Folgender Satz wird angefügt: „Kurzzeitkennzeichen dürfen nur nach Maßgabe des § 16a Absatz 6 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung verwendet werden.“
3. § 29 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach den Wörtern „roten Kennzeichen“ die Wörter „nach den §§ 16 und 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ eingefügt.
  - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Kurzzeitkennzeichen“ die Wörter „oder Ausfuhrkennzeichen“ eingefügt.
    - bb) Nach Satz 2 werden die folgenden Sätze 3 und 4 eingefügt:

„Prüfplaketten in Verbindung mit Plakettenträgern sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde zuzuteilen und von dem Halter oder seinem Beauftragten auf dem hinteren amtlichen Kennzeichen dauerhaft und gegen Missbrauch gesichert anzubringen. Abgelaufene Prüfplaketten sowie gegebenenfalls vorhandene Plakettenträger sind vor Anbringung neuer Prüfplaketten oder neuer Prüfplaketten in Verbindung mit Plakettenträgern zu entfernen.“

4. In Abschnitt II wird nach § 29 folgender § 29a eingefügt:

**„§ 29a**

**Datenübermittlung**

Die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfungen nach § 29 berechtigten Personen sind verpflichtet, unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Wochen, nach Abschluss einer Hauptuntersuchung oder einer Sicherheitsprüfung die in § 34 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsordnung genannten Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister zu übermitteln. Darüber hinaus dürfen die zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 berechtigten Personen nach Abschluss einer Hauptuntersuchung die in § 34 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsordnung genannten Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister übermitteln.“

5. Der Anlage VIII Nummer 2.3 Satz 2 werden folgende Wörter angefügt: „, jedoch nicht bei der Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens.“

6. In Anlage IX wird die grafische Darstellung der Prüfplakette durch folgende grafische Darstellung ersetzt:



<sup>2</sup>

**Artikel 4**

---

<sup>2</sup> Bildrechte beim BMVI

### Weitere Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

In § 29a Satz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 3 dieser Verordnung geändert worden ist, wird das Wort „dürfen“ durch das Wort „müssen“ ersetzt.

### Artikel 5

#### Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Nummer 174 in der Spalte „Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)“ und in der Nummer 252 in der Spalte „StVO“ wird jeweils die Angabe „§ 11 Absatz 5“ durch die Angabe „§ 11 Absatz 6“ ersetzt“.
2. In der Nummer 175a in der Spalte „Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)“ werden die Wörter „§ 16a Absatz 3 Satz 5“ durch die Wörter „§16a Absatz 4 Satz 3“ ersetzt.
3. Die Nummer 178a wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„178a	Betriebsverbot wegen Verstoßes gegen Mitteilungspflichten oder gegen die Pflichten beim Erwerb des Fahrzeugs nicht beachtet	§ 13 Absatz 1 Satz 5, auch i. V. m. Absatz 4 Satz 7, Absatz 3 Satz 2, § 48 Nummer 7	40 €“.

4. In der Nummer 179 in der Spalte „Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)“ werden die Wörter „oder § 16a Absatz 5 i. V. m. § 16 Absatz 5 Satz 3“ durch die Wörter „§ 16a Absatz 3 Satz 4“ ersetzt.

5. Nach der Nummer 179b wird folgende Nummer 179c eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„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	§ 10 Absatz 11 Satz 3, § 48 Nummer 9b	10 €“.

6. Die Nummer 180a wird durch folgende Nummern 180a bis 180e ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„180a	Als Halter ein Fahrzeug nicht oder nicht ordnungsgemäß außer Betrieb setzen lassen	§ 15 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, § 48 Nummer 8 Buchstabe b	15 €
	<b>Internetbasierte Zulassung</b>		
180b	Als Halter einen Plakettenträger nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß (ausgenommen auf einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen) angebracht	§ 15e Absatz 6 Satz 1, § 48 Nummer 14	40 €
180c	Plakettenträger auf einem Kennzeichenschild mit einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht	§ 15e Absatz 6 Satz 2, § 48 Nummer 14a	65 €
180d	Fahrzeug ohne die dafür übersandten Plakettenträger oder mit einem anderen als den angebrachten Plakettenträgern zugehörigen zugeteilten Kennzeichen in Betrieb gesetzt,	§ 15e Absatz 6 Satz 3, § 48 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	§ 15e Absatz 6 Satz 4, § 48 Nummer 2	70 €“.

7. Die Nummern 181a und 181b werden aufgehoben.

8. Die Nummer 182 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„182	Kurzzeitkennzeichen für unzulässige Fahrten oder an einem anderen Fahrzeug verwendet	§ 16 Absatz 3 Satz 1, § 48 Nummer 18a	50 €“.

9. In der Nummer 183b in der Spalte „Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)“ werden die Wörter „§ 16a Absatz 3 Satz 1“ durch die Wörter „§16a Absatz 5 Satz 3“ ersetzt.

### Artikel 6

#### Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch *Artikel 3 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I, S. 1573)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- In den Gebühren-Nummern 119.5 und 119.7 werden jeweils die Wörter „Stempeln oder Plaketten und Prüfmarken“ durch die Wörter „ Stempeln, Plaketten, Plakettenträgern, Prüfmarken,“ ersetzt.
- Die Gebühren-Nummer 123 wird durch folgende Gebühren-Nummern 123 bis 123.2 ersetzt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„123	Zuteilung einer Zulassungsbescheinigung Teil II (einschließlich der Aufstellung der Erfassungsunterlagen)	
123.1	Zuteilung einer Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 12 Absatz 3 Nummer 2 FZV über die Zulassungsbehörde	3,60
123.2	Zuteilung einer Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 12 Absatz 3 Nummer 1 FZV zur Ausfüllung durch den Hersteller oder dessen bevollmächtigten Vertreter nebst Überwachung	6,45“.

## 3. Die Gebühren-Nummer 124 wird wie folgt gefasst:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„124	Aufstellung von Erfassungsunterlagen für das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) – bei Fahrzeugen ohne Zulassungsbescheinigung Teil II – bei der Ausgabe der roten Kennzeichen oder der Kurzzeitkennzeichen oder Berichtigung der Erfassungsunterlagen bei Halterwechsel	2,60“.

## 4. Die Gebühren-Nummer 125 wird wie folgt gefasst:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„125	Berichtigung der Erfassungsunterlagen für das ZFZR in anderen Fällen	0,60“.

## 5. Die Gebühren-Nummer 145 wird wie folgt gefasst:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„145	Auskunft aus dem Fahreignungsregister an eine Behörde in Fahrerlaubnisangelegenheiten und sonstigen in § 30 Absatz 1 Nummer 3, Absatz 2, 4, 4a und 4b StVG aufgeführten Verwaltungsmaßnahmen, soweit sie durch einen Antragsteller veranlasst werden	3,30“.

## 6. In den Gebührennummern 221 und 221.1 wird die Angabe „221.7“ jeweils durch die Angabe „221.8“ ersetzt.

## 7. Die Gebühren-Nummer 221. 6 wird wie folgt gefasst:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„221.6	Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung innerhalb desselben Zulassungsbezirks – ohne Halterwechsel und ohne Änderung des Kennzeichens –, außer im Fall der Nummer 221.7	11,60“.

## 8. Nach der Gebühren-Nummer 221. 6 wird folgende Gebühren-Nummer eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„221.7	Internetbasierte Wiederzulassung	12,50“.

9. Die bisherigen Gebühren-Nummern 221.7 und 221.8 werden Gebühren-Nummern 221.8 und 221.9.
10. In der Gebühren-Nummer 224.3 werden in der Spalte „Gegenstand“ folgende Wörter angefügt: „außer bei internetbasierter Außerbetriebsetzung“.
11. In der Gebühren-Nummer 225 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „0,70 Euro“ durch die Angabe „0,90 Euro“ ersetzt.
12. In den Gebühren-Nummern 227.3 bis 227.5 und 227.7 werden die Wörter „zulassungsfreien, aber kennzeichenpflichtigen“ durch die Wörter „zulassungsfreien kennzeichenpflichtigen“ ersetzt.
13. In der Gebühren-Nummer 227.6 wird in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „26,30“ durch die Angabe „27,00“ ersetzt.
14. Nach der Gebühren-Nummer 228.2 wird folgende Gebühren-Nummer eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„228.3	je Plakettenträger	0,30“.

15. In Gebühren-Nummer 413 werden im Kopf der Tabelle die Wörter „§ 14 Absatz 6 Satz 5 FZV“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 2 Satz 4“ ersetzt.

## Artikel 7

### Änderung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung

In § 11 Absatz 3 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 126), die zuletzt durch *Artikel 4 der Verordnung vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232)* geändert worden ist, werden die Wörter „durch schriftlichen Bescheid“ durch die Wörter „durch Bescheid in Schriftform oder elektronischer Form“ ersetzt.

## **Artikel 8**

### **Bekanntmachungserlaubnis**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in der vom Inkrafttreten dieser gesamten Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## **Artikel 9**

### **Inkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am ... (Einsetzen: erster Tag des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft.

(2) Artikel 6 Nummer 2 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(3) Artikel 2 und 4 treten am 20. Mai 2018 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## Begründung

Die Verordnung realisiert die internetbasierte Wiederzulassung außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk. Mit der Identifizierung der antragstellenden Person im Portal und der Eingabe der für die Wiederzulassung benötigten Daten wird ein Antrag auf Erlass eines Verwaltungsaktes gestellt, bei dem in Verantwortung der zuständigen Zulassungsbehörde verschiedene Validierungen und Prüfungen erfolgen. Die Übermittlung der Antragsdaten erfolgt vom jeweiligen Portal über einen zentralen i-Kfz-Webservice des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) an das für jede Zulassungsbehörde beim KBA eingerichtete elektronische Postfach. Das Fachverfahren der Zulassungsbehörde ruft diese Daten zur abschließenden Bearbeitung des Verwaltungsaktes in der Zulassungsbehörde ab und sendet dem Halter die neue Zulassungsbescheinigung Teil I und Stempelplakettenträger mit jeweils darauf aufgebrachtener Stempelplakette. Der Halter bringt die Stempelplakettenträger auf den Kennzeichenschildern an.

Eine wichtige Voraussetzung für dieses Verfahren ist die elektronische Nachweisbarkeit der bestandenen Hauptuntersuchung bzw. Sicherheitsprüfung des betroffenen Fahrzeugs. In gleichzeitiger Umsetzung von Vorgaben der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/46/EU werden hierzu künftig die Ergebnisse aller Hauptuntersuchungen (HU) und Sicherheitsprüfungen (SP) nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung von den durchführenden Stellen an das KBA übermittelt und dort im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert. Für den Fall, dass diese Übermittlung nicht rechtzeitig vor der gewünschten Wiederzulassung erfolgt, kann die durchführende Stelle zudem optional eine Prüfziffer auf den Untersuchungsbericht aufbringen, mit der umgehend ein elektronischer Nachweis ebenfalls möglich ist.

Mit der Aufnahme des Wirkbetriebs der internetbasierten Wiederzulassung (2. Stufe des Gesamtprojektes i-Kfz) werden nur noch Zugänge zur internetbasierten Fahrzeugzulassung mittels Portalen der zuständigen Zulassungsbehörden der Länder zur Verfügung stehen; dies gilt auch für die internetbasierte Außerbetriebsetzung (1. Stufe i-Kfz).

Zudem wird die Nutzung der Verfahren auch einer bevollmächtigten Person, soweit zusätzliche landesrechtliche Voraussetzungen vorliegen, ermöglicht.

Darüber hinaus enthält die Verordnung folgende Regelungen:

- Ausdrückliche Regelung oder systematisch konsequente Ergänzung von bestimmten Verpflichtungen der Fahrzeughalter (§ 8 Abs. 1a, § 9 Abs. 3, § 10 Abs. 11 und § 13 Abs. 3 FZV) sowie der zugehörigen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände (§ 48 FZV, Nr. 178a und 179c BKat) in Entsprechung zu den Verpflichtungen der Fahrzeugführer.

- Klarstellung zur möglichen Ausführung von Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen (§ 9 Absatz 3 und Anlage 4 FZV).
- Klarstellungen auf Grund Praxis-Erfahrungen z. B. in der FZV bei der Berechtigung zum Führen eines CC-/CD-Zeichens ( § 11 Abs. 3 FZV) inkl. Sanktionierung (§ 48 FZV, Nr. 179c BKat), bei der Kennzeichenreservierung nach Umkennzeichnungsverzicht (§ 14 Abs. 1 Satz 5 FZV) und in der StVZO bei den Ausnahmen von der Untersuchungs-/Nachweispflicht (§ 29 und Anlage VIII StVZO) und der Prüfplakettendarstellung (Anlage IX der StVZO).
- Ausdrückliche Regelung zur Wahrung des Offenbarungsverbot bei der Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II (§ 12 Abs. 5 FZV).
- Inhaltliche und redaktionelle Anpassung der Verweise auf die DIN 74069 angesichts deren Neuauflage aus Mai 2016 (§ 10 Abs. 2 und Anlage 4 der FZV).
- Anpassung und Klarstellung der Verfahrensregelungen bei Nichterfüllung der Mitteilungspflichten nach Fahrzeugveräußerung an die Bedürfnisse der Praxis (§ 13 Abs. 4 FZV).
- Erfassung auch der Vorlage von harmonisierten Verwertungsnachweisen aus anderen EU-Mitgliedstaaten (§ 15, § 30 Abs. 1 Nr. 27, § 31 Abs. 1 Nr. 27 FZV). Stärkung der Erfassungs- und Reaktionsmöglichkeiten durch Sanktionierung der Halterpflichten (§ 48 FZV) und Aufbietungsmöglichkeit.
- Klarstellung in § 16 Abs. 1 FZV in Verbindung auch mit § 2 Nr. 25 FZV und enge Erweiterung der Verwendungszwecke des roten Händlerkennzeichen aus Anlass der Verordnungsvorlage des Bundesrates aus BR-Drucksache 432/15.
- Klarstellungen bei den Regelungen zum Kurzzeitkennzeichen nebst Erweiterung um eine Ausnahme für die Stufenfertigung in § 16a FZV, redaktionelle Folgekorrekturen und systematischen Anpassungen von diesbezüglichen Verweisen sowie der StVZO, BKatV und zweier Gebührentatbestände.
- Ausdrückliches Verbot der sog. Fernzulassung in § 20 FZV zur Klarstellung.
- Zulassung ausländischer zulassungsfreier Anhänger zum vorübergehenden Verkehr in bestimmter Konstellation (§§ 20, 21 FZV).
- Folgeänderungen auf Grund des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes vom 08.06.2015 (in § 36 FZV) und der Strukturreform in der Zollverwaltung zum 01.01.2016 (in Anlage 3 der FZV).
- Umsetzung einer automatisierten ZFZR-Auskunft an die Umsatzsteuerbehörden und Ergänzung des bisherigen Auskunftsumfangs um Datenänderungen in § 39 FZV.
- Umsetzung der Richtlinie 2014/46/EU durch Anpassungen der den Verwertungsnachweis betreffenden Regelungen (§ 15 FZV) und der Vordrucke für die ZB I (§ 50 sowie Anlagen 5

und 10 der FZV). Hierzu und zur Umsetzung von Teilen der Richtlinie 2014/45/EU Einführung der direkten und umfassenden Übermittlung der Daten aus Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen von den durchführenden Stellen an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister.

- Aufhebung durch Zeitablauf von § 36a sowie § 50 Abs. 8 und 9 FZV.
- Nähere Regelung der Ausgestaltung des Kennzeichens für Elektrofahrzeuge und weitere Präzisierungen in Anlage 4 FZV.
- Öffnung von Schriftformerfordernissen für die elektronische Übermittlung in § 13 Abs. 2 sowie § 14 Abs. 1 Satz 4 FZV und in der EG-FGV.
- Finanzierung von Felduntersuchungen an Kraftfahrzeugen durch das KBA in Zuge der aktuellen Abgasthematik mittels Gebühren.

## **1. Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

### **A. Allgemeines**

#### **Ziel der Regelungen zur internetbasierten Zulassung**

Das Verwaltungsverfahren der Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern soll für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung effizienter und weniger zeitaufwendig gestaltet werden.

Zu diesem Zweck werden die Vorschriften über die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsvorgängen mit dieser Verordnung wie folgt weiterentwickelt:

1. Für die Abwicklung der internetbasierten Zulassungsvorgänge wird ausschließlich der Zugang über die von den Zulassungsbehörden angebotenen Portale vorgesehen. Das zentrale i-Kfz-Portal (i-Kfz = internetbasierte Fahrzeugzulassung) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wird nicht weiter vorgehalten, sodass nur noch Zugänge zu internetbasierten Fahrzeugzulassungsvorgängen über die Portale der zuständigen Zulassungsbehörden der Länder zur Verfügung stehen werden; dies gilt so auch für die internetbasierte Außerbetriebsetzung.
2. Neu eingeführt wird die internetbasierte Abwicklung der Wiederzulassung von zuvor außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk. Insoweit besteht zwar mit 0,6 Mio. Wiederzulassungen bei insgesamt 27 Mio. Zulassungsvorgängen im Jahr ein nur begrenztes Anwendungspotential. Mit dieser zweiten Stufe der internetbasierten Fahrzeugzulassung werden aber weitere Elemente eingeführt, die erforderlich sind, um nicht

nur Außerbetriebsetzungen, sondern auch weitere Fahrzeugzulassungsvorgänge über das Internet abwickeln zu können und deren Funktionsweise praktisch zu überprüfen. Das schafft eine Erfahrungsgrundlage für die spätere Erweiterung des Verfahrens.

Dabei werden bereits folgende wichtige Funktionen und Komponenten für das Gesamtverfahren i-Kfz bereitgestellt:

- die Verknüpfung des internetbasierten Verfahrens mit dem bestehenden Verfahren der elektronischen Versicherungsbestätigung (eVB-Verfahren), dem Kraftfahrzeugsteuer-Verfahren (KraftSt-Verfahren) und der Gebührenrückstandsprüfung in den Ländern.
- Plakettenträger als Trägersystem, um ein Aufbringen der Stempelplaketten und HU-Plaketten durch den Halter zu ermöglichen.
- die Übermittlung von Daten zur Hauptuntersuchung (HU) von Fahrzeugen durch die Überwachungsinstitutionen (ÜI) an das KBA und deren Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) sowie die entsprechende Übermittlung und Speicherung von Daten über die Sicherheitsprüfung (SP).

3. Die Verordnung setzt zugleich die Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03.04.2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge um und dient zugleich teilweise der Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03.04.2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG im Hinblick auf diejenigen Regelungen, die die Speicherung der Ergebnisse der Hauptuntersuchung betreffen. Hierdurch werden Synergien genutzt und doppelte Entwicklungsaufwände vermieden.

4. In rechtsförmlicher Hinsicht werden die Vorschriften über die internetbasierten Fahrzeugzulassungsvorgänge in einem eigenen Abschnitt geregelt. Auch die schon bestehenden Vorschriften über die internetbasierte Außerbetriebsetzung werden dorthin überführt. Das hat den Zweck, die Vorschriften übersichtlich an einer Stelle der Verordnung zu konzentrieren, zumal absehbar ist, dass weitere spezielle Vorschriften für die internetbasierten Fahrzeugzulassungsvorgänge in der Zukunft hinzukommen werden. Regelungstechnisch folgen diese Regelungen dem Ansatz, dass auch im internetbasierten Verfahren die allgemeinen Zulassungsvorschriften gelten und der besondere Abschnitt nur die Besonderheiten bei der Umsetzung im internetbasiert geführten Dialog regelt.

Hinzu kommen Regelungen, die die sicherere technische Abwicklung gewährleisten. Ihnen liegt insbesondere zugrunde, dass eine solche technische Lösung gewählt werden muss, die die Sicherheit des ZFZR berücksichtigt. Das ist erforderlich, weil die Zulassungsbehörden einen online-Schreib- und Lesezugriff auf dieses beim KBA geführte Register haben und deshalb Vorkehrungen getroffen werden müssen, die verhindern, dass Cyberangriffe, die sich gegen das Portal der Zulassungsbehörde richten, auch Auswirkungen auf das zentrale Register haben. Nur insoweit werden Regelungen getroffen, die zuvor mit den Ländern und Interessenvertretern der kommunalen Behörden abgestimmt worden sind, um die Antragstellung über die Portale der Zulassungsbehörden sicher zu ermöglichen.

Die Erfüllung der Sicherheitsstandards bleiben dagegen unter Berücksichtigung sicherheitstechnischer Mindestanforderungen weiter in der Verantwortung der jeweiligen örtlichen Behörde.

Mit der Verwirklichung der zweiten Stufe von i-Kfz werden die Potentiale, die E-Government-Lösungen generell bieten, im Zulassungsverfahren genutzt. Die Vorteile bestehen darin, dass Bürger und Wirtschaft große zeitliche und räumliche Flexibilität haben und ein geringer Aufwand für die Durchführung des Verfahrens anfällt. Unternehmen, die im Bereich der Kfz-Zulassung tätig sind, wie z. B. Kennzeichen-, Plaketten- und Fachverfahrenshersteller, Zulassungsdienstleister, Flottenbetreiber oder Überwachungsorganisationen haben sich an der Gestaltung der künftigen internetbasierten Vorgänge beteiligt. Die Verwaltung kann ihre Verwaltungsvorgänge effizienter gestalten und die Verwaltungsmodernisierung fördern. Die Verbreitung von E-Government in Deutschland wird gefördert, indem Online-Ausweisfunktion, De-Mail-Nachricht im Sinne des De-Mail-Gesetzes und eine elektronische Bezahlungsfunktion (E-Payment) Bestandteile der internetbasierten Verfahren sind. Zudem wird elektronisch die Erteilung eines SEPA-Lastschrift-Mandats für die Kraftfahrzeugsteuer im Antragsverfahren ermöglicht.

### **Demografische Auswirkungen der Regelungen zur internetbasierten Zulassung**

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 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.

### **Verfahren der internetbasierten Wiederzulassung**

Praktisch wird das Verfahren der internetbasierten Wiederzulassung wie folgt stattfinden:

Die Antragstellung zur Wiederzulassung erfolgt über das jeweilige Portal der zuständigen Zulassungsbehörde. Mit der Identifizierung der antragstellenden Person im Portal und der Eingabe der für die Wiederzulassung benötigten Daten wird das Verfahren zur Wiederzulassung in Gang gesetzt. Die erforderlichen Validierungen und Prüfungen erfolgen in Verantwortung der zuständigen Zulassungsbehörde.

Bei der Ausgestaltung des Verfahrens ist berücksichtigt, dass rein maschinelle Entscheidungen nach dem Verwaltungsrecht bislang nicht getroffen werden können. Aus diesem Grund erfolgt kein automatischer Verfahrensabbruch, wenn die Validierung oder Prüfung zu einem negativen Ergebnis führt, sondern der antragstellenden Person wird die Möglichkeit gegeben, die Eingaben zu korrigieren oder das Verfahren abubrechen. Die antragstellende Person hat auch die Möglichkeit, den Antrag mit den unkorrigierten, einer Wiederzulassung entgegenstehenden Daten zu stellen. Im Falle einer Antragstellung wird sie darauf hingewiesen, dass sie das Verfahren in der Behörde fortsetzen kann.

Hat die antragsstellende Person die Übermittlung der Antragsdaten bestätigt und die Bezahlung der Gebühren mittels eines E-Payment-Systems durchgeführt, so erfolgt die Übermittlung aus dem Portal der Zulassungsbehörde über den zentralen i-Kfz-Webservice des KBA an das elektronische Postfach der Zulassungsbehörde beim KBA. Das Fachverfahren der Zulassungsbehörde ruft die Antragsdaten zur abschließenden Bearbeitung in der Zulassungsbehörde aus diesem ab.

Einige Voraussetzungen für die Wiederezulassung eines Fahrzeugs müssen von der antragstellenden Person jeweils in einem von der internetbasierten Wiederezulassung getrennten vorgelagerten, eigenständigen Verfahren geschaffen werden. Das betrifft

- den Nachweis einer gültigen Kfz-Haftpflichtversicherung über das eVB-Verfahren mit Erhalt einer eVB-Nr.,
- das Erlangen des Nachweises einer gültigen Hauptuntersuchung (HU) und/oder Sicherheitsprüfung (SP), wobei gewährleistet sein muss, dass dieser entweder aufgrund der Eintragung im ZFZR oder der auf dem HU-Bericht / SP-Prüfbericht aufgetragenen Prüfziffer geführt werden kann,
- die Entrichtung etwaiger Kraftfahrzeugsteuerrückstände des Halters bei der Zollverwaltung.

Außerdem kann das Verfahren der internetbasierten Wiederezulassung nur bei Einhaltung der folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden:

- Das Fahrzeug muss außer Betrieb gesetzt worden sein.
- Es muss eine Reservierung des bis zur Außerbetriebsetzung zugeteilten Kennzeichens für die Wiederezulassung vorliegen.
- Die antragstellende Person muss im Besitz einer Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) mit aufgetragenen Sicherheitscode (ab 01.01.2015) sein.
- Sie muss über einen Personalausweis (PA) oder elektronischen Aufenthaltstitel (eAT) mit aktivierter Online-Ausweisfunktion verfügen.
- Die antragstellende Person muss eine natürliche Person, bisheriger Halter des Fahrzeugs und Inhaber des Kontos, von dem die Kraftfahrzeugsteuer abgebucht werden soll, sein.
- Die antragstellende Person muss ihren Wohnsitz im selben Zulassungsbezirk haben, in dem die Außerbetriebsetzung stattgefunden hat.

Auf dieser Grundlage wird das Verfahren in folgenden Schritten abgewickelt:

- Die antragstellende natürliche Person ruft das Portal der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde direkt oder über ein Servicekonto auf. Die sichere Identifizierung erfolgt anhand des

elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes oder nach § 78 Abs. 5 des Aufenthaltsgesetzes oder anhand sonstiger geeigneter technischer Verfahren mit gleichwertiger Sicherheit für die Identifizierung, wobei solche bislang nicht bestehen, aber in der Zukunft geschaffen werden können. Nach erfolgreicher Identifizierung werden die ausgelesenen personenbezogenen Daten vom eID-Provider an das Portal der Zulassungsbehörde übermittelt. Die antragstellende Person gibt alle für die Wiederzulassung notwendigen Antragsdaten ein: Kennzeichen, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I), Daten zum SEPA- Lastschrift-Mandat für die Kraftfahrzeugsteuer (ggf. Angabe, dass eine Steuerbefreiung / -vergünstigung bei der Zollverwaltung angezeigt werden wird) und elektronische Versicherungsbestätigung (eVB-Nr.) zum Nachweis einer Kfz-Haftpflichtversicherung sowie optional das Datum der Wiederzulassung.

- Die Fahrzeugdaten (Kennzeichen, FIN und Sicherheitscode der ZB I) werden mit dem ZFZR im KBA abgeglichen. Im Ergebnis wird das Fahrzeug, auf das sich der Antrag bezieht, identifiziert. Basis des Datenabgleichs ist der Datensatz, der im Rahmen der Außerbetriebsetzung dieses Fahrzeugs im ZFZR gespeichert worden ist. Für den Fall, dass die fahrzeugbezogenen Daten keinen Treffer im ZFZR ergeben (z. B. aufgrund von Schreibfehlern), kann die antragstellende Person diese korrigieren.
- Im Fall der erfolgreichen Fahrzeugidentifizierung wird die zuständige Zulassungsbehörde anhand des übermittelten ZFZR-Datensatzes (§§ 30, 32 FZV) ermittelt. Sollte sich ergeben, dass die von der antragstellenden Person über das Portal gewählte Zulassungsbehörde nicht zuständig ist - z. B. da die antragstellende Person den Wohnsitz in einen anderen Zulassungsbezirk verlegt hat - bekommt die antragstellende Person einen Hinweis auf die zuständige Zulassungsbehörde.
- Im nachfolgenden Schritt erfolgt der Abgleich der Identifizierungsdaten der antragstellenden Person mit den im ZFZR gespeicherten Halterdaten, die bei der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs gespeichert worden sind. Sind die Identifizierungsdaten der antragstellenden Person nicht identisch mit denen des im ZFZR eingetragenen Halters (z. B. bei Namenswechsel des Halters oder unterschiedlichen Schreibweisen im Ausweisdokument und im ZFZR), wird dies der antragstellenden Person am Bildschirm mitgeteilt.
- Nach erfolgreicher Fahrzeugidentifizierung, Zuständigkeitsprüfung und der Identifizierung der antragstellenden Person als letzter Halter des Fahrzeuges erfolgen durch das Portal mittels eines zentralen i-Kfz Webservices des KBA die folgenden Prüfungen:
  - Die Prüfung der Gültigkeit der Hauptuntersuchung und/oder der Sicherheitsprüfung für das betreffende Fahrzeug mittels Abgleichs mit den aus dem ZFZR abgefragten Fahrzeugda-

ten. Ggf. kann die Gültigkeit im Portal auch über entsprechende Eingaben, insbesondere einer HU- / SP-Prüfziffer (Expressverfahren), nachgewiesen werden.

- Die Prüfung der Gültigkeit der eVB-Nr. zwischen dem Portal und der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG (GDV DL) über das KBA als Kopfstelle. Die dabei erzeugte Bestätigung (nach § 6 Absatz 4 Nummer 3 FZV) oder Information über die Unrichtigkeit der eVB-Nr. wird auf demselben Weg an das Portal zurück übermittelt.
- Die Prüfung auf Kraftfahrzeugsteuerrückstände erfolgt auf Basis der aus dem ZFZR ermittelten Halterdaten. Die Übermittlung erfolgt mit Hilfe des KBA als Kopfstelle gegenüber dem KraftSt-Verfahren. Hierbei wird ermittelt, ob Steuerrückstände vorliegen oder nicht. Die dabei erzeugte Information zu Kraftfahrzeugsteuerrückständen wird auf demselben Weg an das Portal zurück übermittelt.
- Die Prüfung auf Gebührenrückstände erfolgt mit Hilfe eines kommunalen Verfahrens anhand der Halterdaten aus dem ZFZR. Es wird ermittelt, ob Gebührenrückstände vorhanden sind oder nicht. Die dabei erzeugte Information zu Gebührenrückständen wird auf demselben Weg an das Portal zurück übermittelt.
- Dem Portal liegen nach Abschluss dieser Prüfschritte die Daten vor, die im weiteren Verfahren erforderlich sind, um die Wiederzulassung vorzunehmen. Das Portal fasst die Ergebnisse so zusammen, dass sie zum einen für die antragstellende Person am Bildschirm sichtbar werden. Zum anderen wird ihr angezeigt, ob die Daten zu einem Verfahrensstand geführt haben, die eine Zulassung im weiteren Verfahren ermöglichen:
  - Das Fahrzeug ist außer Betrieb gesetzt.
  - Eine gültige Reservierung des Kennzeichens liegt vor.
  - Die Gültigkeit der HU/SP wird ausgewiesen.
  - Eine gültige eVB-Nr. liegt vor.
  - Das SEPA-Lastschrift-Mandat für die Kraftfahrzeugsteuer ist erteilt.
  - Kraftfahrzeugsteuerrückstände liegen nicht vor.
  - Status zum Gebührenrückstand.

Bei erfolgreicher Prüfung der oben genannten Zulassungsvoraussetzungen ist der Antrag auf Wiederzulassung vollständig.

- Anschließend wird der antragstellenden Person die Möglichkeit eröffnet, die Gebühren für den Zulassungsvorgang zu entrichten. In diesem Verfahrensgang kann, sofern Gebührenrückstände bestanden haben, der antragstellenden Person auch angeboten werden, diese zu begleichen. Zu diesem Zweck kann die antragstellende Person die Gebühren in einem E- Payment-Verfahren bezahlen.

- Nach Abschluss des Zahlungsvorgangs werden die validierten Daten über den i-Kfz-Webservice des KBA an das elektronische Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde beim KBA übermittelt. Die Zulassungsbehörde fragt ihrerseits in einem aktiven Vorgang das Postfach beim KBA ab und überführt die Daten zur Bearbeitung in das örtliche Fachverfahren.
- Für den Fall, dass die Sachbearbeitung ergeben sollte, dass die Daten die Voraussetzungen zur Wiederezulassung des Fahrzeugs nicht erfüllen und die Nachweise auch nicht im Nachgang im örtlichen Verfahren bei der Zulassungsbehörde vorgelegt wurden, erfolgt die Ablehnung des Antrags. Die Zulassungsbehörde ist berechtigt, hierfür eine Gebühr zu erheben.
- Liegen alle Voraussetzungen vor, erfolgt die Zulassung des Fahrzeugs. Die Zulassungsbehörde übermittelt die Zulassungsdaten an das ZFZR. Gleichzeitig erfolgt aus dem Fachverfahren eine Mitteilung über die Zulassung an das KraftSt-Verfahren sowie an die GDV-DL. Die Zulassungsbehörde fertigt die ZB I aus, bringt die Stempelplaketten auf den, durch die Zulassungsbehörde personalisierten Plakettenträger (nach Abschnitt C der Anlage 4a zu § 10 FZV) auf. Der Verwaltungsakt wird der antragstellenden Person postalisch durch die Versendung der Zulassungsunterlagen an die antragstellende Person bekanntgegeben. Diese bringt die Plakettenträger nach Erhalt auf dem Kennzeichen auf.
- Für den Fall, dass in einem der genannten Schritte ein Ergebnis erzielt wird, aufgrund dessen eine Voraussetzung für die Wiederezulassung als nicht erfüllt angesehen werden muss, wird dies der antragstellenden Person am Bildschirm angezeigt und sie erhält den Hinweis, dass sie, falls sie den Antrag stellt und nicht zurückzieht, innerhalb von 14 Tagen die Zulassungsbehörde zur Weiterbearbeitung des Vorgangs aufsuchen muss. Das Verfahren wird damit mit einem Medienbruch in ein herkömmliches Antragsverfahren auf Wiederezulassung überführt.

## **B. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge**

### **1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

#### **Bund:**

Für den Bund sind keine Auswirkungen auf die Gebühren aus der Kfz-Zulassung zu erwarten.

#### Kraftfahrzeugsteuer:

Infolge der Klarstellung in der FZV, dass Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen ausgeführt werden können, ist von einer großen Inanspruchnahme dieser Kombination auszugehen. Dies hat Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Folge.

(Steuermindereinnahmen (-) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr				
		2017	2018	2019	2020	2021
Insgesamt	- 20	- 10	- 20	- 20	- 20	- 20
Bund	- 20	- 10	- 20	- 20	- 20	- 20

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

### Versicherungsteuer

Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen können auch im Bereich der Versicherungsteuer zu derzeit nicht bezifferbaren Steuermindereinnahmen führen.

### **Länder und Kommunen:**

Für die Länder und Kommunen sind keine Auswirkungen auf die Gebühren aus der Kfz-Zulassung zu erwarten.

## **2. Erfüllungsaufwand**

### **Internetbasierte Wiederzulassung**

Die internetbasierte Wiederzulassung wird die Halter von Fahrzeugen entlasten, da sie sich v. a. den Weg zur Zulassungsbehörde und den damit verbundenen Aufwand sparen können. Auf der Seite der Verwaltung soll mit diesem Verfahren zusammen mit der internetbasierten Außerbetriebsetzung die Terminbelastung bei der Zulassungsbehörde vor Ort verringert werden. Dies führt bei den Beteiligten in der Verwaltung zu Aufwänden für Aufbau und Betrieb des Verfahrens.

Insgesamt können mittel- bis langfristig bis zu 331 000 Fahrzeuge für Bürger internetbasiert wiederzugelassen werden. Hierdurch ergibt sich eine jährliche Entlastung um 144 000 Stunden Zeitaufwand und um Wegekosten von 994 000 Euro. Die knapp 19 000 möglichen gewerblichen Nutzer können um rund 322 000 Euro pro Jahr entlastet werden.

Für das KBA entsteht einmaliger Umstellungsaufwand von rund 485 000 Euro; der jährliche Erfüllungsaufwand erhöht sich um etwa 701 000 Euro. Der Erfüllungsaufwand beim KBA wird im Einzelplan 12 erbracht. Die Bundesfinanzverwaltung erwartet durch Anpassung des KraftSt-Verfahrens zur Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer einen einmaligen Umstellungsaufwand von rund 260 000 Euro. Dieser Mehraufwand an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen werden.

Die Zulassungsbehörden verzeichnen einmalige Kosten für die Anschaffung spezieller Drucker von 412 000 Euro und für die Bearbeitung der möglichen 350 000 internetbasierten Wiederzulassungen einen jährlichen Mehraufwand von rund 658 000 Euro. Für diejenigen Zulassungsbehörden, die bereits ein dezentrales Portal für die Abwicklung der Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen bereithalten, wird für die Erweiterung um die Wiederzulassung einmaliger Umstellungsaufwand von rund 471 000 Euro und zusätzlicher jährlicher Aufwand von rund 86 000 Euro erwartet. Für die Zulassungsbehörden, die bislang das zentrale Portal des KBA nutzen und daher ein dezentrales Portal für die Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung neu einrichten müssen, entstehen bis zu 3,2 Mio. Euro einmaliger Umstellungsaufwand und jährliche Kosten von bis zu 635 000 Euro. Die tatsächliche Höhe der Kosten wird davon abhängen, ob Behörden gemeinsam mit anderen ein Portal nutzen und ob die Bundesländer – wie es einige bereits tun – Landesportale bereitstellen, wodurch sich die Kosten pro Zulassungsbehörde verringern können.

Die Aufwände auf Seiten der Verwaltung ergeben sich durch die Grundidee beim Aufbau der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Die Wiederzulassung ist komplex, da sie verschiedene Komponenten und Funktionen erstmals vollständig internetbasiert ermöglichen soll, u. a. die Prüfung auf eine gültige Kfz-Haftpflichtversicherung, die Erteilung von eines SEPA- Lastschrift-Mandats für die Kraftfahrzeugsteuer, die Prüfung auf eine gültige HU und ggf. SP, die Übergabe der Daten an die Fachverfahren der Zulassungsbehörden und die Einführung von Stempelplakettenträgern. Der Neuaufbau eines solchen Systems verursacht entsprechend Aufwände.

Dem stehen die erwarteten Entlastungen auf Seiten der privaten und gewerblichen Halter der Fahrzeuge gegenüber. Die Fallzahlen liegen bei der Wiederzulassung unter denen anderer Zulassungsvorgänge wie z. B. Neuzulassungen oder Umschreibungen. Für den Aufbau der internetbasierten Fahrzeugzulassung wurde zunächst ein Vorgang mit niedrigen Fallzahlen ausgewählt, um in kleinerem Rahmen die rechtlichen, organisatorischen und technischen Fragestellungen lösen und erproben zu können. Entsprechend sind die erwarteten Entlastungen beim Erfüllungsaufwand geringer als die zusätzlichen Belastungen.

Künftige Ausbaustufen der internetbasierten Fahrzeugzulassung sollen weitere Zulassungsvorgänge – mit höheren Fallzahlen – integrieren, wodurch zusätzliches Entlastungspotenzial für die Halter zu erwarten ist.

<i>Vorgabe bzw. Informationspflicht, Normadressat (Abk.)</i>	<i>Saldo jährlicher Be- und Entlastungen in Tsd. Stunden</i>	<i>Saldo jährlicher Be- und Entlastungen in Tsd. Euro</i>	<i>Einmalige Umstellungskosten in Tsd. Euro</i>
Antrag auf Wiederzulassung eines Fahrzeugs (B)	- 144	- 994	
Antrag auf Wiederzulassung eines Fahrzeugs (W-IP)		- 322	
Aufbau und Betrieb der i-Kfz-Infrastruktur (u. a. Aufnahme von HU- und SP-Daten ins ZFZR, Einrichtung von Webservice-Funktionalitäten) durch das KBA (V)		701	485
Anpassung des KraftSt-Verfahrens (insbesondere zur Entgegennahme der SEPA-Lastschriftmandate von den dezentralen Portalen) durch die Zollverwaltung (V)			260
Bearbeitung der internetbasierten Wiederzulassung durch die Zulassungsbehörden <sup>3</sup> (V)		658	412
Erweiterung bestehender dezentraler Portale um die internetbasierte Wiederzulassung (V)		86	471
Aufbau dezentraler Portale für die internetbasierte Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung (V)		635 (max.)	3 175 (max.)
<b>Gesamt (V) (in Tsd. Euro):</b>		<b>2 080 (max.)</b>	<b>4 803 (max.)</b>

<sup>3</sup> Ohne Erfüllungsaufwand für Portale

## Übrige Änderungen

Die weiteren Klarstellungen bzw. Änderungen erzeugen nur insoweit prognostizierbaren Erfüllungsaufwand, als im Folgenden zu dem betroffenen Normadressaten im Einzelnen dargestellt.

### **2.1 Erfüllungsaufwand für Bürger**

#### *Private Halter: internetbasierte Wiedergulassung eines Fahrzeugs*

Bürger sind von der internetbasierten Wiedergulassung betroffen, soweit sie als private Halter von Fahrzeugen eine Wiedergulassung internetbasiert beantragen.

Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden im Jahr 2014 617 305 Fahrzeuge wiederzugelassen. 509 712 der Wiedergulassungen – dies entspricht 83 Prozent – wurden für private Halter durchgeführt, die übrigen Fälle für gewerbliche Halter und Verfügungsberechtigte.

Bevölkerungsumfragen zum Interesse der Deutschen an Online-Angeboten der öffentlichen Verwaltung geben Hinweise auf das Nutzungspotenzial der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Entsprechend wird geschätzt, dass mittelfristig bis zu 65 Prozent der Wiedergulassungen internetbasiert beantragt werden. Zu berücksichtigen ist, dass erst mit der Ausweitung von E-Government-Angeboten auch Bekanntheit und Nutzung dieser Angebote zunehmen werden. Die internetbasierte Wiedergulassung erfordert die Nutzung des neuen Personalausweises mit eID-Funktion, für die es bislang wenige Anwendungsmöglichkeiten gibt. Zudem kann die internetbasierte Wiedergulassung nur genutzt werden, wenn ein Fahrzeug mit den erst seit dem 01.01.2015 erhältlichen neuen Stempelplaketten und einer neuen ZB I ausgestattet ist und anhand dieser bereits außer Betrieb gesetzt wurde. Diese Voraussetzungen können für den Großteil der Fahrzeuge erst nach einer gewissen Zeit erfüllt werden, d. h. die prognostizierte Nutzung bei 65 Prozent aller Wiedergulassungen kann erst im Lauf der Zeit erreicht werden.

Ausgehend von den genannten Fallzahlen können so mittelfristig 331 313 Fahrzeuge internetbasiert für private Halter wiederzugelassen werden.

Für das internetbasierte Verfahren werden zunächst keine elektronischen Möglichkeiten zur Erteilung und Nutzung von Vollmachten geschaffen, sodass sich Halter nicht – wie im Verfahren in der Zulassungsbehörde – von einem Dritten vertreten lassen können. Mittelfristig ist eine Möglichkeit zur elektronischen Vollmachtregelung geplant.

Der Zeitaufwand für die Durchführung einer Wiedergulassung in der Zulassungsbehörde beträgt rund 9 Minuten. Nicht berücksichtigt ist der Aufwand für den Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung mit Erhalt einer eVB-Nummer, für die Sicherstellung einer gültigen HU

und ggf. SP sowie für die eventuell nötige Beschaffung und die Anbringung der Kennzeichenschilder, da diese Aufwände unabhängig von der Antragstellung sind.

Anhand einer Test-Eingabemaske wurde der voraussichtliche Aufwand für die internetbasierte Antragstellung simuliert. Für die erforderlichen Eingaben werden rund 5 Minuten benötigt.

Vorbehaltlich dessen werden die Halter um rund 4 Minuten Zeitaufwand pro Fall entlastet. Für die genannte mittelfristige Nutzungsprognose von 331 313 internetbasierten Wiederzulassungen wird so eine Entlastung der Bürger um 22 088 Stunden pro Jahr erwartet. Zusätzlich entfallen beim internetbasierten Verfahren pro Fall rund 22 Minuten Wegezeit für den einfachen Weg zur Behörde. Für die genannte mittelfristige Nutzungsprognose von 331 313 internetbasierten Wiederzulassungen wird so eine weitere Entlastung der Bürger um weitere 121 481 Stunden pro Jahr, zusammen also 143 569 Stunden pro Jahr erwartet.

Befragungen haben eine durchschnittliche Wartezeit von 21 Minuten ergeben, sodass die Bürger bei Nutzung der internetbasierten Wiederzulassung pro Fall insgesamt 21 Minuten Wartezeit sparen können. Für die genannte mittelfristige Nutzungsprognose von 331 313 internetbasierten Wiederzulassungen wird so eine weitere Entlastung der Bürger um 115 960 Stunden pro Jahr an Wartezeiten erwartet.

Die durchschnittliche Wegstrecke zu einer Behörde auf Kreisebene beträgt rund 10 km. Um die Wegekosten zu schätzen, wird in Anlehnung an das Steuerrecht eine Entfernungspauschale von 30 Cent pro Kilometer angesetzt. Die Bürger können so durch die internetbasierte Wiederzulassung 3 Euro Wegekosten für den einfachen Weg sparen. Angesichts der mittelfristig erwarteten Nutzungszahlen bedeutet dies ein Entlastungspotenzial von bis zu 993 939 Euro pro Jahr.

#### ***Private Halter: Verwertungsnachweis***

Durch die Änderungen des §15 FZV zum Verwertungsnachweis ist es künftig nicht mehr erforderlich, dass die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II mit dem Aufdruck „Verwertungsnachweis lag vor“ versehen und die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II) durch Abschneiden der unteren linken Ecke entwerten muss. Dies betrifft Fahrzeuge der Klassen M1, N1, L5e. Jährlich fallen in Deutschland rund eine halbe Million Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als Altfahrzeuge an (s. auch Ausführungen zur Verwaltung). Gemäß der Anteile an privaten und gewerblichen Haltern von Pkw in Deutschland (privat ca. 90 Prozent, gewerblich 10 Prozent, Quelle KBA) ergeben sich pro Jahr 450 000 Altfahrzeuge privater Halter. Befragungen bei Zulassungsbehörden in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben ergeben, dass

sich der Bearbeitungsaufwand durch die wegfallenden Vorgänge pro Bearbeitung bzw. Prüfung eines Verwertungsnachweises um ca. eine Minute verringert (Schätzungen lagen zwischen 0,5 und 2 Minuten pro Vorgang). Insgesamt ergibt sich aufgrund der oben ermittelten Fallzahl eine Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger i. H. v. 7 500 h (450 000 Fahrzeuge x 1/60 h je Fahrzeug = 7 500 h).

## **2.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

### ***Gewerbliche Halter: Internetbasierte Wiederzulassung eines Fahrzeugs***

Nach Auszählung des ZFZR wurden im Jahr 2014 107 593 Fahrzeuge durch gewerbliche Halter und Verfügungsberechtigte wiederzugelassen. Tiefergehende Auswertungen lassen den Schluss zu, dass davon knapp 28 500 Fälle auf natürliche Personen entfallen. Unter Berücksichtigung der bereits beschriebenen 65-Prozent-Nutzungsprognose wird geschätzt, dass mittelfristig etwa 18 504 gewerbliche Fahrzeuge pro Jahr für natürliche Personen internetbasiert wiederzugelassen werden.

Die übrigen gewerblichen Fahrzeuge werden auf juristische Personen wiederzugelassen. Da zunächst keine elektronischen Vollmachten nutzbar sind, können juristische Personen die internetbasierte Wiederzulassung vorbehaltlich entsprechender landesrechtlicher Regelungen nicht in Anspruch nehmen.

Analog zu den Bürgern wird angenommen, dass das internetbasierte Verfahren rund 4 Minuten weniger Zeitaufwand erfordert als das Verfahren in der Zulassungsbehörde. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 33,20 Euro pro Stunde<sup>4</sup> können gewerbliche Halter bei einer internetbasierten Wiederzulassung 2,21 Euro Lohnkosten pro Fall sparen. Pro Jahr ist hier mittelfristig eine Entlastung von 40 894 Euro möglich.

Wie bei den Bürgern entfallen auch hier rund 3 Euro Zusatzkosten für die Wegestrecke pro Fall. Mittelfristig können so 55 512 Euro pro Jahr gespart werden.

Die Entlastung bei Lohn- und Zusatzkosten summiert sich auf 96 406 Euro pro Jahr.

Da es sich bei der Antragstellung auf Wiederzulassung eines Fahrzeuges um eine Informationspflicht handelt, stellt diese Entlastung in Höhe von 96 406 Euro auch eine Entlastung bei den Bürokratiekosten der Wirtschaft dar.

---

<sup>4</sup> Durchschnitt für alle Wirtschaftszweige und Qualifikationsniveaus, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

Zusätzlich entfallen auch bei den gewerblichen Haltern 22 Minuten Wegezeiten pro Fall. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 33,20 Euro pro Stunde<sup>5</sup> können gewerbliche Halter bei einer internetbasierten Wiederzulassung 12,17 Euro Lohnkosten pro Fall sparen. Pro Jahr ist hier mittelfristig eine Entlastung von 225 255 Euro möglich. Somit tritt eine Entlastung von insgesamt 321 661 Euro an Erfüllungsaufwand ein.

Überdies entfallen auch bei den gewerblichen Haltern 21 Minuten Wartezeiten pro Fall. Für die genannte mittelfristige Nutzungsprognose von etwa 18 504 internetbasierten Wiederzulassungen wird so eine weitere Entlastung der Wirtschaft um 6 476 Stunden pro Jahr an Wartezeiten erwartet.

### ***Gewerbliche Halter: Verwertungsnachweis***

Durch die Änderung des § 15 FZV zum Verwertungsnachweis ist es künftig nicht mehr erforderlich, dass die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II mit dem Aufdruck „Verwertungsnachweis lag vor“ versehen und die ZB II durch Abschneiden der unteren linken Ecke entwerten muss. Dies betrifft Fahrzeuge der Klassen M1, N1, L5e. Jährlich fallen in Deutschland bei gewerblichen Haltern rund 50 000 Altfahrzeuge an (s. auch Ausführungen zur Verwaltung). Bei einem reduzierten Bearbeitungsaufwand um eine Minute pro Vorgang ergibt sich aufgrund der oben ermittelten Fallzahl eine Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft (Annahme: mittlerer Lohnkostensatz über alle Wirtschaftsbereiche von 33,20 Euro/h, s. Leitfaden EA) i. H. v. ca. 28 000 Euro (50 000 Fahrzeuge x 1/60 h je Fahrzeug x 33,20 Euro/h = 27 667 Euro).

### ***Gewerbliche Halter: Kurzzeitkennzeichen***

Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung für unvollständige Fahrzeuge haben künftig die Möglichkeit, Probe- und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen auch örtlich unbeschränkt durchführen zu können, auch wenn sie nicht über eine Betriebserlaubnis oder Hauptuntersuchung verfügen. Dafür bedürfen sie aber der Überprüfung der Betriebs- und Verkehrssicherheit durch die Zulassungsbehörde (§ 16a Abs. 8 FZV n. F.). Dies erfolgt anhand eines von der Zulassungsbehörde bestimmten Nachweises über die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs oder eines entsprechenden Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüferingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorgani-

---

<sup>5</sup> Durchschnitt für alle Wirtschaftszweige und Qualifikationsniveaus, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

sation. Bereits die Anzahl der Kurzzeitkennzeichen für unvollständige Fahrzeuge lässt sich nicht ermitteln. Befragungen von Zulassungsbehörden zeigen schon hier eine große Spannweite bzgl. des Anteils an unvollständigen Fahrzeugen bei der jährlichen Vergabe von Kurzzeitkennzeichen (0,08 Prozent bis 80 Prozent; insgesamt ca. 900 000 Kurzzeitkennzeichen pro Jahr bundesweit, s. auch Ausführungen zur Verwaltung). Zudem können die Hersteller von unvollständigen Fahrzeugen zu deren Überführung in der Praxis alternativ auch rote Kennzeichen nutzen oder beantragen Ausnahmegenehmigungen. Daher ist eine verlässliche Schätzung der darüber hinaus in Betracht kommenden, für Überführungszwecke zu nutzenden Kurzzeitkennzeichen nicht möglich. Zudem unterscheiden sich die Kosten der bereits heute verwendeten Nachweise über die Verkehrssicherheit z. T. erheblich voneinander (Kosten für ein Sachverständigengutachten betragen, im Mittel schätzungsweise 200 Euro pro Fall (Internetrecherche, Erfüllungsaufwand zum EmoG); bei Anwendung von Ausnahmegenehmigungen gem. § 70 Abs. 1 StVZO einschließlich der allgemeinen Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO entstehen nach Schätzungen ca. 15 Euro Kosten pro Fall).

### ***Gewerbliche Halter: Mitteilungspflichten bei Änderungen***

Die Mitteilungspflicht nach § 13 Absatz 2 (Verwendung von Pkw für Personenbeförderungsvorgänge oder gewerbsmäßige Vermietung) kann künftig nicht mehr nur schriftlich, sondern auch elektronisch erfolgen. Zur Anzahl solcher Mitteilungen an die Zulassungsbehörden liegen derzeit keine Angaben vor. Daher kann nicht abgeschätzt werden, ob und in welchem Ausmaß die Neuregelung zur Reduzierung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft beitragen kann. Darüber hinaus generiert die Neuregelung aus Sicht der Zulassungsbehörden keine Reduzierung des Erfüllungsaufwands, da die persönliche Vorsprache der/des Betroffenen im Zuge der Folgebearbeitung (Pflicht zur Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I) nach § 13 Abs: 2 Satz 3 FZV zwecks Eintragung der angezeigten Umstände weiterhin besteht.

## **2.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

### ***Kraftfahrt-Bundesamt (Bund): informationstechnische Infrastruktur für die internetbasierte Wiederezulassung***

Für das KBA ergibt sich durch die internetbasierte Wiederezulassung sowohl einmaliger Erfüllungsaufwand für den Aufbau der zugehörigen Infrastruktur als auch jährlicher Erfüllungsaufwand für deren Betrieb.

Der einmalige Umstellungsaufwand für die Aufnahme von HU- und SP-Daten ins ZFZR beim KBA wurde bereits im Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze dargestellt.

Neben der Aufnahme von HU- und SP-Daten ins ZFZR bringt die internetbasierte Wiederzulassung umfassende weitere Folgen für das KBA mit sich. Beispielsweise müssen die bestehenden Auskunftsverfahren erweitert, Dienste zur Information der Zulassungsbehörden implementiert und zahlreiche Webservice-Funktionalitäten eingerichtet werden (u. a. zur Abfrage von Fahrzeug-, Halter-, HU- und SP-Daten aus dem ZFZR für die Portale, zur Überprüfung der Gültigkeit einer Kfz-Haftpflichtversicherung bei der GDV DL für die Portale, zur sicheren Übermittlung der Zulassungsanträge von den Portalen an die Fachverfahren der Zulassungsbehörden sowie zur Prüfung auf hinterlegte SEPA- Lastschrift-Mandate für die Kraftfahrzeugsteuer für die Portale). Insgesamt schätzt das KBA, dass für das Projektmanagement 7 550 Stunden Zeitaufwand anfallen (davon 1 600 im höheren Dienst, d. h. mit einem Lohnsatz von 57,80 Euro je Stunde<sup>6</sup>) sowie rund 11 000 Euro an Reisekosten. Für die technische Umsetzung werden 1 540 Stunden Zeitaufwand erwartet. Inklusive der Arbeitsplatzpauschale liegt der einmalige Umstellungsaufwand für Projektmanagement und technische Umsetzung bei 484 954 Euro.

Hinsichtlich des laufenden Aufwands für den Betrieb der i-Kfz-Webservices inklusive der HU- und SP-Datenverarbeitung erwartet das KBA für die technische Pflege sowie die Anwender- und Verfahrensbetreuung einen zusätzlichen Erfüllungsaufwand von etwa 701 000 Euro pro Jahr. Der Erfüllungsaufwand beim KBA wird im Einzelplan 12 erbracht.

### ***Kraftfahrt-Bundesamt (Bund): Verwertungsnachweis***

Künftig sollen gemäß § 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV bei der Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister auch harmonisierte Verwertungsnachweise aus anderen EU-Mitgliedstaaten erfasst werden mit der Angabe des Staates der Entsorgung. Für die einmalige Anpassung von bestehender Datenbank, Mitteilungs- und Auskunftssatz entsteht ein einmaliger Aufwand für das KBA in Höhe von 50 Stunden im gehobenen Dienst. Bei einem Lohnsatz von 35,70 Euro/Stunde<sup>7</sup> zuzüglich Arbeitsplatzpauschale ergeben sich ca. 1 785 Euro zuzüglich 567 Euro pauschalierter Sachaufwand.

---

<sup>6</sup> höherer Dienst auf Bundesebene, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

<sup>7</sup> gehobener Dienst auf Bundesebene, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

***Zollverwaltung: Entgegennahme der SEPA-Lastschriftmandate für die Kraftfahrzeugsteuer von den Portalen***

Im Rahmen des internetbasierten des internetbasierten Verfahrens werden die Halter von Fahrzeugen in den dezentralen Portalen ein SEPA-Lastschrift-Mandat zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer erteilen. Dieses wird mit den steuerrelevanten Daten an die Zollverwaltung übermittelt und dort entsprechend verarbeitet.

Dazu muss das für die Festsetzung und Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer verwendete IT-Verfahren angepasst werden. Hierfür entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand von ungefähr 260 000 Euro. Dieser Erfüllungsaufwand für die Zollverwaltung entsteht vor allem durch den Aufwand von 250 externen und 13 internen Personentagen. Dies entspricht einer Summe von ca. 253 328 Euro.

***Zulassungsbehörden: Bearbeitung der internetbasierten Wiederzulassung***

Die internetbasierte Wiederzulassung bedeutet für die Zulassungsbehörden einmaligen Umstellungsaufwand sowie eine Erhöhung des laufenden Erfüllungsaufwands.

Kosten sind v.a. für die Bereitstellung der dezentralen Portale zu erwarten, mittels derer die Fahrzeughalter die internetbasierte Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung beantragen können.

285 von 412 Zulassungsbehörden nutzen laut einer Aufstellung des KBA<sup>8</sup> bereits ein dezentrales Portal für die Außerbetriebsetzung. Diese Portale werden teils von den einzelnen Zulassungsbehörden, teils aber auch als Landesportale von den Bundesländern bereitgestellt. Diese Portale bieten auch die Online-Authentifizierung der Nutzer mittels eID-Funktion sowie E-Payment-Verfahren. Für die internetbasierte Wiederzulassung müssen sie um entsprechende Module oder Funktionen erweitert werden. Anbieter bestehender Portale wurden zu den möglichen Kosten dieses Ausbaus befragt; sie konnten allerdings nur sehr begrenzt Angaben machen, da die technischen Anforderungen der internetbasierten Wiederzulassung derzeit noch spezifiziert werden und erst mit deren Vorliegen konkrete Kostenkalkulationen möglich sind.

Dennoch ist festzuhalten, dass bei einem Teil der Behörden- bzw. Landesportale, die für die internetbasierte Außerbetriebsetzung aufgebaut wurden, Anpassungen der Portale aufgrund gesetzlicher Anforderungen durch die bestehenden Verträge abgedeckt sind. Die Erweiterung um die internetbasierte Wiederzulassung wird daher für die Behörden kostenneutral sein. Es wird ange-

---

<sup>8</sup> Stand 13.08.2015

nommen, dass dies auf rund ein Viertel der 285 Zulassungsbehörden mit bestehendem dezentralem Portal zutrifft. Für die übrigen drei Viertel wird anhand der Angaben der Portalanbieter grob geschätzt, dass für die Erweiterung um die internetbasierte Wiederzulassung einmalige Kosten von jeweils etwa 2 200 Euro anfallen und sich die jährlichen Kosten für Betrieb und Wartung um jeweils rund 400 Euro erhöhen. Für die Zulassungsbehörden mit bestehendem dezentralem Portal wird daher einmaliger Umstellungsaufwand von rund 470 800 Euro und jährlicher Mehraufwand von rund 85 600 Euro erwartet. Im Falle von Landesportalen werden diese Kosten teils auch direkt vom Land getragen; sie können zudem durch die Anpassung an zentraler Stelle statt bei einzelnen Behörden geringer ausfallen.<sup>9</sup>

Zulassungsbehörden, die für die internetbasierte Außerbetriebsetzung bislang das zentrale Portal des KBA nutzen, haben vergleichsweise höhere Kosten zu erwarten, da sie ein dezentrales Portal für die internetbasierte Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung erst aufbauen müssen. Hierzu konnten die befragten Portalanbieter und -betreiber nur wenige Angaben machen, sodass nur eine grobe Einordnung der möglichen Kosten erfolgen kann. Es wird angenommen, dass die Anschaffung und Implementierung eines entsprechenden dezentralen Portals einmalige Kosten von rund 25 000 Euro und jährliche Kosten von rund 5 000 Euro verursachen kann. Bezieht man diese Kosten auf die 127 Zulassungsbehörden, die im August 2015 für die internetbasierte Außerbetriebsetzung das zentrale Portal des KBA nutzten, so ergibt dies einmaligen Umstellungsaufwand von 3 175 000 Euro und laufende Kosten von 635 000 Euro pro Jahr.

Diese Kosten sind als Obergrenze anzusehen. Bei den Behörden mit bestehendem dezentralem Portal zeigt sich, dass der Zusammenschluss von Behörden bei der Bereitstellung der Portale die Kosten pro Behörde senken kann. Mehrere Bundesländer bieten zudem, wie erwähnt, Landesportale an. In diesem Fall entstehen pro Zulassungsbehörde geringere Kosten; teilweise tragen die Bundesländer die Kosten auch unmittelbar selbst. Einige Zulassungsbehörden nutzen zudem bislang das zentrale Portal des KBA, obwohl in ihrem Bundesland ein dezentrales Landesportal besteht. Hier ist zu erwarten, dass zumindest ein Teil dieser Behörden sich dem bestehenden Landesportal anschließt, was voraussichtlich deutlich geringere Kosten verursacht als Aufbau und Betrieb eines eigenen Portals. Der tatsächliche Aufwand der Bundesländer und Zulassungsbehörden für die dezentralen Portale wird also wesentlich von deren Ausgestaltung abhängen.

Neben den Portalen müssen die Zulassungsbehörden weiteres technisches Gerät für die Personalisierung der neuen Stempelplakettenträger anschaffen. Da die genauen technischen Spezifikati-

---

<sup>9</sup> Die Betreiber der bestehenden Portale wiesen zudem darauf hin, dass die aufgebauten Dienste wie etwa die Authentifizierung mittels neuem Personalausweis sowie E-Payment-Verfahren auch für andere Dienste der öffentlichen Verwaltung implementiert wurden und die Kosten daher nicht allein der internetbasierten Fahrzeugzulassung zugeschrieben werden können.

onen noch unklar sind, lassen sich die Kosten nur sehr grob schätzen. Es wird angenommen, dass die Personalisierung mittels Thermotransferdruckern mit einem Stückpreis von rund 800 Euro erfolgt. Zusätzlich wird angenommen, dass internetbasierte Wiederzulassungen nur in Haupt- und nicht in Nebenstellen abgewickelt werden. Für kleine Zulassungsbehörden genügt die Anschaffung eines Geräts; größere werden vermutlich ein zweites anschaffen. Nimmt man an, dass in einem Viertel der 412 Zulassungsbehörden zwei Drucker angeschafft werden und in den restlichen Zulassungsbehörden ein Drucker, so bedeutet dies Anschaffungskosten von 412 000 Euro. Zugleich erhöht sich der laufende Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung der internetbasierten Wiederzulassung. Die Befragung mehrerer Zulassungsbehörden hat ergeben, dass keine wesentlichen Änderungen in der Bearbeitungszeit von elektronisch eingegangenen Anträgen gegenüber vor Ort beantragten Wiederzulassungen erwartet werden. Allerdings verursacht der Versand der Dokumente (Begleitschreiben, Zulassungsbescheid, ZB I, Stempelplaketten) einen zusätzlichen Zeitaufwand von rund einer halben Minute. Bei Lohnkosten von 27,90 Euro pro Stunde<sup>10</sup> und einschließlich der Arbeitsplatzpauschale ergibt sich ein Mehraufwand von 33 Cent pro Fall. Hinzu kommen pauschale Kosten von 1 Euro je Fall; darin sind die Sachkosten für Druck und Versand enthalten.

Sachkosten entstehen auch durch die neuen Plakettenträger, auf welche die Stempelplaketten aufgebracht werden. Die Berechnungen basieren auf der Annahme eines Stückpreises von 30 Cent. Jedes Fahrzeug benötigt zwei Plakettenträger mit Stempelplaketten für das vordere und das hintere Kennzeichenschild, ausgenommen Krafträder und Anhänger, die nur ein gesiegeltes Kennzeichenschild haben. Ihr Anteil am Bestand an Kraftfahrzeugen und Anhängern liegt bei rund 18 Prozent<sup>11</sup>; dieser Anteil wird auf die Wiederzulassungen übertragen. Somit betragen die Sachkosten für die Plakettenträger in 18 Prozent der Fälle 30 Cent und in 82 Prozent der Fälle 60 Cent; d. h. im Durchschnitt 55 Cent.

Personal- und Sachkosten für die Bearbeitung der internetbasierten Wiederzulassung ergeben insgesamt einen zusätzlichen durchschnittlichen Erfüllungsaufwand von 1,88 Euro je Fall.

Für die privaten und gewerblichen Halter zusammen ergibt sich, wie zuvor erläutert, eine mittelfristig erreichbare Nutzungsprognose von 349 817 internetbasierten Wiederzulassungen pro Jahr. Der zusätzliche laufende Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden für die Bearbeitung der

---

<sup>10</sup> mittlerer Dienst auf kommunaler Ebene, Lohnkostentabellen zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (26.01.2012)

<sup>11</sup> Kraftfahrt-Bundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2015 nach Bundesländern und Fahrzeugklassen absolut, [http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2015\\_b\\_fzkl\\_eckdaten\\_absolut.html?nn=652402](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2015_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=652402)

internetbasierten Wiederzulassung beträgt bei entsprechender Nutzung des internetbasierten Verfahrens rund 657 656 Euro pro Jahr.

### ***Zulassungsbehörden: weitere Änderungen***

Die weiteren Anpassungen bzw. Klarstellungen der FZV führen in den Zulassungsbehörden zu einem einmaligen Erfüllungsaufwand für Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zum Teil zu einer Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands wie folgt:

Durch die Änderung des § 15 FZV zum Verwertungsnachweis ist es künftig nicht mehr erforderlich, dass die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II mit dem Aufdruck „Verwertungsnachweis lag vor“ versehen und die ZB II durch Abschneiden der unteren linken Ecke entwerten muss. Dies betrifft Fahrzeuge der Klassen M1, N1, L5e. Die Anzahl an Außerbetriebsetzungen der Klassen M1, N1, L5e (2015: 8 370 981 Pkw, 463 115 Lastkraftwagen; Quelle KBA) des KBA kann dabei nicht herangezogen werden, da die endgültigen Stilllegungen seit 2007 nicht mehr statistisch erfasst werden. Um das Mengengerüst zu bestimmen, wird daher auf Zahlen des Umweltbundesamtes und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit über Altfahrzeuge in Deutschland zurückgegriffen. Jährlich fallen in Deutschland rund eine halbe Million Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als Altfahrzeuge an (2013: 500 322). Gemäß der Anteile an privaten und gewerblichen Haltern von Pkw in Deutschland (privat ca. 90 Prozent, gewerblich 10 Prozent, Quelle KBA) ergeben sich pro Jahr 450 000 Altfahrzeuge privater Halter sowie 50 000 Altfahrzeuge gewerblicher Halter. Befragungen bei Zulassungsbehörden in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben ergeben, dass sich der Bearbeitungsaufwand durch die wegfallenden Vorgänge pro Bearbeitung bzw. Prüfung eines Verwertungsnachweises um ca. eine Minute verringert (Schätzungen lagen zwischen 0,5 und 2 Minuten pro Vorgang). Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, welche die Vorgänge bearbeiten gehören dem mittleren Dienst an (Lohnsatz gemäß Leitfaden EA: 27,90 Euro/h). Insgesamt ergibt sich aufgrund der oben ermittelten Fallzahl eine Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwands in den Zulassungsbehörden von ca. 233 000 Euro (500 000 Fahrzeuge x 1/60 h je Fahrzeug x 27,90 Euro/h = 232 500 Euro).

Durch die Überarbeitung des § 16a FZV bedürfen Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung für unvollständige Fahrzeuge künftig der Überprüfung der Betriebs- und Verkehrssicherheit durch die Zulassungsbehörde, wenn sie mit einem Kurzzeitkennzeichen örtlich unbegrenzt gefahren werden sollen. Dies erfolgt anhand eines von der Zulassungsbehörde bestimmten Nachweises über die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs oder eines entsprechenden Gutachtens

eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation. Die Zahl an den Kurzzeitkennzeichen für unvollständige Fahrzeuge lässt sich jedoch nicht belastbar ermitteln. So kann es sich z. B. auch um klassifizierte Fahrzeuge handeln, die trotzdem noch komplettiert werden. Belastbare Daten liegen dem KBA daher nur zu den Kurzzeitkennzeichen insgesamt vor. Befragungen von Zulassungsbehörden zeigen eine große Spannweite bzgl. des Anteils der unvollständigen Fahrzeuge bei der jährlichen Vergabe von Kurzzeitkennzeichen (0,08 Prozent bis 80 Prozent). Die Spannweite ist insbesondere auf die Ansässigkeit von Fahrzeugherstellern zurückzuführen. Die Hersteller von unvollständigen Fahrzeugen können in der Praxis sowohl rote Kennzeichen als auch Kurzzeitkennzeichen zur Überführung ihrer Fahrzeuge nutzen. Daher ist eine verlässliche Schätzung der Fallzahl der genutzten Kurzzeitkennzeichen für unvollständige Fahrzeuge bereits nicht möglich. Auch der Aufwand für die Behörde zur Einholung und Bearbeitung des Nachweises über die Verkehrssicherheit ist nicht plausibel abschätzbar. Denn die Art des Nachweises über die Verkehrssicherheit kann die Behörde nach ihrem Ermessen bestimmen und wird daher im Einzelfall erheblich differieren. Die bereits heute verwendeten Nachweise über die Verkehrssicherheit reichen von Sachverständigengutachten bis hin zur Ausnahmegenehmigung durch die Behörde selbst.

Nach der Änderung des § 36 FZV müssen die Veräußerungsanzeigen den Steuerbehörden künftig nicht mehr gemeldet werden. Laut Befragung von Zulassungsbehörden verringert sich der Bearbeitungsaufwand für die durchschnittlich ca. 8 Millionen Umschreibungen von Kraftfahrzeugen pro Jahr dadurch nicht, da diese entfallende Meldung derzeit elektronisch und parallel zur Meldung an das Kraftfahrt-Bundesamt läuft.

Die Mitteilungspflicht nach § 13 Absatz 2 FZV über die Verwendung von Pkw für Personenbeförderungsvorgänge oder gewerbsmäßige Vermietung kann künftig nicht nur schriftlich sondern auch elektronisch erfolgen. Zur Anzahl solcher Mitteilungen an die Zulassungsbehörden liegen derzeit keine Angaben vor. Darüber hinaus generiert die Neuregelung aus Sicht der Zulassungsbehörden keine Reduzierung des Erfüllungsaufwands, da die persönliche Vorsprache der/des Betroffenen im Zuge der Folgebearbeitung (Pflicht zur Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I) nach § 13 Abs. 2 Satz 3 FZV zwecks Eintragung der angezeigten Umstände weiterhin besteht.

Laut Befragung von Zulassungsbehörden sowie auf Basis von Erfahrungswerten aus anderen Erfüllungsaufwandsschätzungen (Kurzzeitkennzeichen, Elektromobilitätsgesetz) fällt bei den

412 Zulassungsbehörden einmaliger Erfüllungsaufwand durch den Zeitaufwand für Schulungen über die Änderungen im Prozessablauf der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Der Zeitaufwand für Schulungen beträgt laut befragten Zulassungsbehörden rund zwei Stunden pro Mitarbeiter/in. Der Umfang an zu schulendem Personal variiert mit der Größe der Behörde. Basierend auf Erfahrungswerten wird eine durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 40 angenommen. Dadurch ergibt sich ein Schulungsaufwand i. H. v. ca. 80 Stunden pro Zulassungsbehörde (40 Mitarbeiter/innen x 2 h = 80 h). Da in erster Linie Mitarbeiter/innen des mittleren Dienstes (Lohnsatz gemäß Leitfaden EA: 27,90 Euro/h) geschult werden, ergibt sich für die insgesamt 412 Zulassungsbehörden ein einmaliger Schulungsaufwand i. H. v. ca. 520 000 Euro (80h x 412 x 27,90 Euro/h = 519 584 Euro). Sachkosten für externe Verfahrensanbieter zur Umstellung und Implementierung der Software ist teilweise Bestandteil eines bereits abgegoltenen Servicevertrags bzw. Bestandteil der Änderungen zur internetbasierten Wiedergulassung. Es wird davon ausgegangen, dass damit auch die weiteren Anpassungen abgedeckt sind. Insgesamt wird auf Ebene der Kommunen im Ergebnis ein einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 520 000 Euro generiert.

### **Überwachungsinstitutionen und anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten**

Die Meldung von HU- und SP-Daten durch Überwachungsinstitutionen sowie SP-Daten durch anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten jeweils an das ZFZR muss für die Umsetzung der Richtlinien 2014/46/EU und 2014/45/EU und wegen der Verzahnung mit dem Projekt i-Kfz im Rahmen der internetbasierten Wiedergulassung neu aufgebaut werden. Der zugehörige Erfüllungsaufwand wurde insoweit bereits im Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze dargestellt. Die Meldung der HU- und SP-Daten wird dann für mögliche weitere Ausbaustufen der internetbasierten Fahrzeugzulassung etabliert sein und an dieser Stelle voraussichtlich keine zusätzlichen Aufwände verursachen.

### **Weitere Kosten**

Die Gebührenerhöhung für die Zuteilung von Zulassungsbescheinigungen Teil II durch das KBA an Automobilhersteller angesichts regelmäßiger Felduntersuchungen in Bezug auf die Abgas-thematik wird sich auf ca. 10 Mio. Euro jährlich belaufen. Dies ergibt sich aus der Gebührenerhöhung von 2,85 € je ausgegebener ZB II und der durchschnittlichen Anzahl von 3 504 955 jährlich von den Herstellern regelmäßig ausgefüllter Zulassungsbescheinigungen Teil II. Diese An-

zahl basiert auf einer Auswertung der Zahlen über gelieferte ZB II-Dokumente an Hersteller in den Jahren 2013 bis 2015.

### **C. Sonstige Auswirkungen**

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

### **D. Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Öffnung eines Schriftformerfordernisses in der EG-FGV auch für die elektronische Übermittlung ermöglicht eine Ressourcenschonung durch die potentielle Einsparung von Papier. Im Übrigen berührt die Verordnung keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

### **E. Evaluierung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird über den Stand der beabsichtigten Wirkung in Bezug auf das Ziel, den Zweck und den Nutzen der Regelungen über die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsvorgängen alle 5 Jahre dem Normenkontrollrat berichten, hier erstmals zum 01.01.2019. Dieser Rhythmus ist so gewählt, da die vollständige Durchsetzung aller Komponenten – darunter die verstärkte Anwendung der elektronischen Identifizierung mittels des Personalausweises (PA) – sich über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren erstrecken kann. Spätestens dann kann für die internetbasierten Vorgänge der Außerbetriebsetzung und Wiederezulassung die volle Nutzungsprognose zum Tragen kommen; bis dahin ist von einer im Zeitverlauf zunehmenden Nutzung des Verfahrens auszugehen.

## **F. Zu den Regelungen im Einzelnen**

### **Artikel 1 - Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

#### **Zu Artikel 1 Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Redaktionelle Anpassung.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2 Nummer 25 FZV)**

Aus Anlass z. T. gegenläufiger Rechtsprechung hat der Bundesrat mit seiner Verordnungsvorlage in BR-Drucksache 432/15 vorgeschlagen, die privilegierten Verwendungszwecke des roten Kennzeichens nach § 16 FZV (sog. Händlerkennzeichen) ausdrücklich auch auf Fahrten auszuweiten, die der Herstellung oder der Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Fahrzeuge dienen. Hierzu hat er eine neue Begriffsdefinition vorgeschlagen. Angesichts des Ausnahmecharakters der Kurzzeit- und Händlerkennzeichen ist es demgegenüber vorzugswürdig, die bestehenden Regelungen in eng begrenzten Umfang soweit sachlich gerechtfertigt zu ergänzen. Hierzu dient an dieser Stelle die ausdrückliche Klarstellung, dass Fahrten zu Fertigungsstätten, wo Um- oder Aufbauten durchgeführt werden sollen, insbesondere Fahrten im Rahmen der Mehrstufenfertigung, vom Begriff der Überführungsfahrten umfasst werden. Hiermit soll einer gegenläufigen Auslegung vorgebeugt werden, nach welcher der Um- oder Aufbauzweck den Überführungszweck in den Hintergrund treten ließe bzw. verdrängen könnte. Die Ergänzung an dieser Stelle wird sowohl für rote Kennzeichen nach § 16 FZV als auch für Kurzzeitkennzeichen nach § 16a FZV maßgeblich.

Zu den weiteren Änderungen anlässlich der Bundesrats-Verordnungsvorlage siehe zu § 16 FZV.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FZV)**

Die Einfügung geschieht infolge der Streichung des Wortes „unverzüglich“ in § 14 Abs. 1 Satz 1 FZV und wird an diese Stelle verschoben.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 8 Abs. 1a Satz 6 und 7 FZV)**

Satz 6 wird durch die Aufzählung übersichtlicher gefasst. In Satz 7 (n. F.) werden die für den Fahrzeugführer geltenden Anforderungen rechtssystematisch konsequent auch auf den Fahrzeughalter erstreckt und Verstöße als Ordnungswidrigkeit eingestuft (siehe zu § 48 Nr. 2 und 9a neu).

**Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 9 Abs. 3 FZV)**

Mit der Neufassung von Satz 4 soll klargestellt werden, dass die Kombination von Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen zulässig ist. Stimmen in der Literatur hatten anderes aus einer älteren Gesetzesbegründung hergeleitet. Für ein Verbot dieser Kombination ist aber kein sachlicher Grund ersichtlich. Zum Teil ist diese Kombination in der Praxis auch zugeteilt worden. Satz 5 wird durch die Aufzählung übersichtlicher gefasst.

In Satz 6 (n. F.) werden die für den Fahrzeugführer geltenden Anforderungen rechtssystematisch konsequent auch auf den Fahrzeughalter erstreckt und Verstöße als Ordnungswidrigkeit eingestuft (siehe zu § 48 Nr. 2 und 9a neu).

Der bisherige Satz 6 wird Satz 7 und enthält eine Folgeänderung nach Aufspaltung des bisherigen § 16 FZV a. F. durch die Zweite Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 (BGBl. I S. 1666) in § 16 FZV g. F. (rote Kennzeichen) und § 16a (Kurzzeitkennzeichen). Die Änderung dient der Beibehaltung der bisherigen Regelung, dass Kraftfahrzeuge, denen ein Saisonkennzeichen zugeteilt ist, außerhalb des Betriebszeitraumes sowohl mit roten Kennzeichen als auch mit Kurzzeitkennzeichen gefahren werden dürfen.

**Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 10 FZV)**

Die Änderung des Zitats in § 10 Absatz 2 Satz 3 FZV dient der Aktualisierung der Anforderungen an die Kennzeichenschilder. Die DIN 74069 ist überarbeitet worden und nun in Gestalt der DIN 74069 „Retroreflektierende Kennzeichenschilder, Stempelplaketten und Plakettenträger für Kraftfahrzeuge und deren Anhängfahrzeuge“ gültig. Sie ist insbes. an die Bedürfnisse und Entwicklungen in der Praxis angepasst worden und soll daher in Bezug genommen werden. Da sie erweitert worden ist, sind nur die für Kennzeichenschilder einschlägigen Abschnitte 1 bis 8 in Bezug zu nehmen.

Mit den Neuregelungen in § 10 Absatz 3 FZV wird der Einführung des Plakettenträgers Rechnung getragen.

Die Einfügung in § 10 Absatz 4 Satz 1 FZV dient der systematisch konsequenten Erstreckung auf die Wiederezulassung. Wie bei der Zulassung Fahrten mit vorab zugeteilten Kennzeichen

möglich sind, sollen auch bei der Wiedenzulassung Fahrten mit dem bisherigen Kennzeichen zu denselben Bedingungen möglich sein, wenn das Kennzeichen bei der Außerbetriebsetzung reserviert worden ist und der Reservierungszeitraum noch nicht abgelaufen ist.

Änderung in § 10 Absatz 11 Satz 3 FZV: Die Zusatzzeichen „CD“ für Fahrzeuge von Angehörigen diplomatischer Vertretungen und „CC“ für Fahrzeuge von Angehörigen konsularischer Vertretungen dokumentieren einen besonderen konsularrechtlichen Status des Fahrzeugführers. Ein Missbrauch dieser Zusatzzeichen stellt eine Ordnungswidrigkeit dar und ist entsprechend zu ahnden. Bislang ergab sich die Bußgeldbewehrung aus § 48 Nummer 1 in Verbindung mit § 10 Absatz 12 und Absatz 11, wonach keine Zeichen und Einrichtungen am Fahrzeug angebracht werden dürfen, die zu einer Verwechslung mit Kennzeichen oder Unterscheidungszeichen führen oder deren Wirkung beeinträchtigen. Im Interesse der Klarheit werden die Voraussetzungen für das Führen der Zeichen „CD“ und „CC“ nun in § 10 Abs. 11 Satz 3 FZV ausdrücklich benannt und als eigenständige Ordnungswidrigkeit in § 48 Nr. 1 Buchst. a FZV zitiert (siehe dort). Rechtssystematisch konsequent werden die für den Fahrzeugführer formulierten Anforderungen in § 10 Abs. 11 Satz 4 FZV auch auf den Fahrzeughalter erstreckt und Verstöße als Ordnungswidrigkeit eingestuft (siehe zu § 48 Nr. 2 neu).

In § 10 Absatz 12 Satz 1 FZV wird der Verweis auf den gesamten § 10 Abs. 3 FZV erstreckt, da die Gestaltungsanweisungen für die Stempelplakette nicht nur in § 10 Abs. 3 Satz 1 und 2 geregelt sind, sondern sich der ganze Absatz hierauf bezieht. So muss die Stempelplakette auch einen Sicherheitscode (Satz 3) aufweise. Zudem wird durch den Verweis auf Satz 3 gefordert, dass der Sicherheitscode noch verdeckt ist. Denn nach Freilegen des Sicherheitscodes für eine internetbasierte Außerbetriebsetzung gelten die Kennzeichen bereits als entstempelt. Siehe auch § 15b Abs. 4 Satz 2 FZV neu.

Allerdings wird die Geltung des gesamten § 10 Absatz 3 FZV in den §§ 16a und 19 FZV zur Klarstellung eingeschränkt (für Kurzzeitkennzeichen und Ausfuhrkennzeichen sind nach wie vor keine Sicherheitscodes und Druckstücknummern auf den Stempelplaketten vorgesehen, sondern sie behalten die kleineren farbigen Stempelplaketten).

### **Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 12 FZV)**

Die Neufassung von § 12 Absatz 3 FZV dient der besseren Übersichtlichkeit.

Mit der Einfügung von § 12 Absatz 5 Satz 2 FZV sollen die gesetzlichen Offenbarungsverbote für bestimmte höchstpersönliche Angaben eines Halters auch im Zusammenhang mit der Fahr-

zeugzulassung gewahrt werden. Es soll verhindert werden, dass aus der ZB II Rückschlüsse auf geschützte Angaben gezogen werden könnten.

So dürfen nach § 5, auch in Verbindung mit § 10 Absatz 2, des Transsexuellengesetzes (TSG) die vor der Änderung von Vornamen nach § 1 TSG geführten Vornamen und das vor der Feststellung der Zugehörigkeit zum Gegengeschlecht nach § 8 TSG in dem Geburtseintrag angegebene Geschlecht ohne Zustimmung des oder Betroffenen nicht offenbart oder ausgeforscht werden, es sei denn, dass besondere Gründe des öffentlichen Interesses dies erfordern oder ein rechtliches Interesse glaubhaft gemacht wird. Sinn dieser Regelung ist es, die Betroffenen vor einer grundlosen Aufdeckung der bisher geführten Vornamen und ihres jeweiligen Geburtsgeschlechts zu schützen (BT-Drucks. 8/2947 S. 14).

Bei bloßer Streichung und Berichtigung der bisherigen Halterangaben in der ZB II bliebe der bisherige Vorname für jedermann weiterhin sichtbar, denn anders als die Zulassungsbescheinigung Teil I enthält die ZB II nämlich mehrere Felder für Halter.

Das gleiche soll gelten, wenn die Halterangaben aus anderen Gründen geändert wurden und nunmehr einen Offenbarungsverbot unterliegen. Ein Beispiel ist die Annahme an Kindes statt, die nach §§ 1758, 1767 BGB einem Offenbarungsverbot unterliegt. Die zuständige Behörde muss nicht prüfen, ob die Angaben selbst im Einzelfall offenbart werden dürfen. Sie erteilt die neue Bescheinigung ohne weitere Prüfung, wenn die Halterangaben auf Grund einer Entscheidung z. B. nach dem TSG geändert wurden und damit das Offenbarungsverbot als solches gilt. Um dem Betroffenen die Entscheidung über die Zuteilung einer neuen ZB II, auch mit Rücksicht auf die entstehenden Kosten, zu überlassen und zudem der Behörde einen Hinweis auf die Erforderlichkeit der Neuausstellung zu geben, ist für diese Neuausstellung ein Antragerfordernis vorgesehen. Zur Missbrauchskontrolle kann die Behörde nach § 12 Absatz 5 Satz 3 FZV Nachweise verlangen, wenn sie dieses im Einzelfall für geboten hält.

### **Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 13 FZV)**

Die Neufassung von § 13 Abs. 1 FZV ist anlässlich der teilweise in den nichtamtlichen konsolidierten Verordnungsabdrucken der Verlage unterbliebenen Nachvollziehung der letzten Änderung in Art. 2 Nr. 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 zur Rechtsklarheit erforderlich.

Die Änderungen in § 13 Abs. 2 FZV sollen eine elektronische Verwaltung fördern und die Potentiale der Digitalisierung nutzen, um verwaltungsinterne Abläufe modernisieren und effizienter

gestalten zu können. Das bisherige Schriftformerfordernis für die Anzeigen der Personenbeförderung oder der gewerbsmäßigen Vermietung nach den Sätzen 1 und 2 soll jeweils geöffnet werden zugunsten einer schriftlichen oder elektronischen Anzeige. Diese Vorgabe besagt, dass eine Erklärung sowohl in der herkömmlichen Schriftform als auch grundsätzlich in der einfachsten elektronischen Variante - z. B. als einfache E-Mail - zulässig ist. Sie verdeutlicht zudem, dass eine mündliche bzw. fernmündliche Erklärung nicht ausreichend ist. Die Möglichkeit, eine schriftliche Erklärung abzugeben, bleibt weiterhin bestehen. Zugunsten einer solchen Regelung spricht ferner, dass sie technikoffen ist. Sie schließt sowohl die derzeit bekannten und praktikablen elektronischen Verfahren als auch künftige, derzeit unbekannte elektronische Verfahren mit ein. Die Vollzugsbehörden erhalten hierdurch größtmögliche Verfahrensflexibilität, da sie nach ihrem Ermessen und ohne gesetzliche Verpflichtung zur Nutzung eines bestimmten elektronischen Verfahrens beurteilen können, welche Form sie für den jeweiligen Verfahrensschritt für ausreichend oder erforderlich halten. Der Einsatz elektronischer Verfahren setzt jedoch immer eine entsprechende Zugangseröffnung auf Seiten des Empfängers voraus. Die Pflicht zur Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I nach Satz 3 zwecks Eintragung der angezeigten Umstände bleibt unberührt.

Änderung von § 13 Abs. 3 Satz 3 -neu- FZV: Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 wurde die Möglichkeit geschaffen, bei einer Wohnsitzverlegung in einen anderen Zulassungsbezirk das bisherige Kennzeichen weiterzuführen (Verzicht auf Umkennzeichnung). Kommt der Halter in diesem Fall seinen Mitteilungspflichten nicht nach, kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung dieser Pflichten den Betrieb des Fahrzeugs untersagen. Für den Zeitraum einer solchen Betriebsuntersagung soll auch der Halter die Inbetriebnahme des Fahrzeugs weder zulassen noch anordnen dürfen. Diese Regelung soll rechtssystematisch konsequent ergänzt und Verstöße als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden (siehe zu § 48 Nr. 2).

Bei der Anfügung von § 13 Abs. 4 Satz 7 und 8 FZV handelt es sich um eine Klarstellung angesichts zum Teil gegenläufiger Rechtsprechung (VG Oldenburg, Beschluss vom 12.11.2008 – Az. 7 B 2836/08; VG Würzburg, Urteil vom 29.07.2014 – AZ. W 6 K 14.321; VG Schleswig, Urteil vom 19.08.2014 - Az. 3 A 108/13). Im Falle des § 13 Abs. 4 Satz 4 FZV soll die Zulassungsbehörde die Wahl haben zwischen der Ordnungsverfügung, einer Betriebsuntersagung und einer Aufbietung. Sie wird diese Wahl nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffen haben unter Ansehung der konkreten Umstände des Einzelfalles. Hierbei ist auch das Interesse des bisherigen

Halters an der Ummeldung zu berücksichtigen. Unter Umständen kann die Betriebsuntersagung das mildere Mittel sein oder schnelleren Erfolg versprechen als die vierwöchige Aufbietungsfrist und soll daher nicht ausgeschlossen werden, um auf Pflichtverletzungen insbesondere durch den Erwerber oder neuen Halter reagieren zu können.

Die Streichung von § 13 Abs. 5 Satz 2 FZV entspricht der Einführung von § 15 Abs. 3 FZV und der strengeren Bewehrung von Verstößen gegen die Pflicht zur Außerbetriebsetzung in § 48 Nr. 8 FZV: Ein Fahrzeug, für das ein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist, ist außer Betrieb zu setzen. Damit ist die Regelung in § 13 Abs. 5 Satz 1 FZV ausreichend und die gesonderte Regelung des § 13 Abs. 5 Satz 2 FZV obsolet.

### **Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 14 FZV)**

Aufgrund der Zusammenfassung der Regelungen über die internetbasierte Durchführung von Verwaltungsvorgängen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen in einem eigenen Abschnitt muss § 14 wieder in den Stand vor dem 01.01.2015 überführt werden.

Zugleich werden folgende Neuerungen vorgenommen: In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „unverzüglich“ gestrichen, da es dem Halter überlassen bleibt, wann er seine Absicht, ein Fahrzeug außer Betrieb zu setzen, durch einen Antrag bei der Zulassungsbehörde umsetzt.

In Absatz 1 Satz 4 wird durch die Zusätze „sich“ und „des Fahrzeugs“ verdeutlicht, dass eine Kennzeichenreservierung an den bisherigen Halter und das bisherige Fahrzeug gebunden ist. Nur in diesem Fall, wenn also der Halter bekannt ist, ist es vertretbar, die Kennzeichenreservierung den Fahrten mit vorab zugeteilten Kennzeichen nach § 10 Abs. 4 Satz 1 FZV gleichzustellen. Der Halter erhält zudem nach Absatz 1 Satz 4 mit Reservierung des Kennzeichens für den Zweck der Wiederezulassung des Fahrzeugs eine Bestätigung. Die Form dieser Bestätigung dient dem Nachweis gegenüber Dritten: Dies kann ein Schriftstück, eine E-Mail oder eine andere elektronische Übermittlung sein, die ausgedruckt werden kann. Mit diesem Nachweis der Kennzeichenreservierung kann der Halter dann zukünftig auch für ein außer Betrieb gesetztes Fahrzeug, dessen HU abgelaufen ist, nach entsprechender Untersuchung eine HU-Plakette durch berechnigte Stellen aufbringen lassen und das Fahrzeug anschließend internetbasiert wiederzulassen.

Von dem Recht auf Reservierung des Kennzeichens gemäß Absatz 1 Satz 4 kann der Halter jedoch nach Absatz 1 Satz 5 nicht Gebrauch machen, wenn er nach § 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 FZV das Kennzeichen bei Verlegung des Wohnsitzes bzw. Sitzes in einen anderen Zulassungsbezirk

weitergeführt hat und das Fahrzeug später dort außer Betrieb setzen möchte. Denn zum einen darf die dort zuständige Behörde gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 und 2 FZV einem Fahrzeug nur ein Kennzeichen mit einem Unterscheidungszeichen für den Verwaltungsbezirk zuteilen, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Zum anderen gibt es kein bundesweites Kennzeichenregister, in dem sich Kennzeichenreservierungen, die behördenübergreifend erfolgen, speichern und dokumentieren lassen. Der Anspruch auf Weiterführung des Kennzeichens nach Verlegung des Wohnsitzes oder Sitzes des Halters muss also mit der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs, für das dieses Kennzeichen zugeteilt wurde, enden.

Absatz 2 regelt nun wieder die Voraussetzungen für die Wiederzulassung von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen. Hier ist in Satz 1 eine Klarstellung erfolgt, dass sich die Regelung auch auf zulassungsfreie Fahrzeuge erstreckt, die wieder in Betrieb genommen werden sollen. Weiter ist die bisherige Regelung für den Fall des Vorliegens eines Verwertungsnachweises nun in § 15 Absatz 6 FZV verortet und als striktes Zulassungsverbot ausgestaltet.

### **Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 15 FZV)**

Die Regelungen über den Verwertungsnachweis sollen wie folgt redaktionell überarbeitet und inhaltlich ergänzt werden:

Ergänzung in Absatz 1 Satz 1: Von der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge und entsprechend § 2 Abs.1 Nr. 1 AltfahrzeugV sind Fahrzeuge der Klasse M1, N1 sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG (ABl. EG Nr. L 225 S. 72), jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern, erfasst. Diese dreirädrigen Kraftfahrzeuge sind nach Ablösung der Richtlinie 92/61/EWG durch die Richtlinie 2002/24/EG in die Klasse L5e eingestuft. Die FZV soll zur Herstellung des systematischen Gleichklangs um diese dreirädrigen Kraftfahrzeuge (Klasse L5e) ergänzt werden. Zudem wird die Erhebung der Daten über den Verwertungsnachweis und deren Speicherung im ZFZR (§ 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV) in diesem Zusammenhang klargestellt. Im Gegenzug für diese elektronische Vorhaltung der Daten zu den vorgelegten Verwertungsnachweisen soll in Absatz 1 Satz 2 auf den bisherigen Bestätigungsvermerk auf dem Verwertungsnachweis verzichtet werden. Dies ermöglicht es zudem, den Verwertungsnachweis auch in das Verfahren einer internetbasierten Außerbetriebsetzung zu integrieren und eine Datenerhebung auch in dieser Verfahrenart sicherzustellen. Ebenso wird die Regelung des bisherigen Absatzes 1 Satz 3 g. F. gestrichen; auf die Entwertung der Zulassungsdokumente bei Vorlage eines Verwertungsnachweises soll verzichtet werden. Diese Kennzeichnungen sind entbehrlich, da die Daten über die den Zulassungsbehörden vorgelegten Verwertungsnachweise und die anderen Erklärungen über den Ver-

bleib von Altfahrzeugen im ZFZR nach § 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV gespeichert werden und für die Zulassungsbehörden so verfügbar sind. Die Erhebung der Daten ist auch bei einer internetbasierten Außerbetriebsetzung sichergestellt, da hier die gleichen Erklärungen abzugeben und die Daten zum Verwertungsnachweis nach § 15d Abs. 3 FZV anzugeben sind.

Der neue Absatz 2 greift die Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG auf und knüpft an den nach deren Art. 5 Abs. 3 und 5 in Verbindung mit der Entscheidung der Kommission über Mindestanforderungen für den Verwertungsnachweis (2002/151/EG) harmonisierten Verwertungsnachweis an: Auch wenn ein in Deutschland zugelassenes Fahrzeug einer zugelassenen Verwertungsanlage in einem anderen EU-Mitgliedstaat oder EWR-Vertragsstaat überlassen wurde, muss es außer Betrieb gesetzt werden. Die entsprechenden Daten über die in diesen Staaten ausgestellten Verwertungsnachweise werden ebenfalls im ZFZR gespeichert. Neben den inländischen Zulassungsbehörden sind über EUCARIS auch die Behörden der anderen Mitgliedstaaten in der Lage, diese Daten abzurufen.

Mit der Regelung des Absatzes 3 -neu- wird Art. 1 Nr. 4 der Richtlinie 2014/46/EU im Hinblick auf den neuen Art. 3a Abs. 3 der Richtlinie 1999/37/EG umgesetzt. Erhält die Zulassungsbehörde Kenntnis davon, dass ein Fahrzeug als Altfahrzeug nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV überlassen oder nach der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge behandelt worden ist bzw. existiert ein entsprechender Verwertungsnachweis und kommt weder der Halter noch der Eigentümer seiner Pflicht zur Beantragung der Außerbetriebsetzung nach, hat die Zulassungsbehörde diese von Amts wegen über eine Aufbietung zu erwirken und die Daten nach § 30 Abs. 1 Nr. 7 Buchst. a und Nr. 27 Buchst. a FZV zur Speicherung im ZFZR an das KBA zu melden.

Absätze 4 und 5 übernehmen die Regelungen aus § 15 Abs. 2 FZV g. F. und trennen sie systematisch klarer. Nur wenn kein Fall der Absatz 1, 2 oder 4 vorliegt, muss bei Außerbetriebsetzung eine Erklärung nach Absatz 5 abgegeben werden.

Der neue Absatz 6 ist das Pendant zum Gebot der Außerbetriebsetzung in Art. 1 Nr. 4 der Richtlinie 2014/46/EU im Hinblick auf den neuen Art. 3a Abs. 3 der Richtlinie 1999/37/EG und erstreckt dies sinngemäß auf die Zulassung. Absatz 6 bestimmt zentral für alle Arten der Zulassung oder Kennzeichenzuteilung, dass ein Fahrzeug, für das ein Verwertungsnachweis vorliegt, weder zugelassen noch wieder zugelassen werden kann noch als zulassungsfreies Fahrzeug oder zur zeitweiligen Verkehrsteilnahme ein Kennzeichen zugeteilt bekommen kann. Dies knüpft conse-

quent an die Vorschriften der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge und der Altfahrzeug-Verordnung an. Ein nach § 4 Abs. 2 AltfahrzeugV oder Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 2000/53/EG ausgestellter Verwertungsnachweis versichert, dass ein Fahrzeug einem anerkannten Demontagebetrieb in Deutschland bzw. einer zugelassenen Verwertungsanlage in einem anderen EU-Mitgliedstaat oder EWR-Vertragsstaat überlassen wurde und ausschließlich einer ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden darf. Daher kommt eine Verwendung im Straßenverkehr nicht mehr in Betracht.

### **Zu Artikel 1 Nummer 11 (Abschnitt 2a -neu- FZV)**

#### **Zu § 15a FZV - Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren**

##### **Zu § 15a Abs. 1 FZV**

Absatz 1 regelt zum einen den Grundsatz, dass Zulassungsvorgänge dann internetbasiert abgewickelt werden können, wenn dies in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vorgesehen ist. Mit der Regelung soll erreicht werden, dass die internetbasierte Abwicklung der Verwaltungsverfahren für die Zulassung (Erstzulassung, Wiederzulassung) und Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, einschließlich deren freiwilliger Zulassung nach § 3 Abs. 3 FZV, und die Kennzeichenzuteilung sowie Außerbetriebsetzung von zulassungsfreien kennzeichnungspflichtigen Fahrzeugen und Anhängern stets bundeseinheitlichen Vorgaben folgt. Deshalb wird nur für diejenigen Zulassungsvorgänge die internetbasierte Abwicklung erlaubt, für die das Bundesrecht auch die entsprechenden Rahmenbedingungen setzt. Das ist zurzeit bereits für die Außerbetriebsetzung der Fall und wird mit dieser Verordnung auf die Wiederzulassung eines außer Betrieb gesetzten Fahrzeuges auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk unter weiteren Voraussetzungen erweitert. Für andere Zulassungsvorgänge wird eine internetbasierte Abwicklung erst zulässig werden, wenn das Bundesrecht dies ausdrücklich erlaubt und die Rahmenbedingungen dafür festlegt. Zum zweiten wird durch die Vorschrift klargestellt, dass diese Einschränkungen und die bundesweiten Vorgaben nur für Vorgänge gelten, die als Zulassungsvorgänge eingeordnet werden müssen, also Bestandteil des Zulassungsverfahrens sind. Das ist nicht der Fall, wenn Verfahren stattfinden, die nicht Bestandteil der eigentlichen Zulassung sind. Das ist z. B. bei der Reservierung eines Wunsch-Kfz-Kennzeichens der Fall, die nur ein Serviceangebot der jeweiligen Zulassungsbehörde darstellt. Für die Einrichtung solcher Serviceangebote im Internet stellt das Bundesrecht keine besonderen Anforderungen auf. Die Zulassungsbehörden können über deren Ausgestaltung somit selbständig entscheiden.

### **Zu § 15a Abs. 2 FZV**

Absatz 2 übernimmt die bereits im Zusammenhang mit der Entwicklung der internetbasierten Außerbetriebsetzung entwickelten Grundsätze für die Gewährleistung des Datenschutzes und der Datensicherheit (§ 14 Absatz 7 FZV a. F.) und dehnt diese auf die Abwicklung der internetbasierten Durchführung von Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Fahrzeugen generell aus. Sowohl das KBA, das weiter durch die von ihm angebotenen Services an dem Verfahren beteiligt ist, als auch die Zulassungsbehörden haben dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende technische und organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit und Unversehrtheit der Daten gewährleisten. Mit diesem Maßstab wird den beteiligten Behörden aufgegeben, die Maßnahmen am jeweiligen Stand der Technik auszurichten und ggf. anzupassen. Zugleich wird die konkrete technische Ausgestaltung vor Ort den Zulassungsbehörden weiter überlassen. Sie entscheiden z. B. eigenständig darüber, ob sie das Portal selbst einrichten oder sich an einer Gemeinschaftseinrichtung beteiligen. Für diesen Fall stellt Satz 3 klar, dass dann die Gemeinschaftseinrichtung für den nötigen Datenschutz und die Datensicherheit zu sorgen hat.

### **Zu § 15a Abs. 3 FZV**

Absatz 3 Satz 1 bestimmt, dass die Datenübermittlung im Zusammenhang mit der Durchführung aller Verwaltungsverfahren im Rahmen der Kfz-Zulassung von den Zulassungsbehörden entsprechend den vom KBA herausgegebenen Standards dann zu erfolgen hat, wenn für die Abwicklung auf Systembestandteile des vom KBA betriebenen informationstechnischen Systems zurückgegriffen wird. Dies gilt sowohl für direkte Kommunikationswege als auch für andere Verfahren, die auf die genannten Systembestandteile zurückgreifen und indirekt mit den Systemen des KBA kommunizieren könnten (etwa Terminvergaben oder Wunschkennzeichenreservierung je nach online-Angebot der Zulassungsbehörde).

Die einzuhaltenden Standards umfassen zum einen vereinheitlichende Vorgaben für die Datenübermittlung und zum anderen die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme, um keine unbefugten Datenzugriffe zu ermöglichen. Mit dieser Vorschrift wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die internetbasierte Fahrzeugzulassung in einem permanenten Dialog zwischen dem jeweiligen Portal und zentralen, vom KBA angebotenen Services erfolgt. Dieser Dialog hat den Zweck, in den einzelnen Verfahrensschritten, Daten, die beim KBA gespeichert sind (z. B. Fahrzeugdaten), dem Antrag hinzuzufügen oder die von der antragstellenden Person eingegebenen Angaben (etwa die Gültigkeit der Hauptuntersuchung)

oder mit Hilfe des vom KBA bereitgestellten Webservices (etwa die Gültigkeit der elektronischen Versicherungsbestätigung) zu verifizieren. Für einen reibungslosen und sicheren Ablauf dieser Verwaltungsverfahren sind einheitliche Datenstrukturen und kompatible IT-Sicherheitsstrukturen erforderlich, die sich an den Gegebenheiten beim KBA orientieren müssen.

Satz 2 übernimmt die bisherige im Zusammenhang mit der internetbasierten Außerbetriebsetzung getroffene Regelung über die Löschung der anfallenden Protokolldaten beim KBA und wird von dem neuen Satz 3 spezifiziert. Solche Protokolldaten werden weiterhin anfallen, dass die Übermittlung der Außerbetriebsetzungs- oder Wiederzulassungsanträge über das informationstechnische System des KBA abgewickelt werden. Hingegen werden eigenständige Regelungen für den Umgang mit Daten aus dem zentralen Portal nicht mehr nötig, weil dieses zentrale Portal mit der 2. Stufe aufgelöst wird.

#### **Zu § 15a Abs. 4 FZV**

Absatz 4 spezifiziert den in Absatz 2 geforderten Stand der Technik.

#### **Zu § 15b FZV - Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren**

In § 15b werden diejenigen Regelungen zusammengefasst, die bei sämtlichen internetbasierten Zulassungsvorgängen ungeachtet ihrer Art beachtet werden müssen. Im Moment betrifft das zum einen die Außerbetriebsetzung und zum anderen die Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk bei reservierten Kennzeichen. Mit der späteren Ausdehnung auf andere Zulassungsvorgänge werden diese Regelungen auch für die anderen Verfahren gelten und zudem noch zu erweitern sein.

#### **Zu § 15b Abs. 1 und 2 FZV**

Die Absätze 1 und 2 geben verbindliche Anweisungen für die Ausgestaltung der im Zusammenhang mit der internetbasierten Zulassung stattfindenden Übermittlung von Anträgen zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen. Das ist erforderlich, weil nur auf diese Weise gewährleistet werden kann, dass der notwendigerweise stattfindende internetbasierte Dialog zwischen dem informationstechnischen System (Portal) der Zulassungsbehörde zum einen, dem Fachverfahren der Zulassungsbehörde zum zweiten und dem mit dem Fachverfahren online verbundenen Zentralen Fahrzeugregister des KBA zum dritten nicht zu unabsehbaren Gefährdungen für den Datenbestand und die Datenintegrität des Zentralen Fahrzeugregisters führt. Absatz 1 Satz 1 bestimmt in diesem Sinn zunächst, dass der Antrag zur internetbasierten Abwicklung von Zulas-

sungsvorgängen auf dem von der zuständigen Zulassungsbehörde verantworteten Portal zu stellen ist. Damit entfällt die noch im Zusammenhang mit der Außerbetriebsetzung ebenfalls vorgesehene Möglichkeit, den Antrag auf dem vom KBA betriebenen zentralen Portal zu stellen. Absatz 1 Satz 2 bestimmt dann, dass diese Daten nicht unmittelbar in das Fachverfahren der Zulassungsbehörde übermittelt werden dürfen, sondern dorthin über ein vom KBA betriebenes System geleitet werden müssen. Absatz 1 Satz 3 enthält eine Regelung zur Datenlöschung.

Für die Datenübermittlung gibt das KBA entsprechende Standards heraus, die nach Absatz 2 Satz 1 durch die Zulassungsbehörden und auch durch die weiteren beteiligten Stellen zu beachten sind. Absatz 2 Satz 2 und 3 stellt schließlich – den Gedanken des § 15a Absatz 1 konkretisierend – klar, dass die Standards für die Datenübermittlung dann nicht gelten, wenn es sich um nicht unmittelbar dem Zulassungsvorgang im engen Sinne zuzurechnende Daten handelt, d. h. wenn es sich nicht um die gesetzlichen Voraussetzungen der Zulassung handelt. Das betrifft z. B. die Vergabe von Wunschkennzeichen und Terminvergaben, bei denen die Zulassungsbehörden weiterhin selbst entscheiden können, auf welche Weise sie die dabei erhobenen Daten ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zugänglich machen. Die Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme sind aber ungeschmälert einzuhalten.

### **Zu § 15b Abs. 3 FZV**

Die Regelungen über die sichere Identifizierung der antragstellenden Person werden aus den insoweit im Zusammenhang mit der internetbasierten Außerbetriebsetzung getroffenen Regelungen übernommen (§ 14 Absatz 2 Satz 2 g. F.). Diese haben sich bewährt. Als sonstige geeignete Verfahren nach Satz 1 Nummer 2 kommen insbesondere eine Identifizierung der antragstellenden Person mittels De-Mail im Sinne des De-Mail-Gesetzes oder eine Identifizierung über sogenannte E-Payment-Systeme in Betracht. Voraussetzung ist aber, dass sie nach Satz 2 als gleichwertig anerkannt werden. Das ist bislang noch nicht erfolgt.

Satz 3 ermöglicht grundsätzlich die Teilnahme auch juristischer Personen oder von Vertretern juristischer und natürlicher Personen an internetbasierten Verfahren, soweit der Kreis der Antragsteller in den einzelnen internetbasierten Anwendungen nicht eingegrenzt wird. Für die Identifizierung solcher Personen wird hier auf die dazu im jeweiligen Landesrecht erlassenen Verfahrensbestimmungen verwiesen. In Betracht kommen insbesondere sogenannte Unternehmens- und Servicekonten, die in den Ländern und in den örtlichen Behörden der Länder eingerichtet worden sind. Eine Verpflichtung der Länder, solche Regelungen zu schaffen und damit eine Teil-

nahme von juristischen Personen oder Vertretern zu ermöglichen, wird damit jedoch nicht begründet.

#### **Zu § 15b Abs. 4 FZV**

Um eine räumliche Abstraktion für die Entstempelung des Kennzeichenschildes und deren Nachweis sowie für den Vermerk der Außerbetriebsetzung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und dessen Nachweis zu ermöglichen, wurde mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30. Oktober 2014 (BGBl I Seite 1666) die Übermittlung und Verarbeitung des Sicherheitscodes von Stempelplakette und Zulassungsbescheinigung Teil I als Substitut eingeführt. Dieses Prinzip wird mit der vorliegenden Verordnung beibehalten. Um an den entsprechenden Textstellen klar definieren zu können, zu welchem Zweck welcher Code eingegeben werden muss, wird mit Absatz 4 Satz 1 die zentrale Vorschrift geschaffen, auf die dazu jeweils verwiesen werden kann. Satz 2 stellt klar, dass das Freilegen des Sicherheitscodes der manuellen Entstempelung (Abkratzen) durch die Zulassungsbehörde im herkömmlichen Zulassungsverfahren gleichsteht. Kennzeichenschilder mit freigelegtem Sicherheitscode sollen so behandelt werden wie ungestempelte Kennzeichenschilder mit den Folgen der zitierten Vorschriften. So darf nach § 10 Abs. 12 FZV ein Fahrzeug mit freigelegten Sicherheitscodes auf dem Kennzeichenschild grundsätzlich nicht im Straßenverkehr betrieben werden, insbes. unabhängig davon, ob eine internetbasiert beantragte Außerbetriebsetzung bereits wirksam beschieden wurde. Bei den zitierten Vorschriften wird nur auf § 10 Abs. 4 Satz 1 FZV verwiesen, da es keine Rückfahrten i. S. d. § 10 Abs. 4 Satz 2 FZV geben kann.

#### **Zu § 15b Abs. 5 FZV**

Bei sämtlichen Verfahren, die die Zulassung eines Fahrzeuges zum Gegenstand haben, kommt es darauf an, ob für das Fahrzeug, für das die Zulassung beantragt wird, eine gültige Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung besteht. Das ist zunächst nur für die mit dieser Verordnung eingeführte Wiederezulassung auf denselben Halter erforderlich, wird später aber auch für die anderen Verfahren gelten. Deshalb wird das Erfordernis schon jetzt als gemeinsame Vorschrift definiert. Das ermöglicht es auch, das dafür erforderliche Nachweisverfahren (§ 15c) mit dieser Verordnung zu bestimmen.

### **Zu § 15b Abs. 6 FZV**

Absatz 6 übernimmt die im Zusammenhang mit der internetbasierten Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen hinsichtlich der Gebührenerhebung getroffene Regelung, die vorsieht, dass Fahrzeuge nur dann außer Betrieb gesetzt werden, wenn die Gebühr dafür entrichtet worden ist. Diese Regelung wird nunmehr als gemeinsame Regelung für die internetbasierte Fahrzeugzulassung aufgestellt. Damit wird das in den Zulassungsbehörden praktizierte Verfahren auf das Internetverfahren übertragen. Beim herkömmlichen Verfahren wird die antragstellende Person zur Zahlung der Gebühren aufgefordert, wenn die Vorprüfung ergeben hat, dass sämtliche Voraussetzungen für die Zulassung des Fahrzeuges vorliegen, aber die behördliche Zulassung noch nicht erfolgt ist. Beim internetbasierten Verfahren liegt dieser Zeitpunkt beim Abschluss des Internetdialoges, währenddessen die antragstellende Person alle Angaben eingegeben hat, die für die Zulassung erforderlich sind und die das Portal der Zulassungsbehörde verifiziert hat. Das ist der Zeitpunkt bevor der Antrag in das Postfach der Zulassungsbehörde beim KBA übermittelt wird. Die Übermittlung ist indessen ein Vorgang, der technisch über das KBA läuft, rechtlich aber eine interne Kommunikation des Portals der Behörde mit dem Fachverfahren der Behörde darstellt. Praktisch wird die Realisierung über E-Payment-Systeme abgewickelt werden. Hierdurch wird auch der für das internetbaiserte Zulassungsverfahren erforderliche Nachweis internetbasiert geführt werden können. E-Payment ist kein Verfahren, das nach § 15a Absatz 3 Satz 1 FZV auf Systembestandteile des KBA zugreift.

### **Zu § 15b Abs. 7 FZV**

Absatz 7 führt die Bekanntgabemöglichkeiten in internetbasierten Zulassungsverfahren aus. Dazu übernimmt er in Nummer 1 die im Zusammenhang mit der Einführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung getroffenen Regelungen über die Bekanntgabe des Verwaltungsaktes der Außerbetriebsetzung im internetbasierten Verfahren (§ 14 Absatz 4 FZV g. F.). Nach wie vor sind die Landesbehörden nicht verpflichtet, den elektronischen Zugang durch eine De-Mail-Adresse im Sinne des De-Mail-Gesetzes zu eröffnen (vgl. § 2 Abs. 2 EGovG). Sie können also zwischen den vier aufgeführten Bekanntgabemöglichkeiten der Nummer 1 wählen, insbesondere auch die Variante der Übersendung eines Schriftstücks. Darüber hinaus wird die ab dem 01.07.2016 geltende 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 mit ihren einheitliche Rahmenbedingungen für die grenzüberschreitende Nutzung elektronischer Identifizie-

rungsmittel und Vertrauensdienste genutzt und die Verwendung eines entsprechenden elektronischen Siegels ermöglicht.

Zudem werden in Nummer 2 Regelungen für die Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk ergänzt, die mit dieser Verordnung eingeführt wird. Für die Wiederzulassung wird die gemeinsame postalische Übersendung folgender Unterlagen vorgesehen: der neuen Zulassungsbescheinigung Teil I, eines oder zweier erforderlicher Plakettenträger und einer Mitteilung über die zulässige Ausgestaltung der Kennzeichenschilder nach Maßgabe der Anlage 4 FZV. Der Übersendung dieser körperlichen Unterlagen ist eine schriftliche Zulassungsentscheidung beizufügen. Dieser Bescheid kann sehr kurz gehalten sein, indem er knapp die Zulassung des Fahrzeugs nach Maßgabe der anliegenden ZB I mitteilt und eine standardisierte Rechtsbehelfsbelehrung enthält. Schriftlich heißt hier, wie schon in Nummer 1 Buchstabe d, papiergebunden. Nicht vorgesehen ist die elektronische Übermittlung des Verwaltungsaktes. Die elektronische Übersendung und damit Bekanntgabe würde dem Halter das Recht einräumen, das Fahrzeug an diesem Tag der elektronischen Übertragung im öffentlichen Straßenverkehr zu nutzen. Sollten die weiteren körperlichen Unterlagen (Plakettenträger, Zulassungsbescheinigung Teil I) nicht rechtzeitig zugehen, würde dies Rechtsunsicherheiten auslösen, die durch die allein vorgesehene postalische Übermittlung vermieden werden. Nicht vorgesehen ist zudem die Übersendung von Prüfplaketten und Prüfmarken, da diese - anders als im herkömmlichen Verfahren der Wiederzulassung - bei der internetbasierten Wiederzulassung von der Zulassungsbehörde nicht zugeteilt werden. Prüfplaketten und Prüfmarken werden erst im Falle einer notwendigen Untersuchung von den zur Durchführung der Untersuchung Berechtigten auf das ungestempelte, aber reservierte Kennzeichen nach § 15c Abs. 1 Satz 2 FZV verklebt.

### **Zu § 15c FZV - Nachweis der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

#### **Zu § 15c Abs. 1 FZV**

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, wie die antragstellende Person in einem internetbasierten Vorgang den Nachweis über die Gültigkeit der nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vorgeschriebenen Untersuchungen führt. Er sieht hierfür zwei Alternativen vor. Entweder kann das Datum der nächsten Hauptuntersuchung aus dem ZFZR abgerufen werden; dann wird das abgerufene Datum dem Vorgang automatisch hinzugefügt, oder die antragstellende Person muss eine Prüfziffer, die auf dem Untersuchungsbericht oder dem Prüfprotokoll aufgetragen ist, ein-

geben. Dann ergibt sich das Datum der nächsten fälligen Untersuchung hieraus. Das Prüzzifferverfahren ermöglicht die Verifikation der von der antragstellenden Person eingegebenen Angabe. Satz 2 schafft eine Lösung für den Fall, dass bei einem außer Betrieb gesetztem Fahrzeug, welches wieder zugelassen werden soll, die Frist für die nächste Hauptuntersuchungen oder Sicherheitsprüfung bereits abgelaufen ist. Für diesen Fall wird es den für die Durchführung der Untersuchungen und Prüfungen nach § 29 StVZO zuständigen Stellen ermöglicht, die Prüfplakette oder Prüfmarke auf einem Kennzeichen oder SP-Schild für ein Fahrzeug aufzubringen, das außer Betrieb gesetzt ist und auf dessen Kennzeichenschild also kein gültiges Siegel mehr aufgebracht ist. Um Missbrauch zu vermeiden, gilt diese Ausnahme jedoch nur, wenn das Kennzeichen für die Wiedezulassung dieses Fahrzeugs bei der Außerbetriebsetzung bereits reserviert worden ist. Denn nur dann ist sichergestellt, dass die Prüfmarke oder Prüfplakette für ein Kennzeichen angebracht wird, bei dessen Verwendung im Straßenverkehr der Halter ermittelbar ist, und zwar selbst dann, wenn das Fahrzeug widerrechtlich ohne Zulassung betrieben werden würde. Die untersuchenden Stellen müssen diese Voraussetzung anhand der von der antragstellenden Person vorgelegten Unterlagen (Reservierungsbestätigung) prüfen.

#### **Zu § 15c Abs. 2 FZV**

Eine Prüfung, ob eine gültige Hauptuntersuchung bzw. Sicherheitsprüfung vorliegt, erfolgt im Verfahren der internetbasierten Wiedezulassung immer zunächst anhand der im ZFZR gespeicherten Daten, welche von den Überwachungsinstitutionen oder den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten an das KBA übermittelt worden sind. Sofern auf diese Weise aus Zeitgründen kein Nachweis erbracht werden kann, weil z. B. die Daten noch nicht durch die Überwachungsinstitution an das KBA übermittelt wurden, kann die antragstellende Person die Gültigkeit von durchgeführten und bestandenen Untersuchungen oder Prüfungen auch durch eine von der Überwachungsinstitution oder anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt auf dem Prüfbericht oder Prüfprotokoll angegebenen Prüzziffer nachweisen. Eine solche Prüzziffer darf nur für eine Untersuchung oder Prüfung erzeugt und vergeben werden, die zur Zuteilung einer Prüfplakette oder Prüfmarke geführt hat. Den Nachweis über das Vorliegen von gültigen Untersuchungen erbringt die antragstellende Person durch manuelle Eingabe dieser Prüzziffer. Dafür wird es der Untersuchungsstelle ermöglicht, eine Prüzziffer auf dem Untersuchungsbericht oder Prüfprotokoll aufzubringen.

Die Entscheidung, solche Prüzziffern anzubieten, hat die jeweilige Technische Prüfstelle, amtlich anerkannte Überwachungsorganisation, anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt oder andere Stelle generell für alle in ihrem Namen bzw. von ihr angehörenden Verantwortlichen ausgestellte

Untersuchungsberichte oder Prüfprotokolle zu treffen. Wenn solche Prüfwerte angeboten werden, muss dieses Angebot ausnahmslos allen Kunden ohne Ermessen zur Verfügung gestellt werden.

#### **Zu § 15c Abs. 3 FZV**

Zur Erzeugung der Prüfwerte werden die in dieser Vorschrift festgelegten Daten codiert.

#### **Zu § 15c Abs. 4 FZV**

Im Verfahren des KBA wird die entsprechende Prüfwert im gleichen Verfahren wie bei den Überwachungsorganisationen errechnet und mit der von der antragstellenden Person im Portal eingegebenen Prüfwert verglichen (näher hierzu Anlage 8a). Stimmen die Werte überein, gilt der Nachweis als erbracht. Die Information, ob ein Nachweis der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung mittels Prüfwert erbracht wurde, ist Bestandteil der Antragsdaten und wird nach Antragstellung an die zuständige Zulassungsbehörde weitergeleitet. Für die Abwicklung des Verfahrens gelten wiederum die Standards des KBA.

#### **Zu § 15c Abs. 5 FZV**

Bei der Zulassung wird die Information über die Anwendung des Prüfwertverfahrens nebst den eingegebenen weiteren Daten über die Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung anschließend im ZFZR gespeichert. Dies wird für die Zuordnung und Prüfung des Eingangs des später von der betreffenden Überwachungsinstitution oder Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten übermittelten Datensatzes benötigt.

#### **Zu § 15c Abs. 6 FZV**

Sollte für die im ZFZR gespeicherten Datensätze, die die Anwendung des Prüfwertverfahrens enthalten, binnen 14 Tagen keine Datenübermittlung durch eine Überwachungsinstitution oder die Gemeinschaftseinrichtung der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten erfolgen, wird die Zulassungsbehörde durch das KBA informiert. Die Zulassungsbehörde wird nun in pflichtgemäßem Ermessen tätig. Sie wendet sich an den Halter, um auf die Datenübermittlung hinzuwirken, und ergreift ggf. Maßnahmen in Bezug auf das betroffene Fahrzeug.

#### **Zu § 15d FZV - Internetbasierte Außerbetriebsetzung**

§ 15d enthält die besonderen für die internetbasierte Außerbetriebsetzung geltenden Regelungen. Die durch die Zweite Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher

Vorschriften eingeführten Regeln werden damit wieder aufgegriffen. Systematisch wird allerdings nicht mehr gesondert das vollumfängliche Verfahren der internetbasierten Außerbetriebsetzung geregelt, sondern nur noch bestimmt, welche besonderen Regelungen für die internetbasierte Form der Außerbetriebsetzung gelten. Das macht deutlich, dass im Übrigen die allgemeinen Bestimmungen der Verordnung gültig sind.

#### **Zu § 15d Abs. 1 FZV**

Absatz 1 entspricht inhaltlich § 14 Absatz 2 FZV g. F. Er bestimmt, unter welchen Bedingungen ein Antrag auf Außerbetriebsetzung internetbasiert gestellt werden kann. Voraussetzung ist, dass für das betreffende Fahrzeug die neue Stempelplakette und Zulassungsbescheinigung Teil I ausgegeben sind. Die Antragstellung kann – wie bisher – durch den Halter oder den Verfügungsberechtigten erfolgen. Zur Klarstellung, dass auch die Außerbetriebsetzung anlässlich der Verwertung internetbasiert beantragt werden kann, wird auf § 15 FZV verwiesen.

#### **Zu § 15d Abs. 2 FZV**

Absatz 2 Satz 1 greift die Regelungen des § 14 Absatz 2 Satz 3 FZV g. F. auf. Systematisch und sprachlich wird die Vorschrift aber so aufgebaut, dass bestimmt wird, durch welche Elemente des internetbasierten Verfahrens das herkömmliche Verfahren in den Räumlichkeiten der Behörde ersetzt wird. Sätze 2 bis 4 entsprechen § 14 Absatz 2 Sätze 4 bis 6 FZV g. F.

#### **Zu § 15d Abs. 3 FZV**

Der neue Absatz 3 bestimmt das Verfahren bei Vorliegen eines Verwertungsnachweises.

#### **Zu § 15d Abs. 4 FZV**

Absatz 4 betrifft den Verwaltungsakt der Außerbetriebsetzung. Die Zulassungsbehörde setzt das Fahrzeug außer Betrieb, wenn die Angaben vollständig und plausibel übermittelt worden sind und auch die sonstigen Voraussetzungen vorliegen (z. B. Identifizierung der antragstellenden Person). Auch dies entspricht der bisher vorgesehenen Verfahrensweise. Satz 2 stellt klar, dass die in Verfahren in den Räumlichkeiten der Behörde vorgesehene Entstempelung und die Entwertung der Zulassungsbescheinigung Teil I durch die Verarbeitung der Sicherheitscodes ersetzt wird. Deren Verarbeitung belegt, dass die Außerbetriebsetzung anhand der Kennzeichen und der Zulassungsbescheinigung Teil I ersichtlich ist.

#### **Zu § 15d Abs. 5 FZV**

Die Form der Bekanntgabe und das Datum der Außerbetriebsetzung richtet sich nach den bisherigen Regelungen des § 14 Absatz 3 Satz 2, Absatz 4 und 5 FZV g. F. Da die Außerbetriebsetzung ihre Wirkung im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer und der Kfz-Versicherung entfaltet, wird unter Berücksichtigung der §§ 41 Absatz 2, 43 Absatz 1 VwVfG die Bekanntgabe mit dem Tag der abschließenden Bearbeitung in der Zulassungsbehörde festgelegt. Stellt ein Verfügungsberechtigter den Antrag, soll er zusätzlich zum Halter über die Entscheidung nebst Datum unterrichtet werden.

### **Zu § 15e FZV - Internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk**

Der neue §15e regelt die Voraussetzungen für die internetbasierte Wiederzulassung und ermöglicht es dem bisherigen Halter, die internetbasierte Wiederzulassung über die Portale der zuständigen Zulassungsbehörden der Länder zu beantragen. Ergebnis des internetbasierten Verfahrens ist ein elektronischer Antrag auf Wiederzulassung an die zuständige Zulassungsbehörde.

### **Zu § 15e Abs. 1 FZV**

§ 15e Abs. 1 FZV regelt die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um einen Antrag auf Wiederzulassung internetbasiert stellen zu können. Dieses Antragsverfahren ist nur für bestimmte Konstellationen vorgesehen. § 15e Abs. 1 FZV legt daher den Kreis der Konstellationen fest, die verfahrenstechnisch am internetbasierten Verfahren teilnehmen können. Über diese Verfahrensvoraussetzungen hinaus müssen ungeschmälert alle materiellen Zulassungsvoraussetzungen erfüllt sein, zu denen im weiteren Eingabeprozess Angaben verlangt und auf Plausibilität geprüft wird.

Zur Durchführung der internetbasierten Wiederzulassung muss die antragstellende Person eine natürliche Person, bisheriger Halter des Fahrzeuges und Inhaber des Kontos, von dem die Kraftfahrzeugsteuer eingezogen werden soll, sein. Die antragstellende Person muss ihren Wohnsitz im selben Zulassungsbezirk haben, in dem die Außerbetriebsetzung nebst Kennzeichenreservierung stattgefunden hat. Die antragstellende Person muss in Besitz einer gültigen Reservierung des Kennzeichens für die Wiederzulassung und einer Zulassungsbescheinigung Teil I mit aufgebrachtem und freigelegtem Sicherheitscode sein. Bei Verlust der ZB I, insbesondere des Sicherheitscodes, kann eine Wiederzulassung nicht internetbasiert beantragt werden.

Eine interbasierte Wiederzulassung ist in dieser Stufe der internetbasierten Fahrzeugzulassung nur möglich, wenn das Fahrzeug versicherungspflichtig und zulassungspflichtig ist. Zudem muss

es sich bei dem Kennzeichen um ein allgemeines (schwarzes) Kennzeichen handeln. Diese Prämissen stellen sicher, dass stets derselbe Kranz an Antragsangaben für die Zulassung Anwendung findet, was für eine ordnungsmäßige Abwicklung des internetbasierten Antragsverfahrens im derzeitigen Entwicklungsstadium unerlässlich ist.

Die weiteren möglichen Varianten einer Wiederzulassung, d. h. ohne Reservierung des bisherigen Kennzeichens nach § 14 Abs. 1 Satz 3 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), innerhalb oder außerhalb des Zulassungsbezirks und/oder für denselben oder einen neuen Fahrzeughalter sind in einer nächsten Stufe des Vorhabens i-Kfz vorgesehen. Dies gilt auch für die Berücksichtigung einer internetbasierten Wiederzulassung für juristische Personen.

### **Zu § 15e Abs. 2 FZV**

Die antragstellende Person hat bei der elektronischen Antragstellung die für die Wiederzulassung des Fahrzeugs notwendigen Daten anzugeben, und zwar die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) des zuzulassenden Fahrzeugs, das bei Außerbetriebsetzung reservierte Kennzeichen und den siebenstelligen Sicherheitscode der ZB I, welcher nach dem 01.01.2015 ausgegeben wurde, um eine Identifizierung des Fahrzeugs im Zentralen Fahrzeugregister zu ermöglichen.

Mit der siebenstelligen Versicherungsbestätigungsnummer (VB-Nr.) seines Versicherers weist die antragstellende Person nach, dass eine Kfz-Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug besteht.

Mit Angabe ihrer Kontodaten (IBAN) und ihrer Zustimmung zum Auslesen der personenbezogenen Daten aus dem Personalausweis erteilt sie ein SEPA-Lastschrift-Mandat zur Einziehung der Kraftfahrzeugsteuer. Zudem sind die erforderlichen Daten für den Einzug der Infrastrukturabgabe anzugeben.

Weiter muss die antragstellende Person das Datum der nächsten Fälligkeit der Hauptuntersuchung und ggf. Sicherheitsprüfung angeben und ggf. die Prüfziffer des Untersuchungsberichts oder Prüfprotokolls.

Außerdem darf entsprechend der Regelung in § 15 Abs. 6 FZV für das Fahrzeug kein Verwertungsnachweis ausgestellt worden sein. Dieser Umstand wird in der Eingabemaske abgefragt und muss von der antragstellenden Person bestätigt werden.

Zusätzlich kann ein Portal weitere Eingaben fordern, um die Korrektheit der o. g. Daten zu prüfen und so die Benutzerfreundlichkeit für die antragstellende Person zu erhöhen (z. B. Prüfwert der FIN).

Satz 2 stellt klar, dass im internetbasierten Verfahren eine Vorlage der ZB II nicht verlangt wird, weil diese bisher nicht internetfähig ist. Dies ist vertretbar, da die Wiederzulassung auf denselben Halter erfolgt und damit eine Eintragung in die bzw. Neuausfertigung der ZB II nicht erforderlich ist.

#### **Zu § 15e Abs. 3 FZV**

Die technischen Einzelheiten der Verifizierung der eingegebenen Daten werden in einer Anlage festgelegt.

#### **Zu § 15e Abs. 4 FZV**

Mit der Identifizierung der antragstellenden Person im Portal und der Eingabe der für die Wiederzulassung benötigten Daten beginnt die antragstellende Person, einen Antrag auf Erlass eines Verwaltungsaktes vorzubereiten. Aufgrund dessen laufen in Verantwortung der zuständigen Zulassungsbehörde verschiedene Validierungen und Prüfungen ab.

Dem Portal liegen nach Abschluss der Abfragen nach Absatz 3 i. V. m. Anlage 8b die Daten vor, die im weiteren Verfahren zur Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen erforderlich sind. Das Portal fasst die Ergebnisse nunmehr so zusammen, dass sie zum einen für die antragstellende Person am Bildschirm ersichtlich gemacht werden. Zum anderen wird ihr angezeigt, ob die Daten so vollständig und plausibel sind, dass der Antrag alle für eine Zulassung im weiteren Verfahren erforderlichen Daten enthalten würde, wenn er abschließend rechtswirksam gestellt würde. Bei Vorliegen eines negativen Prüfergebnisses zu den Antragsdaten im Portal könnte ein auf dieser Basis internetbasiert gestellter Antrag nicht ohne weiteres zu einer antragsgemäßen Entscheidung führen. Die entsprechenden Sachverhalte werden der antragstellenden Person im Portal angezeigt. Entsprechende Antragsdaten können bis zu drei Mal korrigiert werden. Die antragstellende Person kann alternativ den internetbasierten Dialog abbrechen und das Portal verlassen. Sie hat aber auch die Möglichkeit, den Antrag mit unvollständigen oder fehlerhaften Antragsdaten zu stellen und an die Zulassungsbehörde zu senden; in diesem Fall wird der Antrag im herkömmlichen, nicht internetbasierten Verfahren bei der Zulassungsbehörde weiterbehandelt. Die Zulassungsbehörde wird hierbei zweckmäßigerweise eine Frist von z. B. 14 Tagen vorgeben, innerhalb derer die notwendigen Unterlagen beizubringen sind. Erfolgt hernach keine abschlie-

Bende Behandlung des Verfahrens unter Nachweis der fehlenden Daten innerhalb einer solchen Frist, wird die antragstellende Person einen ablehnenden Bescheid der Zulassungsbehörde aufgrund fehlender Zulassungsvoraussetzungen erhalten.

Nach Abschluss des Zahlungsvorgangs werden die validierten Daten über den i-Kfz-Webservice des KBA an das elektronische Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde übermittelt. Die Zulassungsbehörde fragt ihrerseits in einem aktiven Vorgang das Postfach beim KBA ab und überführt die Daten zur Bearbeitung in das örtliche Fachverfahren nach § 15b Absatz 1.

Das Portal der Zulassungsbehörde erhebt und speichert die fahrzeug- und personenbezogenen Antragsdaten. Diese Daten sind nach Übermittlung der Daten oder bei Abbruch des Vorgangs unverzüglich zu löschen.

### **Zu § 15e Abs. 5 FZV**

Absatz 5 stellt klar, dass für die Wiederzulassung im internetbasierten Verfahren die Bestimmungen gelten, die auch sonst für die Wiederzulassung anzuwenden sind. Dies sind § 3 Absatz 1 Satz 3, wonach die Zulassung, also auch die Wiederzulassung, durch die Zuteilung eines Kennzeichens, die Abstempelung der Kennzeichenschilder und die Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung erfolgt, § 10 Absatz 3, also die Aufbringung der Stempelplakette, und § 14 Absatz 2, der die Vorlage der Zulassungsbescheinigung bei der Behörde, die Anwendung der allgemeinen Regelungen über den Antrag auf Zulassung und das Erfordernis der Gültigkeit der nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebenen Untersuchungen regelt. Die Umsetzung dieser Prüfkriterien muss bei der internetbasierten Antragstellung auf die dabei vorgefundenen Gegebenheiten angepasst werden. In diesem Sinne wird geregelt,

1. dass die Vorlage der Zulassungsbescheinigung ersetzt wird durch die Eingabe und Verifizierung des auf der Zulassungsbescheinigung Teil I vorhandenen Sicherheitscodes. Mit der Eingabe des Codes weist die antragstellende Person gegenüber der Behörde nach, dass sie im Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil I ist, die für die Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges verwendet worden ist.
2. dass die Zuteilung des Kennzeichens durch die Inanspruchnahme des reservierten Kennzeichens und die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ersetzt wird. Im internetbasierten Verfahren kann eine eigenständige Kennzeichenzuteilung nicht stattfinden. Für die Wiederzulassung auf denselben Halter wird das für eine Wiederzulassung speziell reservierte Kennzeichen wieder aktiviert und ersetzt somit die Zuteilung. Dieses Kennzeichen wird von

der Behörde in die neue Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen. Beides zusammen ersetzt somit die Kennzeichenzuteilung.

3. dass die Vorlage der Kennzeichenschilder und ihre Abstempelung durch das Aufbringen der Stempelplakette auf dem Plakettenträger und dessen Übersendung an die antragstellende Person ersetzt werden. Anders als beim Verfahren in der Behörde vor Ort ist es beim internetbasierten Verfahren nicht möglich, das Kennzeichen zu stempeln. Diese Funktion übernimmt deshalb das Aufbringen der Stempelplakette auf den Plakettenträger und dessen Übersendung an die antragstellende Person. Die Zulassungsbehörde übersendet die Unterlagen mit einem Begleitschreiben, indem sie den Vorgang erläutert und zugleich bestimmt, dass diese Plakettenträger nur auf das zulässige Kennzeichenschild verklebt werden dürfen. Das sind in der Regel die bei der antragstellenden Person noch vorhandenen Kennzeichenschilder, die vor der Außerbetriebsetzung verwendet worden sind, oder neue Kennzeichenschilder gleicher Größe. Die Mitteilung der Zulassungsbehörde muss die Größe der zulässigen Kennzeichenschilder konkret bestimmen, nur dann ist das Aufbringen auf einem Kennzeichenschild unzulässiger Größe bußgeldbewehrt. Der aufzubringende Plakettenträger ist dabei mit Sicherheitsmerkmalen (Kennzeichen, letzte sechs Stellen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, individuelles Sicherheitsmerkmal des Plakettenherstellers) versehen. Damit entfällt im internetbasierten Verfahren auch die Vorlage der Kennzeichenschilder vor Ort in der Zulassungsbehörde. Der an die antragstellende Person versendete Plakettenträger ermöglicht somit als Trägermedium ein Aufkleben der Stempelplakette durch den Halter. Der Urkundencharakter aus der Verbindung von Kennzeichenschild und Stempelplakette bleibt davon unberührt. Die Sicherheitsmerkmale auf dem Plakettenträger erschweren einen missbräuchlichen Einsatz der Plakettenträger und ermöglichen eine Zuordnung des Plakettenträgers zum Kennzeichen und zum Fahrzeug. Die Gestaltung der Plakettenträger ist in Abschnitt C der Anlage 4a zu § 10 FZV geregelt. Die technischen Anforderungen an die Plakettenträger und ihre Überprüfung sind in den Abschnitten 9 bis 13 der DIN 74069<sup>12</sup>, Ausgabe Mai 2016 geregelt.
4. dass für die internetbasierte Wiederzulassung besondere Regelungen für die Wirksamkeit der Wiederzulassung gelten. Die Besonderheit des internetbasierten Verfahrens besteht darin, dass der Vorgang der Wiederzulassung nur behördenintern abläuft, ohne dass die antragstellende Person davon Kenntnis erlangt. Behördenintern werden die Zulassungsbescheinigung Teil I ausgefertigt, die Plakettenträger durch Aufbringen der Stempelplaketten erstellt und die

---

<sup>12</sup> DIN 74069: Retroreflektierende Kennzeichenschilder für Kraftfahrzeuge und deren Anhängfahrzeuge sowie Stempelplaketten und Plakettenträger.

Unterlagen an den Halter übersandt. An die Bearbeitung in der Behörde allein darf die Wirksamkeit der Wiedenzulassung nicht geknüpft werden, weil – anders als bei der Außerbetriebsetzung – die Wirksamkeit Verpflichtungen des Halters, z. B. im Hinblick auf die Steuerpflicht und die Versicherungspflicht, auslöst. Als Lösung sieht die Verordnung vor, dass die Zulassungsbehörde die Wirksamkeit der Wiedenzulassung konkret bestimmt. Die Festsetzung durch die Behörde erfolgt auf den dritten Tag, der dem Tag folgt, an dem die Bekanntgabe nach § 15b Absatz 7 Nummer 2 FZV veranlasst worden ist. Dieser Tag wird in die Zulassungsbescheinigung eingetragen. Erst mit dem Tag der Wiedenzulassung ist die Wiederinbetriebnahme des Kfz gestattet.

### **Zu § 15e Abs. 6 FZV**

Absatz 6 regelt in den Sätzen 1 und 2 die Pflichten, die der Halter nach erteilter Wiedenzulassung zu erfüllen hat. Er ist verpflichtet, den von der Zulassungsbehörde übersandten Plakettenträger unverzüglich an der dafür vorgesehenen Stelle auf dem Kennzeichenschild oder den Kennzeichenschildern mit dem reservierten Kennzeichen, für die dieser übersandt worden ist, fest anzubringen. Dabei hat er auch die übersandten Vorgaben der Zulassungsbehörde hinsichtlich der zulässigen („vorgegebenen“) Größe der Kennzeichenschilder zu beachten. Die Regelungen sind nötig, weil die Anbringung der Plakette auf dem Kennzeichen nicht mehr Angelegenheit der Behörde ist, die bei dieser Gelegenheit überprüfen konnte, ob die Plakette auf einem zulässigen Kennzeichenschild mit dem zugeteilten Kennzeichen angebracht ist, sondern dem Halter selbst obliegt. Die ordnungsgemäße Anbringung ist Voraussetzung dafür, dass die Einhaltung der Vorschriften im Verkehr auch überwacht werden können. Nur wenn die Plakette auf dem richtigen Kennzeichen angebracht worden ist, was anhand der Personalisierungsdaten auf dem Kennzeichenträger überprüft werden kann, ist ein Missbrauch ausgeschlossen. Die entsprechenden Pflichten werden deshalb ausdrücklich geregelt, auch um dafür eine Bußgeldbewehrung schaffen zu können (§ 48 Nummer 14 und 14a FZV - neu -). Ein Missbrauch ist aber nicht nur durch den Halter selbst denkbar, sondern ebenfalls durch andere Personen, die die Plakette auf Kennzeichen aufbringen, für die sie nicht erstellt worden ist. Im Gegensatz zu den Halterpflichten in Satz 1 enthält Satz 2 deshalb ein entsprechendes generelles Verbot, welches sowohl für den Halter als auch für Dritte gilt. Satz 3 betrifft schließlich die Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Er verlangt von jedem, der das Fahrzeug in Betrieb nimmt, also sowohl vom Halter als auch von Dritten, dafür Sorge zu tragen, dass die für dieses Fahrzeug übersandten Plakettenträger auf dem zugeteilten Kennzeichen fest angebracht sind. Satz 4 regelt schließlich die entsprechende Ver-

pflichtung für den Halter, eine Inbetriebnahme nur unter diesen Voraussetzungen anzuordnen oder zuzulassen.

Zur korrekten Anbringung soll die Zulassungsbehörde eine Anleitung zur Verfügung stellen. Auf die Anleitung sollte zweckmäßig bei Übersendung der Plakettenträger hingewiesen werden. Das Aufbringen der Plakettenträger gestaltet sich bei einzeiligen, zweizeiligen und Motorradkennzeichenschildern unterschiedlich, die jeweilige Position der Prüfplakette richtet sich nach Anlage 4 Abschnitt 2 FZV. Bei einzeiligen Kennzeichenschildern wird der Träger zwischen Unterscheidungszeichen und Erkennungsbuchstaben so geklebt, dass die flache Seite nach unten gerichtet am unteren Rand anliegt. Bei zweizeiligen Kennzeichenschildern wird der Träger rechts neben das Unterscheidungszeichen so geklebt, dass die flache Seite nach unten gerichtet ist. Bei Kraftstadkennzeichenschildern wird der Träger zwischen die erste und zweite Zeile so geklebt, dass die flache Seite nach unten gerichtet ist.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 16 Abs. 1 Satz 2 bis 5 -neu- FZV)**

Die zulässigen Fahrtzwecke unter Verwendung des roten Kennzeichens sind eng begrenzt vor dem Hintergrund, dass die hiermit gefahrenen wechselnden Fahrzeuge ohne konkret auf sie bezogene amtliche Zulassung am Straßenverkehrs teilnehmen und weder über eine Typgenehmigung oder Betriebserlaubnis verfügen müssen noch der Pflicht zur Hauptuntersuchung, Sicherheitsprüfung oder einer Prüfung der Kontrollgeräte unterliegen.

Das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und an einem geordneten Zulassungswesen erfordert es, diese Zwecke eng auszulegen. Zudem bedingt der Kreis der zulässigen Fahrtzwecke auch die versicherungsvertragliche Obliegenheit zur Verhütung einer Gefahrerhöhung. Vor diesem Hintergrund ist an eine Ausdehnung der zulässigen Fahrtzwecke ein strenger Erforderlichkeitsmaßstab anzulegen.

Der Bundesrat hat mit seiner Verordnungsvorlage in BR-Drucksache 432/15 angeregt, mit roten Kennzeichen auch Fahrten zuzulassen, die der Herstellung oder der Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Fahrzeuge dienen. Er hat dies mit praktischen Bedürfnissen der Händler begründet.

Zwar können nach der Rechtsprechung (vgl. BGH Urteil vom 30.03.1967 - II ZR 134/64) mit einer Fahrt zu einem privilegierten Zweck auch weitere Zwecke, etwa geschäftlicher oder persönlicher Art, verfolgt oder verbunden werden. Die Fahrt muss aber immer durch die Absicht des privilegierten Zwecks veranlasst und ihm zu dienen bestimmt sein. Hieraus lässt sich ablei-

ten, dass weitere Zwecke allenfalls untergeordneter Art sein dürfen, quasi auf dem Weg miterleidet werden können, sofern sie den Charakter der Fahrt nicht beherrschen.

Angesichts dieser Ausgangslage ist es angezeigt, eine ausufernde und den wahren Zweck künstlich verschleiende Gebrauchspraxis zu verhindern. Hierzu soll der Verwendungszweck der roten Kennzeichen im Satz 2 ausdrücklich auf folgende singuläre, sachlich gerechtfertigte Zwecke ausgedehnt werden:

- Das Tanken und die Außenreinigung zur Vorbereitung von Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten. Die Außenreinigung gewährleistet u. a. durch das Reinigen von Sensoren einen sicheren Fahrzeugbetrieb. Aus Gründen des Umweltschutzes ist die Außenreinigung auf dafür ausgerüsteten Waschplätzen zu fördern. Solche Fahrten können nun auch den einzigen Anlass einer Fahrt bilden, sofern sie im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit einer Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrt stehen und direkt durch sie veranlasst sind.
- Wie schon bei Oldtimern in § 17 Abs. 1 Satz 2 FZV sollen Fahrten zum Zwecke der Reparatur und Wartung zulässig sein. Hierunter fallen u. a. Fahrten zur Beibehaltung der technischen Einsatzfähigkeit und für Maßnahmen der vorbeugenden Instandhaltung, z. B. Nachfüllen von Betriebsstoffen zur Vermeidung von Verschleißerscheinungen.

Die Fahrten müssen jeweils notwendig sein. Notwendig sind sie, wenn sie zur nächstgelegenen geeigneten Einrichtung erfolgen und auf direktem Wege durchgeführt werden. Notwendig sind solche Fahrten nicht, wenn sie ein ordentlicher Kaufmann nicht in dieser Häufigkeit oder in diesem Umfang durchgeführt hätte.

Da sich der Bedarf nach solchen Fahrten aus der Natur des Umgang mit einer Vielzahl von nicht zugelassenen Kraftfahrzeugen ergibt, ist es nicht sachgerecht, auf solche Fahrten weiterhin den Vorwurf der Unzuverlässigkeit zu stützen. Ein Unterbinden solcher Zwecke wäre vielmehr praxisfremd, zumal solche Fahrten auch nicht auf andere einfache Weise, etwa auch nicht mit einem Kurzzeitkennzeichen durchgeführt werden könnten. Die Ausweitung dient zudem der Verwaltungsvereinfachung. Durch die vorgenommene Erweiterung der Einsatzzwecke des roten Kennzeichens wird angesichts der im Einzelnen hierfür aufgestellten Voraussetzungen und angesichts der stets vorausgesetzten Zuverlässigkeit des Adressatenkreises die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt. Der Inhaber eines roten Kennzeichens entscheidet im Einzelfall über den zweckgebundenen Einsatz eines Fahrzeugs und hat dabei auch den verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs zu berücksichtigen.

In den Sätzen 3 und 4 erfolgt eine ausdrückliche Regelung der bereits in § 8 Abs. 1a Satz 8 und § 9 Abs. 3 Satz 7 FZV angelegten Vorbehalte.

Der bisherige Satz 2 wird Satz 5.

### **Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 16a FZV)**

Die Anforderungen an die Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen wurden mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 (BGBl. I S. 1666) neu geregelt. Aufgrund der seit dem Inkrafttreten der neuen Regelung vorliegenden Erfahrungen wird § 16a rechtsförmlich überarbeitet und neu strukturiert.

Absatz 1 Satz 1 legt nach wie vor den generellen Verwendungszweck des Kurzzeitkennzeichens und die grundsätzlichen Voraussetzungen ohne inhaltliche Änderungen fest. Die übrigen bisher in Absatz 1 g. F. getroffenen Regelungen über Ausnahmen von Erteilungsvoraussetzungen und daraus folgende Beschränkungen in der Nutzbarkeit des Kurzzeitkennzeichens wurden jedoch zur besseren Transparenz in die neuen Absätze 6 und 7 verlagert.

Trotz der seit dem 01.04.2015 geltenden höheren Anforderungen an die Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen ist eine Einschränkung der Nutzung des Kurzzeitkennzeichens für Probe- und Überführungsfahrten gerechtfertigt. Denn es handelt sich weiterhin um die Ermöglichung der Teilnahme von nicht zugelassenen Fahrzeugen am Straßenverkehr, die aufgrund der Freistellung von bestimmten Vorschriften verschiedene Vorteile mit sich bringt. Diese Fahrzeuge unterliegen z. B. nicht der Kraftfahrzeugsteuer. Außerdem gelten die Nutzer der Kurzzeitkennzeichen nicht als Vorhalter und werden weder in den Fahrzeugregistern als solche geführt noch in die ZB II eingetragen. Zudem beginnt mit Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens bei Neufahrzeugen nicht die Frist für die nächste Hauptuntersuchung nach Anlage VIII Nr. 2.3 StVZO.

Schon bisher konnte das Kurzzeitkennzeichen und auch das rote Kennzeichen genutzt werden, um mit Fahrzeugen, die mit einem Saisonkennzeichen gemäß § 9 Abs. 3 FZV zugelassen sind, außerhalb des Betriebszeitraums Probe- oder Überführungsfahrten durchzuführen. Der diesbezügliche alleinige Vorbehalt in § 9 Abs. 3 Satz 6 FZV g. F. soll zur Klarstellung nun in Absatz 1 Satz 2 und entsprechend in § 16 Abs. 1 aufgegriffen und ausdrücklich geregelt werden.

Dagegen ist die Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens für ein Fahrzeug, für das bereits ein Wechselkennzeichen zugeteilt ist, nicht zulässig, auch nicht, wenn das Wechselkennzeichen am

anderen Fahrzeug, für das es zugeteilt ist, geführt wird. Für die Zwecke eines Kurzzeitkennzeichens kann auch das vorhandene Wechselkennzeichen verwendet werden, sodass kein Bedarf für die parallele Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens besteht und damit diese Möglichkeit nicht vorgesehen werden muss.

In Satz 4 wird der Ausschluss von § 57b StVZO als redaktionelle Korrektur nach Aufspaltung der §§ 16 und 16a FZV wiederhergestellt.

Absatz 2 Satz 1 regelt, wie bisher, dass die Zulassungsbehörde auf Antrag ein Kurzzeitkennzeichen zuzuteilen und einen speziellen Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen auszufertigen hat. Auf die gesonderte Zuteilungsvoraussetzung „bei Bedarf“ wird jedoch verzichtet, da das Kurzzeitkennzeichen stets für ein bestimmtes Fahrzeug zugeteilt wird und sich eine Bedarfsprüfung damit erübrigt. Wie bisher kann der Antrag nach Wahl des Antragstellers bei der nach § 46 Abs. 2 FZV zuständigen Zulassungsbehörde oder bei der Zulassungsbehörde am Standort des Fahrzeugs gestellt werden. Auch bei Befassung der Zulassungsbehörde am Standort des Fahrzeugs gilt § 15 VwVfG ungeschmälert: Auch hier hat ein Antragsteller ohne Wohnsitz im Inland - wie in § 46 Abs. 2 Satz 2 FZV angelegt – stets einen Empfangsbevollmächtigten zu benennen.

Die konkreten Vorgaben für die Ausgestaltung und weitere Anforderungen an diese Dokumente werden jeweils dokumentenbezogen in den neuen Absätzen 3 bis 5 zusammengefasst.

In Satz 2 werden die im Antrag mitzuteilenden Daten sowie der Zweck dieser Erhebung, nämlich die Speicherung der Daten in den Fahrzeugregistern, transparenter herausgestellt. Dabei wird angesichts der kurzen Gültigkeit des Kurzzeitkennzeichens auf die Angaben nach § 6 Absatz 1 Satz 3 FZV verzichtet, da sie nur für längerfristige Notfallplanungen erforderlich sind. Wird ein Kurzzeitkennzeichen für ein Neufahrzeug zugeteilt, entfällt die Registrierung nach Absatz 2 Nr. 6, da die Frist für die nächste Hauptuntersuchung nach Anlage VIII Nr. 2.3 StVZO n. F. nicht zu laufen beginnt.

In Absatz 3 Satz 1 werden die Bedingungen zur Nutzung des Kurzzeitkennzeichens und die Fahrzeugbezogenheit zusammengefasst, wie bisher in Absatz 2 Satz 2 g. F. Anders als Absatz 2 Satz 2 Nr. 1 g. F. nimmt Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 die Beschränkungen nun ohne deren Eintrag im Fahrzeugschein in Bezug. Denn wenn die materiellen Voraussetzungen für eine räumlich unbegrenzte Nutzung des Kurzzeitkennzeichens hergestellt sind und das Vorliegen einer Betriebserlaubnis (Einschränkung nach Absatz 6) bzw. einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung

(Einschränkung nach Absatz 7) durch Mitführen eines entsprechenden Beleges nachgewiesen werden kann, sind diese Beschränkungen nicht mehr gültig, auch wenn sie weiterhin im Fahrzeugschein eingetragen sind. Der Inhaber des Fahrzeugscheins ist in diesem Fall nicht verpflichtet, für eine räumlich unbeschränkte Nutzung des Fahrzeugs die Beschränkungen aus dem Fahrzeugschein streichen zu lassen.

In Absatz 3 Satz 2 bis 5 wird der bisherige Verweis auf § 16 Abs. 5 zur Transparenz durch eine ausdrückliche, aber inhaltsgleiche Regelung in § 16a selbst ersetzt. Allerdings wird durch den ausdrücklich auf bestimmte Sätze eingeschränkten Verweis auf § 10 Abs. 3 FZV klargestellt, dass die blauen Stempelplaketten auf Kurzzeitkennzeichen nicht mit Sicherheitscodes und Druckstücknummern versehen sein müssen. Denn bei diesen Kennzeichen ergibt sich (derzeit) kein Anwendungsbereich für internetbasierte Vorgänge. Angesichts des kurzen Gültigkeitszeitraums kommt insbes. eine internetbasierte Außerbetriebsetzung nicht in Betracht. Daher wäre die Ausstattung mit internetfähigen Stempelplaketten nicht angemessen.

Absatz 4 enthält die Vorgaben zum Kennzeichen und die Gültigkeitsdauer des Kennzeichens aus dem bisherigen Absatz 3 Satz 2, 3, 5 und 6 g. F.

Absatz 5 fasst die Vorgaben zum Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen aus dem bisherigen Absatz 1 Satz 6, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 1 g. F. zusammen. Um zu verdeutlichen, dass die Beschränkungen nach Absatz 6 oder 7 wegfallen, wenn die materiellen Voraussetzungen nach Absatz 1 erfüllt sind und anhand entsprechender Gutachten nachgewiesen werden können, sollte die Eintragung von Beschränkungen im Fahrzeugschein wie folgt formuliert werden „Es gilt die Beschränkung nach § 16a Absatz 6 FZV“ bzw. „Es gilt die Beschränkung nach § 16a Absatz 7 FZV“.

Zu unterscheiden von diesen Gebietsbeschränkungen innerhalb des Bundesgebietes ist die Verwendbarkeit von Kurzzeitkennzeichen im Ausland: Nach wie vor besteht kein genereller Anspruch auf Anerkennung der Kurzzeitkennzeichen im Ausland, auch nicht nach Einführung des Fahrzeugscheines gemäß Anlage 10 FZV (in der Zweiten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014, BGBl. I S. 1666, mit Wirkung vom 01.04.2015). Da sich jedoch aufgrund der jeweiligen nationalen Rechtslage etwas anderes ergeben kann, verbietet sich jeglicher Hinweis im Fahrzeugschein auf eine Beschränkung auf das Bundesgebiet.

Absatz 6 regelt die bisher in Absatz 1 Satz 2 g. F. geltende örtliche Beschränkung, wenn das Fahrzeug, für das ein Kurzzeitkennzeichen beantragt wird, nicht über die notwendige Typ- oder Einzelgenehmigung verfügt. Berichtigt wird die örtliche Einschränkung aus praktischen Erwägungen: Die Fahrten sollen so eng wie möglich eingeschränkt und daher auf den aktuellen Standort des Fahrzeugs abgestellt werden. Das ist der Ort, an dem sich das Fahrzeug im Moment der Inbetriebnahme befindet. Begrifflich zu unterscheiden und hier nicht gemeint ist der regelmäßige Standort im Sinne von § 20 FZV. Ein importiertes Fahrzeug hat seinen Standort im Sinne des § 16a FZV also am Ort des Grenzübertritts, wenn es mit eigener Triebkraft eingeführt wird. Allerdings sollen, wie in der bis zum 31.03.2015 geltenden Fassung, alle für die Wiedererlangung der Betriebserlaubnis notwendigen Fahrten zulässig sein, also neben Fahrten zur Begutachtungsstelle auch erforderliche Fahrten zur Werkstatt und zur Zulassungsbehörde nebst Rückweg sowie das Waschen und Tanken auf diesen Wegen.

Absatz 7 regelt die bisher in Absatz 1 Satz 3 bis 5 g. F. geltende örtliche Beschränkung, wenn der nächste Termin zur Durchführung der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nach § 29 StVZO für das Fahrzeug, für das ein Kurzzeitkennzeichen beantragt wird, vor Ablauf der Gültigkeit des Kurzzeitkennzeichens liegt. Die bisher geltende Beschränkung auf Fahrten im Zulassungsbezirk, in dem das Fahrzeug seinen Standort hat, wird systematisch für den gesamten Absatz 7 auf einen angrenzenden Zulassungsbezirk ausgeweitet und so auch ein Gleichklang zu Absatz 6 und § 10 Absatz 4 hergestellt. Mit dieser Ausweitung wird zudem auf die bisherige Einschränkung auf die nächstgelegene Stelle verzichtet.

Absatz 8 regelt eine neue Ausnahme von den Vorgaben zur Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen für Fahrzeuge, die in einem Mehrstufensystem hergestellt werden. Betroffen sind primär stufenfertige Nutzfahrzeuge der Klassen N und O. Unter Vorlage eines von der Zulassungsbehörde bestimmten Nachweises über die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs oder eines entsprechenden Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation kann ein räumlich unbeschränkt nutzbares Kurzzeitkennzeichen für diese Fahrzeuge zugeteilt werden.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 19 Abs. 1 FZV)**

Folgeänderung im Einleitungssatz nach Aufspaltung des bisherigen § 16 FZV a. F. durch die Zweite Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 (BGBl. I S. 1666) in § 16 FZV g. F. (rote Kennzeichen) und § 16a (Kurzzeit-

kennzeichen). Die Änderung dient der Beibehaltung der bisherigen Regelung, dass zu Ausfuhrzwecken neben den Ausfuhrkennzeichen auch rote Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen verwendet werden können.

In Nummer 3 Satz 4 wird zudem durch den ausdrücklich auf bestimmte Sätze eingeschränkten Verweis auf § 10 Abs. 3 FZV klargestellt, dass die roten Stempelplaketten auf Ausfuhrkennzeichen nicht mit Sicherheitscodes und Druckstücknummern versehen sein müssen. Denn bei diesen Kennzeichen ergibt sich (derzeit) kein Anwendungsbereich für internetbasierte Vorgänge. Angesichts des Ausfuhrzwecks kommt insbes. eine internetbasierte Wiederzulassung nicht in Betracht. Daher wäre die Ausstattung mit internetfähigen Stempelplaketten nicht angemessen.

### **Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 20 FZV)**

#### **Zu Buchstaben a und b**

Mit dem den Absätzen 1 und 2 jeweils angefügten Satz sollen sog. Fernzulassungen klarstellend verboten werden, sowohl aus EU-Mitgliedstaaten, EWR-Vertragsstaaten als auch aus Drittstaaten. Anlass für die ausdrückliche Regelung ist die zum Teil anderslautende Rechtsprechung (OLG Bamberg, Beschluss vom 24.05.2012 – Az. 2 Ss OWi 219/12; OLG Nürnberg, Beschluss vom 21.03.2013- Az. 2 St OLG Ss 272/11; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 28.12.2010 – Az. 2 (9) Ss 268/10 – AK 107/10; OLG München, Beschluss vom 21.02.2008 – Az. 4St RR 028/08) zu dieser Fallkonstellation nach bisherigem Recht. Durch die ausdrückliche Regelung soll den in den Entscheidungen enthaltenen oder durch sie ausgelösten Auslegungszweifeln begegnet werden, die zum Einen durch wörtlichen Vergleich der ursprünglichen Regelung in § 1 IntKfzV in der bis zum 28.02.2007 geltenden Fassung („Ausländische Kraftfahrzeuge“) mit der in § 20 FZV übernommenen Regelung („In einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassene Fahrzeuge“) entstanden sind. Zum Anderen ist bei der Heranziehung der Gesetzesbegründung aus BR-Drucks. 811/05 (Beschluss) S. 9f in den Entscheidungen nicht hinreichend zwischen den beiden unterschiedlichen Anliegen des zitierten Vertragsverletzungsverfahrens (Händlerkennzeichen und Ausfuhrerleichterungen) differenziert worden.

Die Grundlage für das Verbot bildet die Zulassungshoheit Deutschlands für im Bundesgebiet befindliche, nicht zugelassene Fahrzeuge, die nun von hier aus in Betrieb gesetzt werden sollen. Die Identifizierung eines jeden Fahrzeugs bei der Zulassung dient der Sicherstellung der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Daten in der Zulassungsbescheinigung und im Zentralen

Fahrzeugregister und damit der Sicherheit des Rechtsverkehrs. Sie hat eine wesentliche Bedeutung insbesondere zur Verhinderung von illegalen Fahrzeug-Verschiebungen, Kfz-Diebstahl, illegaler Beschaffung von Fahrzeugpapieren und Betrug in Verbindung mit Kfz-(Total-)Schäden.

Es existiert derzeit kein internationales Überprüfungsinstrument etwa in Form einer internationalen Datenplattform, das eine hiesige Identifizierung hinreichend ersetzen könnte. Dies gilt auch für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union 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 staatenübergreifende Identifizierung derzeit nicht umfassend genug gesichert. Erst wenn die Nutzung für alle betreffenden Staaten verbindlich wäre und alle gültigen Kennzeichen und die dazugehörigen Fahrzeugdaten laut EUCARIS-Muster gespeichert und auch für die nationalen Kontrollbehörden kurzfristig abrufbar wären, könnte von einer hiesigen Identifizierung abgesehen werden.

Ein Verzicht auf Kontrollfunktionen würde dagegen die Gefahr des Missbrauchs erhöhen. Würden Fernzulassungen ohne solche hinreichenden internationalen Kontrollmöglichkeiten akzeptiert, besteht die Gefahr einer Zunahme von internationalen Kfz-Verschiebungen und von Dokumentenfälschungen, die für die Überwachungsbehörden vor Ort aufgrund der Quantität der unterschiedlichen ausländischen Urkunden nur schwer erkennbar sein dürften. Kontrollmaßnahmen und Kfz-Identifizierungsmaßnahmen vor Ort würden in der Folge erschwert.

Vor diesem Hintergrund kann die Identifizierung eines im Bundesgebiet befindlichen Fahrzeugs nur durch eine deutsche Zulassung hinreichend sichergestellt werden.

Durch das Wiener Übereinkommen wird die Möglichkeit einer Fernzulassung nicht gefordert. Lediglich bei Einführung aus dem Ausland nach Deutschland wird nach dem Wiener Übereinkommen die Ermöglichung internationalen Verkehrs gefordert (Art. 1 b iii WÜ). Dies ist jedoch durch § 20 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 FZV bereits sichergestellt.

#### **Zu Buchstabe c**

Der neu eingefügte Absatz 1a trägt einem Antwortschreiben der Europäische Kommission vom 17.02.2016 an die Bundesrepublik Deutschland zur Anwendung der Richtlinie 2006/1/EG des

Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr Rechnung. Für den Fall, dass ein in einem Mitgliedstaat zulassungsfreier Anhänger von einem Fahrzeug gezogen wird, das in demselben Mitgliedstaat zugelassen ist, muss die vorübergehende Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr im Gemeinschaftsgebiet ermöglicht werden. Nicht zulässig ist dagegen weiterhin die Teilnahme zulassungsfreier ausländischer Anhänger am Verkehr im Inland hinter Zugfahrzeugen, die in einem anderen Staat als dem Herkunftsstaat des Anhängers zugelassen sind.

**Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 21 Absatz 1 Satz 3 FZV)**

Folgeänderung nach Einfügung des neuen § 20 Abs. 1a FZV.

**Zu Artikel 1 Nummer 17 (§ 23 Abs. 1 Satz 1 FZV)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

**Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 27 Abs. 2 Satz 2 FZV)**

Die Änderung des Zitats dient der Aktualisierung der Anforderungen an Kennzeichenschilder. Die DIN 74069 ist überarbeitet worden und nun in Gestalt der DIN 74069 „Retroreflektierende Kennzeichenschilder, Stempelplaketten und Plakettenträger für Kraftfahrzeuge und deren Anhängerfahrzeuge“ gültig. Sie ist insbes. an die Bedürfnisse und Entwicklungen in der Praxis angepasst worden und soll daher in Bezug genommen werden. Speziell die Rückstahlwerte wurden angepasst.

**Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 30 Absatz 1 FZV)**

Die Neufassung von Absatz 1 Nummer 5 dient der sprachlichen Klarstellung. Der Regelungsinhalt von Absatz 1 Nummer 5a -neu- komplettiert die Speichervorschriften, wenn der Nachweis der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung mittels einer Prüfziffer geführt wird. Dann liegen dem ZFZR noch keine Daten aus einer Datenübermittlung nach § 29a StVZO i. V. m. § 34 FZV vor und sind in Verbindung mit § 33 durch die Zulassungsbehörde an das Register mitzuteilen. Der Zusatz in Absatz 1 Nummer 15 (Ausnahme von der Speicherung) ist erforderlich, weil bei der internetbasierten Wiederzulassung nach § 15e Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 n. F. keine persönliche Aushändigung der Zulassungsbescheinigung Teil I erfolgt.

In Absatz 1 Nummer 27 erfolgen Anpassungen als Folge der Neufassung des § 15 FZV.

In Absatz 2a werden eine Klarstellung und Folgeänderungen der Verweise auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung vorgenommen.

#### **Artikel 1 Nummer 20 (§ 31 FZV)**

Redaktionelle Änderung in Absatz 1 Nummer 5.

Die weiteren Änderungen in Absatz 1 Nr. 15 und 27 sowie Absatz 2a entsprechen den Änderungen in § 30 FZV. Darüber hinaus wird in Absatz 2a Nr. 5 Buchst. b eine redaktionelle Korrektur vorgenommen: Wie vor der Neufassung nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 Buchst. b FZV a. F. sollen sowohl bei den roten Kennzeichen auch bei den Kurzzeitkennzeichen weiterhin die Daten nach § 31 Abs. 1 Nr. 19 Buchst. b bis e gespeichert werden.

#### **Artikel 1 Nummer 21 (§ 34 FZV -neu-)**

§ 34 FZV ergänzt die Datenspeicherung im ZFZR um Daten der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen, die von den Überwachungsinstitutionen, den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten und den sog. Eigenüberwachern nach § 29a StVZO zu übermitteln sind.

Die Speicherung der Daten nach § 34 Absatz 1 FZV hat zunächst mit besonderem Blick auf die Nachweismöglichkeit der Gültigkeit der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung in internetbasierten Verfahren nach § 15c FZV zwei Funktionen. Zum einen ermöglicht sie es, das Datum der nächsten fälligen Untersuchung in den Internet-Dialog zwischen antragstellender Person und Behörde bei entsprechender Programmierung des Portals automatisiert dem Antrag hinzuzufügen. Zum anderen wird sie verwendet, um nachträglich die Prüfziffer und die durch die antragstellende Person vorgenommene Eingabe zu überprüfen.

Bisher wird im Zentralen Fahrzeugregister nur das Datum der nächsten auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung folgenden Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung gespeichert. Nun sollen die Termine und Ergebnisse auch der weiteren Untersuchungen gespeichert werden. Das Register soll damit insgesamt eine Übersicht darüber ermöglichen, wann für ein darin erfasstes Fahrzeug die nächste nach § 29 StVZO vorgesehene Untersuchung fällig wird.

Die technische Datenübermittlung von den Überwachungsinstitutionen und anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten an das KBA richtet sich nach einem vom KBA festgelegten Standard (XKFz). Dabei erfolgt die Übermittlung an das KBA ausschließlich über Kopfstellen und nicht

von jeder durchführenden Person direkt. Die Eigenüberwacher haben sich daher einer Kopfstelle anzuschließen.

Die Regelung dient in Verbindung mit § 29a StVZO auch der Umsetzung von Artikel 1 Nr. 3 der Richtlinie 2014/46/EU (Art. 3 Abs. 4 Buchst. c der Richtlinie 1999/37/EG n.F.) in Verbindung mit der Richtlinie 2014/45/EU. Danach müssen die Daten zu den Ergebnissen der regelmäßigen Untersuchung zu allen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen elektronisch erfasst werden. Diese Daten umfassen insbesondere die Ergebnisse der Untersuchungen und deren Geltungszeitraum und sind in Anlehnung an den Inhalt der Untersuchungsberichte und Prüfprotokolle nach Anlage VIII der StVZO formuliert.

Zudem wird Art. 8 Abs. 5 bis 7 der Richtlinie 2014/45/EU umgesetzt, nach dem die Angaben aus der nach einer Prüfung auszustellenden Prüfbescheinigung auf elektronischem Weg der zuständigen Behörden zu übermitteln sind. Die Mindestangaben der Prüfbescheinigung nach Art. 8 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2014/45/EU werden beachtet. In Anlehnung an die Anlage VIII der StVZO ist der Umfang dieser zu übermittelnden und zu speichernden Daten über Hauptuntersuchungen in § 34 Absatz 2 FZV geregelt.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 22 (§ 36 Abs. 1 FZV)**

Im Rahmen des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) wurde § 5 Absatz 5 KraftStG gestrichen. Die Kraftfahrzeugsteuerpflicht für ein inländisches Fahrzeug hat danach keinen Bezug zur Veräußerungsanzeige nach § 13 Absatz 4 FZV. In der Folge und unter Berücksichtigung der nach § 36 Absatz 1 mitzuteilenden übrigen Daten ist die Meldung der Zulassungsbehörden über das Vorliegen einer Veräußerungsanzeige an die Kraftfahrzeugsteuerverwaltung entbehrlich.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 23 (§ 36a FZV)**

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25.06.2013 (BGBl. I S. 1849) waren Regelungen zur Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung durch den Bund getroffen worden. Unter anderem waren für die Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörden zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuerrechts in § 36a FZV Übergangsregelungen zur Einrichtung und Erprobung der neuen Mittelungswege bis zum Ende der Organleihe geschaffen worden. Die Organleihe endete gemäß § 18a Abs. 1 FVG zum 30.06.2014. Daher ist § 36a FZV entbehrlich und soll zur Rechtsbereinigung aufgehoben werden.

**Zu Artikel 1 Nummer 24 (§ 39 Abs. 2 FZV)**

Die Änderung im Einleitungssatz dient der Umsetzung des § 36 Abs. 2a StVG. Dieser enthält die gesetzliche Ermächtigung zum automatisierten Datenabruf aus dem Zentralen Fahrzeugregister an Finanzbehörden, die mit der Kontrolle und Erhebung der Umsatzsteuer betraut sind. Mit der Änderung der FZV soll diesen Dienststellen der Finanzbehörden nun der Zugriff auf die in § 39 Abs. 2 FZV genannten, im ZFZR gespeicherten Daten eingeräumt werden.

In Nummer 1 Buchstabe b sind folgende Änderungen enthalten: Zum einen soll die Bezugnahme in § 39 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a FZV auf die Daten in § 30 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 (also nun auch auf Nr. 2) es den Kontrollbehörden ermöglichen, bei einer Änderung der Fahrzeugdaten (z. B. Ablastung eines Lkw) die an das KBA übermittelten Daten aus dem ZFZR abzurufen. Bisher werden diese Daten den Ermittlungs- und Bußgeldbehörden im Zuge einer ZEVIS-Auskunft nicht in vollem Umfang übermittelt. Dies hat beispielsweise zur Folge, dass Verkehrsteilnehmer von der Polizei beanstandet werden, obwohl sich das Fahrzeug nach erfolgter Ablastung im rechtlich zulässigen Bereich bewegt. Besonders problematisch stellt sich die Sachlage außerhalb der Öffnungszeiten der Zulassungsbehörden dar. Kontrollierende Polizeibeamte sind in diesen Fällen auf die Eintragungen in der Zulassungsbescheinigung Teil I und die ZEVIS-Auskunft angewiesen. Die Eintragung der entsprechenden Daten in das Zentrale Fahrzeugregister ergibt sich aus § 33 Absatz 1 Nummer 1 und § 34 Absatz 1 Nummer 1 StVG, die Berechtigung zur Übermittlung an die entsprechenden Behörden, auch im automatisierten Verfahren, ergibt sich aus je nach Fall insbesondere aus § 35 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 und § 36 Abs. 2 Nr. 1 StVG.

Zum anderen erfolgt eine Folgeänderung nach Aufspaltung des bisherigen § 16 FZV a. F. durch die Zweite Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 (BGBl. I S. 1666) in § 16 FZV g. F. (rote Kennzeichen) und § 16a (Kurzzeitkennzeichen). Die Bezugnahme auch auf § 30 Abs. 2a FZV dient der Beibehaltung der bisherigen Beauskunftung auch der Daten über Kurzzeitkennzeichen.

**Zu Artikel 1 Nummer 25 (§ 46 Abs. 2 Satz 2 FZV)**

Begriffliche Klarstellung ohne inhaltliche Änderung. Bei natürlichen Personen ohne Wohnsitz im Bundesgebiet und bei juristischen Personen, Gewerbetreibenden, Selbständigen oder Behörden ohne Sitz, Niederlassung oder Dienststelle im Bundesgebiet ist für die Zulassung zwingend ein Empfangsbevollmächtigter im Sinne von § 15 Satz 1 VwVfG im Inland zu benennen (§ 6 Abs. 4 Nr. 4 Halbs. 1 FZV). Die Zuständigkeit für die Zulassung ist in diesen Fällen ausschließlich am Wohnsitz oder mangels eines solchen am Aufenthaltsort dieses Empfangsbevollmächtigten gegeben.

**Zu Artikel 1 Nummer 26 (§ 48 FZV)****Zu § 48 Nr. 1 Buchst. a FZV**

- Anpassung der Verweise an die Neufassung des § 8 Abs. 1a Satz 6 und § 9 Abs. 3 Satz 5 FZV.
- Aufnahme von § 10 Absatz 12 aus dem bisherigen Buchstaben b zur besseren systematischen Übersichtlichkeit sowie rechtsförmliche Klarstellung durch genaue Zitierung der Vorschrift für die Inbetriebnahme in Satz 1 in Abgrenzung zur entsprechenden Halterverpflichtung nach § 10 Abs. 12 Satz 2 FZV.

**Zu § 48 Nr. 1 Buchst. b FZV**

- Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.
- Klarstellung der Verbotsnormen und deren Verbindungen in der Aufzählung.

**Zu § 48 Nr. 1 Buchst. c FZV**

- Aufnahme der Verstöße gegen § 15e Absatz 6 Satz 3 hinsichtlich der Anbringung von Plakettenträgern bei der internetbasierten Wiederzulassung.
- Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

**Zu § 48 Nr. 1 Buchst. d FZV**

Getrennte Aufnahme der eigenständigen Verbotsnorm ohne inhaltliche Änderung.

**Zu § 48 Nr. 2 FZV**

- Rechtssystematische Ergänzung. Den bereits für den Fahrer bestehenden Regelungen der § 8 Absatz 1a Satz 6 und § 9 Absatz 3 Satz 5 FZV g. F. wurden entsprechende Regelungen für den Halter zur Seite gestellt. Verstöße gegen diese Pflichten in § 8 Absatz 1a Satz 7 Nummer 1 und § 9 Absatz 3 Satz 6 Nummer 1 FZV sollen ebenfalls Ordnungswidrigkeiten darstellen und sind daher in § 48 Nr. 2 FZV zu ergänzen.
- Folgeänderungen zur ausdrücklichen Nennung der Voraussetzungen zum Führen der Zeichen „CD“ und „CC“ und der entsprechenden Halterverpflichtung in § 10 Abs. 11 Satz 4 FZV.
- Folgeänderung zu § 13 Abs. 4 Satz 8 in Form dessen ausdrücklicher Nennung.

- Folgeänderung zur Einführung des § 13 Abs. 3 Satz 3 FZV und Schaffung eines zugehörigen Ordnungswidrigkeiten-Tatbestandes analog den Regelungen in § 13 Abs. 1 über andere Mitteilungspflichten.
- Aufnahme der Verstöße gegen § 15e Absatz 6 Satz 4 hinsichtlich der Anbringung von Plakettenträgern bei der internetbasierten Wiederzulassung.
- Folgeänderungen der Verweise auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderungen.

#### **Zu § 48 Nr. 5 FZV**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

#### **Zu § 48 Nr. 7 FZV**

- Folgeänderung zu § 13 Abs. 4 Satz 7 in Form dessen ausdrücklicher Nennung.
- Schaffung eines Ordnungswidrigkeiten-Tatbestandes zu § 13 Abs. 3 Satz 2 FZV, analog den Regelungen in § 13 Absatz 1 über andere Mitteilungspflichten.

#### **Zu § 48 Nr. 8 FZV**

Verstöße gegen die Pflicht zur Außerbetriebsetzung nach § 15 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1 FZV unter Vorlage des Verwertungsnachweises sollen zur Ordnungswidrigkeit erhoben und damit bußgeldbewehrt werden. Hat der Halter oder Eigentümer ein Fahrzeug einer anerkannten Stelle im Sinne der Altfahrzeug-Verordnung oder einer Verwertungsanlage im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge überlassen und dafür einen Verwertungsnachweis erhalten, hat er das Fahrzeug, sofern nicht schon geschehen, außer Betrieb setzen zu lassen und dabei „ordnungsgemäß“ den Verwertungsnachweis der Zulassungsbehörde vorzulegen. Der Erfüllung dieser Verpflichtung soll Nachdruck verliehen werden angesichts der Anordnung in Art. 3a Abs. 3 der Richtlinie 1999/37/EG, die Zulassung von Altfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 2000/53/EG endgültig zu beenden. Mit der Erfüllung der Pflicht wird gleichzeitig die Datenlage im ZFZR möglichst aktuell und damit die Überwachungsmöglichkeiten effizient gehalten. Missbrauch soll durch die Bußgeldbewehrung vorgebeugt werden. Die Regelung dient letztlich dazu, die in der Altfahrzeug-Verordnung und Richtlinie 2000/53/EG vorgeschriebene ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Fahrzeugen sicherzustellen.

**Zu § 48 Nr. 9 FZV**

Anpassung der Verweise an die Neufassung des § 8 Abs. 1a Satz 6 und § 9 Abs. 3 Satz 5 FZV.

**Zu § 48 Nr. 9a -neu- FZV**

Wie schon in § 48 Nr. 2 FZV soll auch hier eine rechtssystematische Ergänzung erfolgen: Den bereits für den Fahrer bestehenden Regelungen der § 8 Absatz 1a Satz 6 und § 9 Absatz 3 Satz 5 FZV g. F. wurden entsprechende Regelungen für den Halter zur Seite gestellt. Diese Tatbestände – § 8a Absatz 1a Satz 7 Nummer 2 und § 9 Absatz 3 Satz 6 Nummer 2 FZV – sollen ebenfalls Ordnungswidrigkeiten darstellen und sind daher für das Abstellen von Fahrzeugen in § 48 Nr. 9a FZV zu ergänzen.

**Zu § 48 Nr. 9b -neu- FZV**

Folgeänderung zur ausdrücklichen Nennung der Voraussetzungen zum Führen der Zeichen „CD“ und „CC“ in § 10 Abs. 11 Satz 3 FZV.

**Zu § 48 Nr. 13 FZV**

Die Verpflichtung zur Vorlage eines Verwertungsnachweises ist im Zusammenhang mit der Pflicht zur Außerbetriebsetzung geregelt und in diesem Zusammenhang in Nummer § 48 Nr. 8 FZV mit der Formulierung „ordnungsgemäß außer Betrieb setzen“ bereits erfasst.

**Zu § 48 Nr. 14 und 14a FZV**

Bis zum 31.12.2014 mussten bei der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs die Kennzeichenschilder der Zulassungsbehörde zur Entstempelung vorgelegt werden. Die Nichtbefolgung dieser Vorschrift stellte nach § 48 Nr. 14 FZV eine Ordnungswidrigkeit dar. Im Zusammenhang mit der Einführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen wurde in § 14 Abs. 1 Satz 1 FZV mit Wirkung ab 01.01.2015 geregelt, dass die Außerbetriebsetzung nicht mehr anzuzeigen, sondern zu beantragen ist. In der Folge kann die Nichtvorlage der Kennzeichen nicht mehr als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden und ist als Folgeänderung aus § 48 FZV zu streichen.

An der Stelle der Nummer 14 und in der neuen Nummer 14a des § 48 FZV sind nun Bußgeldbewehrungen für Verstöße gegen die Pflichten nach § 15e Absatz 6 Satz 1 und 2 –neu- FZV bei der Anbringung von Plakettenträgern im Rahmen der internetbasierten Wiederezulassung geregelt.

**Zu § 48 Nr. 15a bis 16, 18 und 18a FZV**

Die Aufhebung der Nummern 15a, 15b und 16 dient der rechtssystematischen Korrektur. Der bisherige Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand des § 48 Nr. 15a FZV (zweckfremde Verwendung der Kennzeichen, § 16 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FZV n. F.) wird in § 48 Nr. 18a FZV eingeordnet. Der bisherige § 48 Nr. 15b FZV wird ersatzlos aufgehoben, da die bloße Weitergabe eines Kurzzeitkennzeichens an eine dritte Person nicht rechtswidrig ist. Entscheidend ist die Nutzung an einem anderen als dem Kraftfahrzeug, für das das Kurzzeitkennzeichen zugeteilt wurde (§ 16 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 FZV n. F.). Dies wird ebenfalls in § 48 Nr. 18a FZV eingeordnet.

**Zu Artikel 1 Nummer 27 Buchstabe a (§ 50 Abs. 3 Nr. 10 und 11 -neu- FZV)**

Übergangsregelung bis zur vorgeschriebenen Anwendung der Richtlinie 2014/46/EU. Bis dahin sollen bei den Zulassungsbehörden zur Ressourcenschonung bereits vorhandene Vordrucke für Fahrzeugdokumente aufgebracht werden können und damit den Behörden Raum gegeben werden, sich auf die neuen Vordrucke ohne vertane Kosten umstellen zu können. Um den Behörden eine flexible Planung der Bevorratung zu ermöglichen, aber auch die Frist mit paralleler Gültigkeit zwei unterschiedlicher Vordrucke für die Überwachungsbehörden nicht übermäßig lange zu gestalten, soll eine Übergangsfrist für die Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen Teil I auf Basis der bisherigen Vordrucke von knapp einem Jahr gewählt werden.

**Zu Artikel 1 Nummer 27 Buchstabe b (§ 50 Abs. 8 und 9 FZV)**

Seit der Ersten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19.10.2012 (BGBl. I S. 2232) erfolgt die Festlegung und Aufhebung von Unterscheidungszeichen auf Antrag der Länder durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Gemäß § 50 Abs. 8 FZV musste hierbei für die Dauer der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer durch Organleihe das Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen vorliegen.

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25.06.2013 (BGBl. I S. 1849) waren Regelungen zur Übernahme der Kraftfahrzeugsteuerverwaltung durch den Bund getroffen worden. Bis zum Ende der Organleihe sollte der bisherige Datenaustausch nach § 50 Abs. 9 FZV weitergeführt werden.

Die Organleihe endete gemäß § 18a Abs. 1 FVG zum 30.06.2014. Daher sind beide Regelungen in § 50 Abs. 8 und 9 FZV entbehrlich und sollen zur Rechtsbereinigung aufgehoben werden.

**Zu Artikel 1 Nummer 28 (Anlage 3 FZV)**

Redaktionelle Anpassung in der Überschrift.

**Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe a (Anlage 4 FZV -Bezeichnung-)**

Präzisierung des Verweises auf § 16 FZV. Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

**Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe b (Anlage 4 Abschnitt 1 FZV)**

Die Ergänzung in Nummer 2.1.2 dient der Klarstellung. Die verkleinerte Mittelschrift wird nach Nummer 2.2.3 ist ebenfalls für die Kraftradkennzeichen zulässig. In der Folge sind hier auch die zugehörigen Schrifttoleranzen anzuwenden.

In Nummer 6 wird die Anordnungsmöglichkeit der Plaketten erweitert: Die HU-Plakette und die Stempelplakette dürfen auf dem allgemeinen verkleinerten zweizeiligen Kennzeichen bisher nur in der dargestellten Form, also untereinander, auf dem Kennzeichenschild aufgebracht werden.

Wird diese Kennzeichenform für Oldtimer- oder Saisonkennzeichen genutzt, können die Plaketten bereits nach geltender Rechtslage in der oberen Zeile nebeneinander aufgebracht werden.

Dadurch ergibt sich mehr Platz für die Darstellung der Erkennungsnummer. Um die Kombinationsmöglichkeiten auf diese Weise zu erweitern, wird die alternative Anbringungsart für die Plaketten auf die allgemeinen verkleinerten zweizeiligen Kennzeichen ausgeweitet und nunmehr in den gemeinsamen Vorschriften für alle Kennzeichenarten in Abschnitt 1 verankert.

**Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe c (Anlage 4 Abschnitt 2a FZV)**

In der Einleitung in Satz 1 wird als Folgeänderung der neue Abschnitt 5a Nummer 1 aufgenommen. Auch Kennzeichen für Elektrofahrzeuge können als Wechselkennzeichen aufgeführt werden.

Die Streichung in der Einleitung in Satz 3 erfolgt ohne inhaltliche Änderung. Alle Beschriftungselemente auf dem Kennzeichenschild, auch solche über das Unterscheidungszeichen und die Erkennungsnummer hinaus, sind grundsätzlich in erhabener Beschriftung auszugestalten. Neben der Prägung sind auch andere Beschriftungsmethoden zulässig. Wie der Kennbuchstabe H ist auch die Kennzeichnung W zu prägen oder beispielsweise mit Lettern erhaben auszuführen. Die Streichung soll eine unmissverständliche und technikoffene Formulierung herstellen. Ausnahmen vom Grundsatz der erhabenen Beschriftung (Wiederholung des Kennzeichens auf dem fahrzeugbezogenen Teil bei Wechselkennzeichen) sind dagegen ausdrücklich geregelt.

Nummer 4 Satz 1 wird durch 3 Sätze ersetzt: Die bisherige Regelung verbleibt in Satz 1 und wird lediglich in der Formulierung (bisher „Buchstaben und Ziffern“) den weiteren Änderungen in den Abschnitten 4 und 5 hinsichtlich der maximal zulässigen Stellenanzahl auf den Kennzeichen angepasst. Der neue Satz 2 macht deutlich, dass für Wechselkennzeichen in der Ausführung als Oldtimerkennzeichen oder als Kennzeichen für Elektrofahrzeuge die Vorgaben des Abschnitts 4 über die maximal zulässige Stellenanzahl auf den Kennzeichen und die Schriftart speziell gelten. Außerdem wird mit der neuen Regelung klargestellt, dass bei diesen Kennzeichenarten jeweils der Kennbuchstabe „H“ bzw. „E“ auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Wechselkennzeichens darzustellen ist.

Die Streichung in Nummer 4 Satz 5 nach der neuen Zählung (bisheriger Satz 3 Halbsatz 2) dient der Rechtsklarheit. Die hier genannte Bemaßung der Stempelplakette weicht nicht von den üblichen Bestimmungen über deren Bemaßung ab, wie sie in Anlage 4a maßgebend geregelt sind. Eine Wiederholung ist hier nicht erforderlich, sondern eher missverständlich.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe d (Anlage 4 Abschnitt 4 FZV)**

Bisher war in Nummer 4 Satz 2 geregelt, über wie viele gemeinsame Stellen Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer bei der jeweiligen Kennzeichenform verfügen können. Da jedoch bei den zweizeiligen Kennzeichenschildern lediglich die Anzahl der zulässigen Stellen der Erkennungsnummer von der zulässigen Breite des Kennzeichenschildes abhängt, wird mit der vorliegenden Änderung die Regelung zur besseren Nachvollziehbarkeit nach der jeweiligen Kennzeichenform aufgeschlüsselt und präzisiert.

Nummer 4 Satz 5 wird gestrichen, da die Regelung über die alternative Anordnungsmöglichkeit der Plaketten nun auf alle verkleinerten zweizeiligen Kennzeichenarten erstreckt und in den gemeinsamen Vorschriften des Abschnittes 1 aufgenommen wird.

Die neue Regelung in Satz 5 folgt hinsichtlich der Ausgestaltung der Kennzeichen der Klarstellung in § 9 Absatz 3 Satz 4 FZV, dass die Kombination von Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen zulässig ist.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe e (Anlage 4 Abschnitt 5 FZV)**

Bisher war in Nummer 4 Satz 3 geregelt, über wie viele gemeinsame Stellen Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer bei zwei Kennzeichenformen verfügen können. Da jedoch bei

den zweizeiligen Kennzeichenschildern die Anzahl der zulässigen Stellen der Erkennungsnummer von der zulässigen Breite des Kennzeichenschildes und der jeweiligen Position des Saisonfeldes abhängt, wird mit der vorliegenden Änderung die Regelung zur besseren Nachvollziehbarkeit nach der jeweiligen Kennzeichenform aufgeschlüsselt, präzisiert und um Vorgaben für die beiden weiteren Kennzeichenformen erweitert.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe f (Anlage 4 Abschnitt 5a FZV -neu-)**

Nach Einführung der Kennzeichen für Elektrofahrzeuge mit Art. 1 der Fünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15.09.2015 ist aus dem Vollzug das Bedürfnis nach einer genauen Regelung der Kennzeichenausgestaltung erwachsen. Für die meisten Kennzeichenarten kann auf die bereits bestehenden Regelungen zum Oldtimerkennzeichen zurückgegriffen werden (Abschnitt 5a Nummer 1). Für die Ausgestaltung als Saisonkennzeichen werden neue Vorschriften geschaffen, soweit nicht auf die Abmessungen in Abschnitt 5 zurückgegriffen werden kann (Abschnitt 5a Nummer 2 bis 6).

#### **Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe g (Anlage 4 Abschnitt 6 FZV)**

Die Änderung in Anlage 4 Abschnitt 6 Nummer 4 Satz 4 FZV stellt durch den genauen Satzbezug des Verweises auf § 10 Abs. 3 FZV klar, dass die blauen Stempelplaketten von Kurzzeitkennzeichen nicht mit Sicherheitscodes und Druckstücknummern versehen sein müssen.

Die Änderung in Anlage 4 Abschnitt 6 Nummer 4 Satz 6 FZV dient der Anpassung an die neue Ausgabe der DIN 74069: Die technischen Farbspezifikationen soll hier, wie im Übrigen durchgängig in Anlage 4, der DIN-Norm überlassen bleiben.

Die Änderungen in Anlage 4 Abschnitt 6 Nummer 5 FZV dienen der Anpassung an die neue Ausgabe der DIN 74069: Neben redaktionellen Anpassungen von zwei Normzitenen wird auch die Benennung der Überwachungsstelle verallgemeinert.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 29 Buchstabe h (Anlage 4 Abschnitt 8 Nummer 3 FZV)**

Die Änderung dient der Anpassung an die neue Ausgabe der DIN 74069: Die technischen Farbspezifikationen in Satz 2 sollen hier, wie im Übrigen durchgängig in Anlage 4, der DIN-Norm überlassen bleiben. Der bisherige Satz 5 kann gestrichen werden, da die Ausführung der Beschriftungselemente (neben Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer auch weitere Zusätze wie das Ablaufdatum) grundsätzlich erhaben auszuführen ist.

In Satz 6 wird durch den genauen Satzbezug des Verweises auf § 10 Abs. 3 FZV klargestellt, dass die roten Stempelplaketten von Ausfuhrkennzeichen nicht mit Sicherheitscodes und Druckstücknummern versehen sein müssen.

**Zu Artikel 1 Nummer 30 (Anlage 4a zu § 10 Absatz 3 Satz 2 bis 7 FZV)**

In der Anlage 4a werden die Anforderungen an die Druckstücknummern und Sicherheitscodes präzisiert und die Stempelplaketten in Erscheinungsbild und Aufbau und nunmehr im Abschnitt C auch neu die Plakettenträger für Stempelplaketten und HU-Plaketten im Erscheinungsbild und Aufbau dargestellt. Die bisherigen Regelungen aus der Anlage 4a zu § 10 FZV g. F. wurden übernommen und für die nunmehr geregelte internetbasierte Wiederzulassung eines Fahrzeuges auf denselben Halter um den Plakettenträger ergänzt.

Dieser Träger ermöglicht die Umsetzung der Bestimmungen zu § 15e Absatz 5 Ziffer 2. Die Regelungen werden durch die Funktion des Aufbringens der Stempelplakette auf den Plakettenträgern und dessen Übersendung an den Halter gewährleistet. Der aufzubringende Plakettenträger ist dabei mit Sicherheitsmerkmalen (Kennzeichen, letzte sechs Stellen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer, individuelles Sicherheitsmerkmal des Plakettenherstellers) versehen. Der an den Halter versendete Plakettenträger ermöglicht somit als Trägermedium ein Aufkleben der Stempelplakette durch den Halter. Die Sicherheitsmerkmale auf dem Plakettenträger erschweren einen missbräuchlichen Einsatz der Plakettenträger und ermöglichen eine Zuordnung des Plakettenträgers zum Kennzeichen und zum Fahrzeug. Diese Verknüpfung des Trägers mit dem konkreten Fahrzeug ist durch die Zulassungsbehörden vor dem Versand vorzunehmen und verhindert weitestgehend eine Verwendung von Plaketten für ein anderes Fahrzeug, denn, sollte der Halter nach Empfang des Plakettenträgers die Stempelplakette vom Träger ablösen, zerstört sich sowohl die Plakette als auch der Plakettenträger und kann nicht mehr auf Kennzeichenschildern verwendet werden.

Bei der Ausgestaltung und der Bemaßung des Plakettenträgers ist berücksichtigt, dass die Aufbringung keinen nennenswerten Einfluss auf die Retroreflektion des Kennzeichenschildes hat und der Halter den Plakettenträger einfach aufzubringen kann, indem die jeweilige gerade Seite an die obere oder untere Linie des Kennzeichenschildes je nach aufgebrachtener Plakette angelegt wird. Damit entspricht der Standort der Plakette der heutigen Positionen auf dem Kennzeichenschild.

Die technischen Anforderungen an die Plakettenträger und ihre Überprüfung sind in den Abschnitten 9 bis 13 der DIN 74069<sup>13</sup>, Ausgabe Mai 2016 geregelt und stellen eine neue technische Anforderung für alle Hersteller dar.

In der Anlage wird mit Blick auf die künftigen Stufen der internetbasierten Zulassung auch bereits der Träger für die HU-Plakette festgelegt. Damit soll für die Hersteller schon jetzt eine Entscheidungssicherheit gegeben werden, da dieser Träger in der DIN 74069, Ausgabe Mai 2016 berücksichtigt ist und diese Regelung eine Entsprechung in den Rechtsvorschriften erfordert. Ein Einsatz bereits in der 2. Stufe ist aber noch nicht vorgesehen.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 31 (Anlage 5 FZV)**

Mit der Ergänzung des Buchstaben „X“ zur Bezeichnung der Angabe des Datum der ersten und der weiteren Hauptuntersuchungen wird Art. 1 Nr. 8 der Richtlinie 2014/46/EU umgesetzt.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 32 (Anlage 6 FZV)**

Redaktionelle Folgeänderung.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 33**

##### **Zu Anlage 8 Abschnitt 1 Nummer 4 FZV**

Aufgrund des technischen Fortschritts und der ständig abnehmenden Verbreitung von Nadeldruckern verlieren die vorgeschriebenen Durchschreibesätze des Verwertungsnachweises an Bedeutung. Mit der vorliegenden Änderung wird es daher ermöglicht, den EDV- und computergestützt erstellten Verwertungsnachweis auf handelsüblichem weißem Papier auszudrucken. Da die Kopfzeile bereits einen eindeutigen Bezug enthält, welche Farbe diese Ausfertigung haben soll und für welche Stelle sie bestimmt ist, kann im Falle der vollständig EDV-gestützten Erstellung und Ausfüllung des Verwertungsnachweises auf die Nutzung entsprechender farblicher Vordrucke verzichtet werden.

##### **Zu Anlage 8 Abschnitt 2 FZV**

Im Übrigen wurden Folgeänderungen, redaktionelle Korrekturen und Anpassungen an die Nachweisverordnung vorgenommen.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 34 (Anlage 8a FZV -neu-)**

---

<sup>13</sup> DIN 74069: Retroreflektierende Kennzeichenschilder für Kraftfahrzeuge und deren Anhängfahrzeuge sowie Stempelplaketen und Plakettenträger.

In Ergänzung des § 15c Absatz 4 wird in der Anlage der technische Ablauf der Verifizierung der Prüfziffer zum Nachweis einer durchgeführten und bestandenen Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung festgelegt. Hierzu wird mit den von der antragstellenden Person eingegebenen Daten eine Prüfziffer nachgeneriert und die eingegebene Prüfziffer so überprüft.

**Zu Artikel 1 Nummer 34 (Anlage 8b FZV -neu-)**

In Ergänzung des § 15e wird in der Anlage die Verifizierung, Verarbeitung und Ergänzung der von der antragstellenden Person eingegebenen Daten durch die Portale festgelegt.

Die Identifizierung des Fahrzeugs erfolgt anhand des ZFZR mit Hilfe des Kennzeichens, der FIN sowie des Sicherheitscodes der ZB I (als zusätzliches Sicherheitsmerkmal, welches nicht offen am Fahrzeug ablesbar ist). Im Ergebnis werden die für die Zulassung benötigten Fahrzeug- und Halterdaten (§§ 30, 32 FZV), die Daten zur Hauptuntersuchung und ggf. zur Sicherheitsprüfung sowie Daten der im ZFZR gespeicherten zuständigen Behörde an das Portal übermittelt. Auch wird automatisch abgeglichen, ob im ZFZR Daten über einen Verwertungsnachweis für dieses Fahrzeug vorliegen; sollte dies der Fall sein, ist eine Wiedenzulassung nicht möglich. Bei Vorliegen von Sperrvermerken wird keine Fahrzeugakte ausgegeben. Für den Fall, dass die fahrzeugbezogenen Daten keinen Treffer im ZFZR ergeben, kann die antragstellende Person diese korrigieren. Sollte sich ergeben, dass die für das Portal verantwortliche Zulassungsbehörde nicht zuständig ist - z. B. da die antragstellende Person den Wohnsitz in einen anderen Zulassungsbezirk verlagert hat - bekommt die antragstellende Person einen Hinweis auf die zuständige Zulassungsbehörde.

Die Daten nach § 23 Absatz 2 Satz 3 der FZV zur Kfz-Haftpflichtversicherung beinhalten die Daten, die die Zulassungsbehörde auch im herkömmlichen Verfahren von der Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer erhält.

Die Daten zur Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats für die Einziehung der Kraftfahrzeugsteuer werden über das bestehende System mit dem KraftSt-Verfahren der Zollverwaltung abgeglichen. Das Portal erzeugt den für den KraftSt-Teil der Zulassungsdaten relevanten Datensatz. Zudem werden im Portal die Daten der antragstellenden Person und deren Kontodaten in einem Datensatz an die für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde übermittelt. Optional wird mit den steuerrelevanten Daten ein Antrag auf Steuerbefreiung an die für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde übermittelt.

Die Prüfung der Gültigkeit einer Hauptuntersuchung oder einer Sicherheitsprüfung für das Fahrzeug erfolgt mittels Abgleichs mit den aus dem ZFZR abgefragten Fahrzeugdaten. Die Gültigkeit im Portal kann auch über entsprechende Eingaben, insbesondere durch Angabe einer HU / SP-Prüfziffer nach § 15c Absatz 3, die die antragstellende Person durch eine Überwachungsinstitution oder eine anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt erhalten hat, im Portal nachgewiesen werden (sog. Expressverfahren).

Die Prüfung auf Kraftfahrzeugsteuerrückstände erfolgt auf Basis der aus dem ZFZR ermittelten Daten über die antragstellende Person gegenüber dem KraftSt-Verfahren analog zum herkömmlichen Verfahren. Liegen vollstreckungsrelevante Kraftfahrzeugsteuerrückstände vor, wird die antragstellende Person im jeweiligen Portal über das Vorliegen von Kraftfahrzeugsteuerrückständen informiert und sie erhält den Hinweis, dass sie sich zwecks Bezahlung der Steuerschuld an die für die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde wenden muss. Im Portal können keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bezahlt werden.

Landesrechtliche Regelungen fordern auch bei den internetbasierten Fahrzeugzulassungsvorgängen die Prüfung von Gebührenrückständen. Es handelt sich hierbei um Gebühren, die angefallen waren und die im Zusammenhang mit Zulassungsvorgängen für das betreffende Fahrzeug und die betreffende antragstellende Person stehen (z. B. fehlender Versicherungsschutz, Mängelanzeigen, nicht erfolgte Umschreibung oder Adressänderung). Ggf. bestehende Gebührenrückstände werden ermittelt und der antragstellenden Person nach der Validierung der Zulassungsvoraussetzungen im Portal angezeigt (z. B. Betrag, Grund der Forderung, Kassenzeichen). Wenn es nach Landesrecht möglich ist, kann es die Zulassungsbehörde der antragstellenden Person ermöglichen, den Gebührenrückstand im Rahmen des E-Payments zusammen mit den Zulassungsgebühren des aktuellen Vorgangs zu begleichen. Dieses Verfahren ist kein Verfahren, das nach § 15a Absatz 3 Satz 1 FZV auf Systembestandteile des KBA zugreift.

Die so verifizierten, verarbeiteten und um die Ergebnisse der Abfragen ergänzten Daten werden den Antragsdaten im Portal hinzugefügt.

### **Zu Artikel 1 Nummer 35 (Anlage 10 FZV)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV in der Bezeichnung der Anlage nach der Neufassung von § 16a FZV ohne inhaltliche Änderung.

Mit der Ergänzung des Buchstaben „X“ zur Bezeichnung der Angabe des Datums der ersten und der weiteren Hauptuntersuchungen wird Art. 1 Nr. 8 der Richtlinie 2014/46/EU umgesetzt.

### **Zu Artikel 2 – Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

§ 34 Absatz 2 Satz 1 dient in der geänderten Form der verbindlichen Umsetzung von Art. 1 Nr. 3 der Richtlinie 2014/46/EU (Art. 3 Abs. 4 Buchst. c der Richtlinie 1999/37/EG n.F.) in Verbindung mit der Richtlinie 2014/45/EU in nationales Recht.

### **Artikel 3 – Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

#### **Zu Artikel 3 Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Redaktionelle Anpassung.

#### **Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 19 Abs. 5 StVZO)**

Folgeänderungen nach Aufspaltung des bisherigen § 16 FZV a. F. durch die Zweite Verordnung zur Änderung der FZV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 (BGBl. I S. 1666) in § 16 FZV g. F. (rote Kennzeichen) und § 16a FZV (Kurzzeitkennzeichen). Die Änderungen dienen der Anpassung an die neue Kurzzeitkennzeichen-Regelung in § 16a FZV, nach der nur noch örtlich begrenzte Fahrten ohne Betriebserlaubnis und generell keine Prüfungsfahrten mehr zulässig sind.

#### **Zu Artikel 3 Nummer 3 (§ 29 Abs. 1 und 2 StVZO)**

Die Einfügung in Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 präzisiert, dass für alle roten Kennzeichen keine Pflicht zur regelmäßigen technischen Untersuchung besteht, also auch nicht für die roten Oldtimerkennzeichen. Dies ist eine rechtssystematische Klarstellung der geltenden Rechtslage und dient der Verhinderung von Missverständnissen.

Die Einfügung in Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 dient der systematischen Vervollständigung und Klarstellung des in Anlage 4 Abschnitt 8 Nr. 3 Satz 1 der FZV geregelten Ausnahme von der Nachweispflicht.

Die Einfügung des Satzes 3 ermöglicht es dem Halter oder seines Beauftragten, die zugeteilten Prüfplaketten auf Plaketenträgern selbsttätig auf dem amtlichen Kennzeichen anzubringen. Die Einfügung des Satzes 4 stellt klar, dass abgelaufene Prüfplaketten und sofern diese verwendet wurden auch die Plaketenträger nicht mit neuen Prüfplaketten oder Plaketenträgern überklebt

werden dürfen. Dies dient der Verhinderung von Missbrauch, da sich überklebte Prüfplaketten unter Umständen zerstörungsfrei ablösen lassen.

### **Zu Artikel 3 Nummer 4 (§ 29a StVZO)**

Für die mit der Durchführung von Untersuchungen nach § 29 StVZO betrauten Stellen besteht bisher keine Mitteilungspflicht, die Daten über die Untersuchungen an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister zu übermitteln. Mit dem neuen § 29a Satz 1 StVZO wird zunächst mit besonderem Blick auf die Nachweismöglichkeit der Gültigkeit der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung in internetbasierten Verfahren nach § 15c FZV die verpflichtende Mitteilung der Überwachungsinstitutionen, anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten und sog. Eigenüberwacher an das Zentrale Fahrzeugregister unter Vorgabe einer bestimmten Frist auf der Grundlage des § 47 Abs. 1 Nr. 1a StVG eingeführt. Die Frist ist erforderlich, weil im Rahmen internetbasiert gestellter Anträge zeitnah eine Validierung der Daten der antragstellenden Person erfolgen muss. Sollte dies nicht möglich sein, erfolgt entweder keine Zulassung oder eine Wiedenzulassung ist zurückzunehmen. Der zu übermittelnde Datenumfang ergibt sich aus § 34 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 bis 15 FZV.

Die Regelung dient außerdem der Umsetzung von Artikel 1 Nr. 3 der Richtlinie 2014/46/EU (Art. 3 Abs. 4 Buchst. c der Richtlinie 1999/37/EG n.F.) in Verbindung mit der Richtlinie 2014/45/EU. Danach müssen die Daten zu den Ergebnissen der regelmäßigen Untersuchung zu allen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen elektronisch erfasst werden.

Bisher wird im Zentralen Fahrzeugregister nur das Datum der nächsten auf die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung folgenden Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung im Rahmen einer Zulassung gespeichert. Dies erfolgt bei der Erstzulassung eines neuen Fahrzeugs, bei der Zulassung eines gebrauchten in Deutschland bisher nicht zugelassenen Fahrzeugs, bei der Wiedenzulassung und bei der Ummeldung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk. Die Daten der weiteren Untersuchungen wurden im Zulassungsverfahren bisher nicht erhoben und können mit angemessenem Aufwand hier auch nicht erhoben werden. Sie werden daher bei den Untersuchungsstellen (Technischen Prüfstellen, Überwachungsorganisationen sowie anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten) nunmehr direkt erhoben. Für die Übermittlung müssen Kommunikationsbeziehungen zwischen den Untersuchungsstellen und dem KBA aufgebaut werden.

Die Richtlinie 2014/45/EU schreibt den Mitgliedstaaten Mindestanforderungen für die technische Überwachung von Fahrzeugen vor. Dazu sieht die vorgenannte Richtlinie in Art. 8 Abs. 5 bis 7 vor, dass die Prüfstellen (in Deutschland also die für die Durchführung von Untersuchungen nach § 29 StVZO berechtigten Stellen) der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats (in Deutschland dem für die Führung des ZFZR zuständigen Kraftfahrt-Bundesamtes) die Angaben aus der nach einer Prüfung auszustellenden Prüfbescheinigung auf elektronischem Weg innerhalb einer angemessenen Frist übermitteln. Der Mitgliedstaat sorgt dafür, dass diese Angaben zum Zwecke der Prüfung des Kilometerstandes des Fahrzeugs den Prüfern im Rahmen der technischen Überwachung zur Verfügung gestellt werden (§ 35 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 i. V. m. § 36 Abs. 2f StVG). Über das ZFZR stehen die Ergebnisse der Prüfung auch den Zulassungsbehörden elektronisch zur Verfügung (§ 35 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 36 Abs. 1 StVG).

Um dies zu erreichen dient § 29a Satz 2 StVZO in Ergänzung zu den bereits in § 29a Satz 1 StVZO i. V. m. § 34 Absatz 1 FZV erfassten Daten der umfassenden Umsetzung dieser genannten Vorschriften in nationales Recht. Er regelt zunächst die Möglichkeit zur Übermittlung weiterer Daten und legt deren verpflichtende Übermittlung in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2014/45/EU zu einem späteren Zeitpunkt fest (s. Artikel 4). Der Umfang dieser weiteren Daten ist in § 34 Absatz 2 FZV geregelt.

#### **Zu Artikel 3 Nummer 5 (Anlage VIII Nummer 2.3 StVZO)**

Die Frist für die nächste (erste) Hauptuntersuchung beginnt bei Fahrzeugen, die erstmals in den Verkehr kommen, mit der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Diese Frist beginnt jedoch nicht zu laufen, wenn es sich bei dem Kennzeichen um ein Kurzzeitkennzeichen handelt, das die Teilnahme am Straßenverkehr nur für 5 Tage zu Probe- und Überführungszwecken ermöglicht. Dies soll ausdrücklich klargestellt werden.

#### **Zu Artikel 3 Nummer 6 (Anlage IX StVZO)**

Die Darstellung der Prüfplakette wird an die Praxis angepasst.

#### **Zu Artikel 4 – Weitere Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 29a Satz 2 FZV -neu- )**

§ 29a Satz 2 dient in der geänderten Form der verbindlichen Umsetzung von Art. 1 Nr. 3 der Richtlinie 2014/46/EU (Art. 3 Abs. 4 Buchst. c der Richtlinie 1999/37/EG n.F.) in Verbindung mit der Richtlinie 2014/45/EU in nationales Recht.

## **Artikel 5 – Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung**

### **Zu Artikel 5 Nummer 1 (Nrn. 174 und 252 BKat)**

Jeweils redaktionelle Folgeänderung.

### **Zu Artikel 5 Nummer 2 (Nr. 175a BKat)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

### **Zu Artikel 5 Nummer 3 (Nr. 178a BKat)**

Systematisch konsequente Ergänzung, wie schon in § 48 Nummer 7 FZV, um die Tatbestände des § 13 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 Satz 4 FZV, die ebenfalls ein Betriebsverbot bei Verletzung von Mitteilungspflichten vorsehen, anzugleichen. Aus Gleichbehandlungsgründen soll hier derselbe Regelsatz anzuwenden sein wie bei den anderen Betriebsverboten.

### **Zu Artikel 5 Nummer 4 (Nr. 179 BKat)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

### **Zu Artikel 5 Nummer 5 (Nr. 179c -neu- BKat)**

Für die nun speziell geregelte Ordnungswidrigkeit des Missbrauchs von Zusatzzeichen „CD“ und „CC“ in § 10 Abs. 11 Satz 3 FZV in Verbindung mit § 48 Nr. 1 Buchst. a oder Nr. 9 FZV wird auch ein spezieller Tatbestand geschaffen, aber die bisherige Regelsatzhöhe aus lfd. Nr. 179 BKat weitergeführt.

### **Zu Artikel 5 Nummer 6 (Nr. 180a BKat)**

Ergänzung als Folge der Neufassung des § 15 FZV.

**Zu Artikel 5 Nummer 7 (Nr. 180b -neu- BKat)**

Verstöße gegen Mitteilungspflichten sind nach der BKat-Überschrift systematisch in den lfd. Nrn. 180ff BKat eingeordnet. Daher wird der Verstoß gegen die Mitteilungspflichten bei Veräußerung eines Fahrzeugs nach § 13 Abs. 4 Satz 1 FZV aus der lfd. Nr. 178a BKat herausgelöst und inhaltsgleich die neue lfd. Nr. 180b BKat eingeordnet.

**Zu Artikel 5 Nummer 8 (lfd. Nrn. 180c bis 180f -neu- BKat)**

Für Verstöße gegen die im Zusammenhang mit der internetbasierten Kfz-Zulassung eingeführten Halterpflichten und weiteren Pflichten werden Bußgeldregelsätze aufgestellt. Dabei wird in der lfd. Nr. 180c BKat -neu- für den Verstoß des Halters in Gestalt der nicht unverzüglichen oder korrekten Anbringung des übersandten Plakettenträgers ein Verwarnungsgeldregelsatz in Höhe von 40,00 Euro vorgesehen. Es handelt sich hierbei um eine Ordnungswidrigkeit, bei der der Halter die Pflichten, anstelle der Behörde für das korrekte Aufbringen der behördlichen Zulassungsmerkmale zu sorgen, verletzt. In Abgrenzung zur lfd. Nr. 180d BKat -neu- sind die hier aufgezählten Aufbringungsfehler jedoch als geringfügiger einzustufen. Die Bußgeldhöhe für einen Verstoß gegen eine behördliche Anordnung liegt in anderen Fällen (lfd. Nr. 178a BKat) bei 40 Euro und wurde auch hier angesetzt. Für die anderen Zuwiderhandlungen wird jeweils ein Bußgeldregelsatz in Höhe von 65 Euro (Nr. 180d BKat -neu-) bzw. 70,00 Euro vorgesehen, weil es sich hierbei um Verstöße handelt, die den Missbrauch der neuen Regelungen begünstigen, die Überwachbarkeit verhindern und damit Unklarheiten im Rechtsverkehr schaffen sowie die Halterermittlung erschweren. Das sind erhebliche Rechtsnachteile, die die Zuwiderhandlungen als bedeutende Ordnungswidrigkeit qualifizieren. Der Regelsatz in Höhe von 65,00 Euro orientiert sich dabei am Regelsatz für eine vergleichbare grundlegende Veränderung am Kennzeichenschild der lfd. Nr. 179b BKat. Der Regelsatz in Höhe von 70,00 Euro orientiert sich an dem Regelsatz für den damit vergleichbaren Verstoß des Fahrens ohne Zulassung (lfd. Nr. 175 BKat).

**Zu Artikel 5 Nummer 9 (Nr. 181a BKat)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

**Zu Artikel 5 Nummer 10 (Nr. 181b BKat)**

Folgeänderung infolge der Aufhebung von § 48 Nr. 15b FZV, da die Weitergabe eines Kurzzeitkennzeichens an eine dritte Person nicht rechtswidrig ist. Die Nutzung an einem anderen als dem

Kraftfahrzeug, für das das Kurzzeitkennzeichen zugeteilt wurde, ist bereits in der lfd. Nr. 182 BKat erfasst.

#### **Zu Artikel 5 Nummer 11 (Nr. 182 BKat)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung und Anpassung insoweit, als Kurzzeitkennzeichen für ein bestimmtes Fahrzeug zugeteilt werden.

#### **Zu Artikel 5 Nummer 12 (Nr. 183b BKat)**

Folgeänderung des Verweises auf § 16a FZV nach dessen Neufassung ohne inhaltliche Änderung.

### **Artikel 6 – Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

Die Zulassungsbehörden erwarten für die Bearbeitung der mittelfristig möglichen 350 000 internetbasierten Wiederezulassungen einen jährlichen Mehraufwand von rund 658 000 Euro, davon sind 308 000 Euro gebührenrelevant. Dieser Kalkulation liegen folgende Annahmen zu Grunde:

Der Aufwand bei der Zulassungsbehörde für Lohnkosten (inkl. Arbeitsplatzpauschale) erhöht sich, bei gleichbleibender Bearbeitungszeit von elektronisch eingegangenen Anträgen gegenüber vor Ort beantragten Wiederezulassungen, aufgrund der Erstellung des Begleitschreibens nach § 15e Absatz 5 Satz 1 Nr. 4 um 33 Cent pro Zulassungsvorgang. Der Versand (Pauschale 1 Euro) ist nach § 6 GebOSt als gesondert ausgewiesene Auslagen im Rahmen des E-Payments mit der antragstellenden Person abzurechnen.

Sachkosten entstehen auch durch die neuen Plakettenträger, auf welche die Stempelplaketten aufgebracht werden. Die Berechnungen basieren auf der Annahme eines Stückpreises von 30 Cent. Jedes Fahrzeug benötigt zwei Plakettenträger mit Stempelplaketten für das vordere und das hintere Kennzeichenschild, ausgenommen Krafträder und Anhänger, die nur ein gesiegeltes Kennzeichenschild haben. Ihr Anteil am Bestand an Kraftfahrzeugen und Anhängern liegt bei rund 18 Prozent<sup>14</sup>; dieser Anteil wird auf die Wiederezulassungen übertragen. Somit betragen die Sachkosten für die Plakettenträger in 18 Prozent der Fälle 30 Cent und in 82 Prozent der Fälle 60 Cent. Unter Berücksichtigung dieser Berechnung ergeben sich 55 Cent Sachkosten pro Zulassungsvorgang. In Summe ergibt sich ein zusätzlicher Aufwand von 88 Cent, der durch die Gebühren abzudecken ist.

---

<sup>14</sup> Kraftfahrt-Bundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2015 nach Bundesländern und Fahrzeugklassen absolut, [http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2015\\_b\\_fzkl\\_eckdaten\\_absolut.html?nn=652402](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2015_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=652402)

**Zu Artikel 6 Nummer 1 (Gebühren-Nrn. 119.5 und 119.7)**

Ergänzung um das neue Medium des Plakettenträgers, der ebenfalls erhöhten Qualitätsanforderungen an Herstellung und Verteilung unterliegt.

**Zu Artikel 6 Nummer 2 (Gebühren-Nr. 123)**

Im Zuge der aktuellen Abgasthematik bei Dieselfahrzeugen ist die Notwendigkeit entstanden, dass das KBA künftig Fahrzeuge aus dem Markt entnimmt und auf ihren Schadstoffausstoß und ihre übrige Regelkonformität testet. Dazu sollen eigene staatliche Prüfstände, zunächst für Emissionsmessungen, beim KBA aufgebaut werden. Hierzu ist eine verursachungsgerechte wie kostendeckende Finanzierung dieser Kontrollen sicherzustellen. Dies kann sachgerecht über die Schnittstelle der Ausgabe von Zulassungsbescheinigungen Teil II an Fahrzeughersteller und die zugehörige Gebührennummer 123 der Anlage zu § 1 GebOSt verursachungsgerecht erreicht werden.

Die erforderlichen Felduntersuchungen, die künftig in der Regel in einem Stichprobenverfahren vom KBA auf eigenen Prüfständen bzw. mit eigenen Messinstrumenten durchgeführt werden sollen, dienen dazu sicherzustellen, dass insbesondere im Rahmen der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeugs zum Betrieb auf öffentlichen Straßen nur genehmigungs- und rechtskonforme Fahrzeuge zugelassen werden. Die Zulassung eines Fahrzeuges erfolgt gem. § 3 Abs. 1 FZV u. a., wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht durch Zuteilung eines Kennzeichens, Abstempelung der Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung. Um der Zulassungsbehörde das Ausfüllen von Zulassungsbescheinigungen Teil II über genehmigungskonforme Fahrzeugtypen zu ermöglichen, hat das KBA der Zulassungsbehörde gem. § 12 Abs. 2 Satz 4 FZV die erforderlichen Typdaten zur Verfügung zu stellen. In diesem Kontext stehen auch allen Fahrzeugherstellern die Typdaten zur Verfügung, derer die Hersteller sich zum eigenständigen Ausfüllen der Fahrzeugdaten in der ZB II bedienen können. Hieraus wird deutlich, dass das KBA letztlich eine nicht unerhebliche Mitverantwortung für die Richtigkeit der Angaben in der ZB II trägt. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, hat die dem KBA künftig obliegende Aufgabe der Felduntersuchungen das Ziel zu überwachen, ob die im Feld bzw. am Markt befindenden Fahrzeugtypen, bei denen der Hersteller das Ausfüllen der ZB II vornimmt, tatsächlich genehmigungs- bzw. rechtskonform sind und somit die Genehmigungs- und Rechtskonformität der ZB II und deren Erstellung zu überwachen.

Die Ergebnisse der Felduntersuchungen führen bei Auffälligkeiten dann in der Regel zu weiteren Maßnahmen im Typgenehmigungsverfahren, aber auch im Zulassungsverfahren. So wird es dem KBA u. a. ermöglicht, über die Notwendigkeit der Anwendung der Schutzklauseln aus der Typgenehmigungsrichtlinie nach Artikel 29 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG, umgesetzt in § 26 EG-FGV, zu entscheiden. Danach kann ein Mitgliedstaat die Zulassung für neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten zunächst befristet untersagen, wenn er feststellt, dass sie ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind. Solche Feststellungen können insbesondere für Fahrzeuge, die das KBA nicht selbst genehmigt hat, durch das KBA nur durch die ergänzende technische Prüfungen, die Felduntersuchungen, getroffen werden.

Insgesamt rechtfertigen die Felduntersuchungen des KBA als Verifizierung der Typdaten und damit der Zulassungsvoraussetzungen von Fahrzeugen eine gebührenrechtliche Belastung aller Fahrzeughersteller, die Fahrzeuge in Deutschland auf den Markt bringen, da den Hersteller gem. Art. 5 der Richtlinie 2007/46/EG die Verantwortung für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion trifft. Da Schwerpunkt der vom KBA durchzuführenden Felduntersuchungen zunächst der Emissionsbereich sein wird, ist auch vor dem Hintergrund der in Art. 4 der VO (EG) 715/2007 formulierten weitreichenden Herstellerverantwortung für die Gesetzeskonformität der emissionsmindernden Einrichtungen in seinen Fahrzeugen eine gebührenrechtliche Inanspruchnahme der Fahrzeughersteller sachgerecht. Da sich die Befugnis zur Ausfüllung von ZB II gem. § 12 Abs. 3 Alt. 1 FZV an alle Hersteller richtet, unabhängig davon, von welcher Typgenehmigungsbehörde die Fahrzeugtypen genehmigt worden sind, können auch alle Hersteller bei der Ausfüllung der ZB II mit Typdaten durch die Gebührennummer 123.2 an den Kosten für die Felduntersuchungen beteiligt werden.

Die Gebührenhöhe der neuen Gebühren-Nummer 123.2 setzt sich wie folgt zusammen:

Unverändert betragen die Kosten für die ZB II 3,60 € einschließlich Aufstellung der Erfassungunterlagen. Hinzu kommen 2,85 € anteilige Kosten für die Durchführung der Felduntersuchungen. Die Gesamtkosten für die Durchführung der derzeit vorgesehenen Felduntersuchungen im Emissionsbereich belaufen sich auf jährlich rd. 10 Mio. € nach den Berechnungen des KBA.

Eine Auswertung der Zahlen über gelieferte ZB II-Dokumente an Hersteller in den Jahren 2013 bis 2015 ergibt, dass sich die durchschnittliche Anzahl der jährlich von den Herstellern regelmäßig ausgefüllten ZB II auf 3 504 955 beläuft. Dies ergibt bezogen auf jedes ZB II-Dokument und

damit jedes der Überwachung unterfallende Fahrzeug einen Kostenanteil an den Felduntersuchung von 2,85 €.

**Zu Artikel 6 Nummer 3 (Gebühren-Nr. 124)**

Die Berichtigungen des Zentralen Fahrzeugregisters werden – mit Ausnahme des Halterwechsels – nunmehr aus der Gebühren-Nummer 124 gestrichen und in der Gebühren-Nummer 125 zusammengefasst. Da der Aufwand erheblich unter dem der Erfassung liegt, ist hier eine Gebührenreduzierung in den verbleibenden wenigen Einzelfällen gerechtfertigt.

**Zu Artikel 6 Nummer 4 (Gebühren-Nr. 125)**

Mit der Klarstellung in der Gebühren-Nummer 124 wird die Gebühren-Nummer 125 für alle übrigen Berichtigungen für das Zentrale Fahrzeugregister im Zuge einer herkömmlichen Außerbetriebsetzung und einer internetbasierten Wiederzulassung auf 0,60 Euro angehoben angesichts des Mehraufwands beim KBA durch den Betrieb des i-Kfz-Webservice für die Zulassungsbehörden der Länder. Bei der Festsetzung des Betrages wurde die Administrierbarkeit durch die vorhandenen Bezahlungsmöglichkeiten berücksichtigt.

**Zu Artikel 6 Nummer 5 (Gebühren-Nr. 145)**

Im Zuge der StVG-Novellierung wurde dem Eisenbahn-Bundesamt die Auskunftsberechtigung aus dem Fahreignungsregister erteilt. Da diese behördliche Auskunft in elektronischer Form auf Veranlassung einer antragstellenden Person erteilt wird, ist hier eine entsprechende Ergänzung dieser Gebühren-Nummer vorzunehmen.

**Zu Artikel 6 Nummer 6 (Gebühren-Nrn. 221 und 221.1)**

Folgeänderung.

**Zu Artikel 6 Nummer 7 (Gebühren-Nr. 221.6)**

Die bisherige Gebühr für die Wiederzulassung wird aufgeteilt und eine neue Gebühren-Nummer 221.7 für die internetbasierte Wiederzulassung eingeführt.

**Zu Artikel 6 Nummer 8 (Gebühren-Nr. 221.7 -neu-)**

Diese Gebühr von nunmehr 12,50 Euro trägt dem Mehraufwand der Zulassungsbehörde einschließlich der Mehrkosten für die Plakettenträger und der Erstellung des Begleitschreibens Rechnung.

**Zu Artikel 6 Nummer 9 (Gebühren-Nrn. 221.8 -neu- und 221.9 -neu-):**

Redaktionelle Anpassung

**Zu Artikel 6 Nummer 10 (Gebühren-Nr. 224.3)**

Die Ergänzung dient der Differenzierung zwischen herkömmlichem und internetbasiertem Verfahren. Der Zulassungsbehörde entsteht künftig kein zusätzlicher Aufwand, wenn im Rahmen der internetbasierten Außerbetriebsetzung gleichzeitig ein Verwertungsnachweis für das Fahrzeug erfasst wird. Sämtliche zu erhebende Daten werden durch den Antragsteller selbst elektronisch zur Verfügung gestellt. Die zusätzliche Gebühr für den Aufwand bei der Entgegennahme eines Verwertungsnachweises darf damit nur noch in den Fällen erhoben werden, in denen die Außerbetriebsetzung vor Ort in der Zulassungsbehörde erfolgt.

**Zu Artikel 6 Nummer 11 (Gebühren-Nr. 225)**

Mit Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der FZV und der GebOSt vom 08.10.2013 wurde zum 01.01.2015 u. a. eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I eingeführt. Aufgrund der erhöhten Anforderungen an dieses Dokument und den damit erhöhten Kosten für ihre Produktion entstehen den Zulassungsbehörden Mehrkosten von durchschnittlich 0,20 Euro pro Zulassungsbescheinigung. Daher sind bereits mehrere Gebühren-Nummern angepasst worden, die die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I zum Gegenstand haben. Die Gebühr für die zusätzliche Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I bei den in Gebühren-Nummer 225 behandelten zulassungsrechtlichen Vorgängen ist daher ebenfalls entsprechend anzuheben.

**Zu Artikel 6 Nummer 12 (Gebühren-Nrn. 227.3 bis 227.5 und 227.8)**

Systematische Anpassung der Formulierung.

**Zu Artikel 6 Nummer 13 (Gebühren-Nr. 227.6)**

Mit Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der FZV und der GebOSt vom 08.10.2013 wurden zum 01.01.2015 eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I und neue Stempelplaketten eingeführt. Aufgrund der erhöhten Anforderungen an diese Dokumente und der damit erhöhten Kosten für ihre Produktion entstehen den Zulassungsbehörden Mehrkosten von durchschnittlich 0,70 Euro pro Zulassungsvorgang. Daher sind bereits mehrere Gebühren-Nummern angepasst worden, die die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Stempelplaketten zum

Gegenstand haben. Da bei der Änderung der Erkennungsnummer oder des Betriebszeitraumes bei Saisonkennzeichen auch eine Neuausfertigung der Zulassungsbescheinigung und der Stempelplaketten erforderlich ist, ist die Gebühren-Nummer 227.6 ebenfalls entsprechend anzuheben.

**Zu Artikel 6 Nummer 14 (Gebühren-Nr. 228.3 -neu-)**

Im Fällen, in denen eine Stempelplakette oder eine HU- oder SP-Plakette außerhalb eines Gebührentatbestandes einzeln auf den Plakettenträger aufgebracht wird und verschickt wird, ist hier zur Deckung des Sachaufwandes eine Gebühr mit 0,30 Euro aufzunehmen.

**Zu Artikel 6 Nummer 15 (Gebühren-Nr. 413)**

Folgeänderung durch Neufassung des § 14 FZV.

**Zu Artikel 7 (Änderung der EG-FGV)**

Die Änderung soll eine elektronische Verwaltung fördern und die Potentiale der Digitalisierung nutzen, um verwaltungsinterne Abläufe modernisieren und effizienter gestalten zu können. Das bisherige in § 11 Abs. 3 EG-FGV enthaltene Schriftformerfordernis für die Festlegung der technischen Anforderungen im Rahmen der nationalen Kleinserien-Typgenehmigung soll entfallen. Typgenehmigungsanträge, -erteilungen und -nachträge enthalten technische und komplexe Texte, Tabellen, Diagramme, Zeichnungen und Bilder. Es wäre von Vorteil, bei heute überwiegend digital erstellten Anträgen einschließlich dazu gehöriger Unterlagen auf die bisher vorgesehene Schriftform zu verzichten und auch die elektronische Übermittlung, Bearbeitung und Ablage zur Vermeidung von Fehlern bei Medienbrüchen zu ermöglichen. Das KBA erhält hierdurch Verfahrensflexibilität, da es nach seinem Ermessen beurteilen kann, welche Form des Bescheides es für ausreichend oder erforderlich hält. Der Einsatz elektronischer Verfahren setzt jedoch immer eine entsprechende Zugangseröffnung auf Seiten des Empfängers voraus.

**Zu Artikel 8 - Bekanntmachungserlaubnis**

Angesichts der zahlreichen Änderungen seit Verkündung der FZV vom 03.02.2011 und der umfangreichen Überarbeitung in diesem Gesetz soll eine Neuverkündung die Rechtsanwendung erleichtern und Normtransparenz schaffen.

**Zu Artikel 9 - Inkrafttreten**

Die Frist für das Inkrafttreten berücksichtigt den Zeitraum, der erforderlich ist, um die nötigen Vorkehrungen für die Implementierung zu schaffen, insbesondere die Einrichtung des Verfahrens der internetbasierten Wiederzulassung in den jeweiligen Portalen und des Verfahren zur Übermittlung der Ergebnisse der Untersuchungen nach § 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bei den Überwachungsinstitutionen und beim KBA. Für die Finanzierung der Felduntersuchungen des KBA in Artikel 6 Nummer 2 ist indes ein früheres, umgehendes Inkrafttreten unabdingbar. Durch die Umsetzungsfrist der Richtlinie 2014/45/EU ergibt sich für Artikel 2 und 4 ein späterer Termin für die verpflichtende Mitteilung der Überwachungsinstitutionen von weiteren Daten an das Zentrale Fahrzeugregister.

## Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-G****Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 3908, BMVI)**

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

**I. Zusammenfassung**

Bürgerinnen und Bürger Jährliche Entlastung  Zeitaufwand:  Sachkosten:	-268.000 Stunden (pro Fall 47 Minuten)  -994.000 Euro
Wirtschaft  Jährlicher Entlastung: Davon Bürokratiekosten:	-350.000 Euro -96.000 Euro
Weitere Kosten in Form von Gebühren:	10 Mio. Euro (Pro Fall 2,85 Euro)
Verwaltung Bund (Kraftfahrt-Bundesamt) Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand Länder (Zulassungsbehörden, Zoll) Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand Saldo	487.000 Euro 701.000 Euro 4,8 Mio. Euro 1,1 Mio. Euro
'One in one out'-Regelung	Im Sinne der 'One in one out'-Regel stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben von 350.000 Euro ein „Out“ dar.

Evaluierung	Das Ressort wird über den Stand der beabsichtigten Wirkung in Bezug auf das Ziel, den Zweck und den Nutzen der Regelungen über die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsvorgängen alle fünf Jahre dem Nationalen Normenkontrollrat berichten. Dies erstmals zum 1.1.2019.
<p>Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand gemeinsam mit dem Statistischen Bundesamt ermittelt und transparent sowie nachvollziehbar dargestellt. Die Umsetzung der internetbasierten Wiederzulassung mit dem vorliegenden Regelungsentwurf ist ein weiterer wichtiger Schritt zur internetbasierten Fahrzeugzulassung insgesamt. Um entsprechende Kostenreduzierungen auch für die Verwaltung mittelfristig zu erreichen, sollte die Umsetzung des internetbasierten Zulassungsverfahrens zeitnah folgen.</p>	

## **II. Im Einzelnen**

Mit dem vorliegenden Regelungsentwurf sollen insbesondere straßenverkehrsrechtliche Vorschriften zur internetbasierten Außerbetriebsetzung (seit dem 1. Januar 2015 möglich) ergänzt und die internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk über informationstechnische Portale der zuständigen Zulassungsbehörden der Länder ermöglicht werden.

Des Weiteren werden mehrere die Fahrzeugzulassung betreffende Regelungen aufgrund von Erfahrungen aus der Praxis und aufgrund der Rechtsprechung klargestellt bzw. angepasst. Darüber hinaus soll mit dem vorliegenden Entwurf der Bitte des Bundesrates um die Erweiterung des Verwendungszwecks der roten Kennzeichen Rechnung getragen werden. Schlussendlich wird die rechtliche Grundlage für die Anhebung der Gebühren für die Zuteilung der Zulassungsbescheinigung Teil II (verstärkte Kontrollen durch das KBA im Zusammenhang mit der sogenannten Abgasthematik) geschaffen.

### **II.1 Erfüllungsaufwand**

#### **Bürgerinnen und Bürger**

Für die **internetbasierte Wiederzulassung** wird mittelfristig ein Nutzungspotenzial privater Fahrzeughalter von 331.000 erwartet. Das Entlastungspotenzial liegt mit 260.000 Stunden vor allem in der Antragsstellung sowie in den Warte- und Wegezeiten. Für die Durchführung der internetbasierten Wiederzulassung werden Nutzer um vier Minuten je Fall entlastet. Die bisherigen Wege- und Wartezeiten belaufen sich je Fall auf 43 Minuten.

Darüber hinaus entfallen auch die Wegekosten von insgesamt 994.000 Euro für den einfachen Weg, die in Anlehnung an die Entfernungspauschale des Steuerrechts (30 Cent pro km) berechnet wurden.

In der Altfahrzeug-Verordnung ist geregelt, dass nur zertifizierte Fachbetriebe Altfahrzeuge entsorgen dürfen und dem letzten Besitzer zum Nachweis einen Verwertungsnachweis ausstellen müssen. Die Daten des **Verwertungsnachweises** werden in den Zulassungsstellen erhoben und im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert. In diesem Zuge soll auf den bisherigen Bestätigungsvermerk auf dem Verwertungsnachweis und auf die Entwertung der Zulassungsdokumente bei Vorlage des Verwertungsnachweises verzichtet werden. Diese Vorgabe entfällt für Fahrzeuge der Klassen M1, N1, und L5e. In Deutschland betrifft dies 450.000 Altfahrzeuge privater Halter. Bei einer angenommenen Reduzierung des Aufwandes von einer Minute, werden Bürgerinnen und Bürger um insgesamt 8.000 Stunden entlastet.

### **Wirtschaft**

#### Entlastung Erfüllungsaufwand:

Analog zur Darstellung des Erfüllungsaufwandes für Bürgerinnen und Bürger, wird auch die Wirtschaft infolge der Einführung einer **internetbasierten Wiederzulassung** entlastet. Sobald die landesrechtlichen und fachverfahrenstechnischen Voraussetzungen vorliegen, wird für die Wirtschaft ein Nutzungspotenzial von 19.000 Fällen pro Jahr gesehen. Die Entlastungen für die Verringerung der Bearbeitungszeit und den Wegfall der Wegezeiten beläuft sich auf insgesamt 322.000 Euro (Zeitansatz wie bei Bürgerinnen und Bürgern, Tarif 33,20 Euro). Die Bürokratiekosten belaufen sich davon auf rund 96.000 Euro.

Infolge des Verzichts auf den Bestätigungsnachweis auf dem **Verwendungsnachweis** sowie die Entwertung der Zulassungsbescheinigungen Teil I und II werden gewerbliche Halter (50.000 gewerbliche Altfahrzeuge) um insgesamt rund 28.000 Euro entlastet. Auch hier betrifft es ausschließlich die Fahrzeugklassen M1, N1 und L5e.

#### Weitere Kosten in Form von Gebühren

Darüber hinaus werden die Gebühren für das Zuteilen von Zulassungsbescheinigungen Teil II durch das KBA an Automobilhersteller im Zusammenhang mit der Abgasthematik um 2,85 Euro pro Fall angehoben. Mit der vorliegenden Verordnung wird die rechtliche Grundlage für die Anhebung der Gebühren geschaffen. Bei einer jährlichen Fallzahl von durchschnittlich 3,5 Mio. regelmäßig erteilten Zulassungsbescheinigungen Teil II ergibt das rund 10 Mio. Euro zusätzliche Gebühren.

## Verwaltung

### Bund (Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)):

#### Einmaliger Umstellungsaufwand

Im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) müssen für die Umsetzung der **internetbasierten Wiederzulassung** bestehende Auskunftsverfahren erweitert, Dienste zur Information der Zulassungsbehörden der Länder implementiert und zahlreiche Webservice-Funktionalitäten eingerichtet werden (z.B. Abfrage von Zulassungs- und Halterdaten, Verknüpfung zur Überprüfung der Gültigkeit der Kfz-Versicherung und hinterlegte SEPA-Lastschrift-Mandate für die Kfz-Steuer). Schätzungen des KBA ergeben einen Aufwand von 7.550 Stunden für das Projektmanagement sowie 11.000 Euro für Reisekosten. Für die technische Umsetzung wird ein Zeitaufwand von rund 1.540 Stunden erwartet. Damit ergibt sich ein Umstellungsaufwand von insgesamt 485.000 Euro.

Darüber hinaus sollen künftig auch harmonisierte Verwertungsnachweise aus anderen EU-Mitgliedstaaten im ZFZR mit der Angabe des Staates der Entsorgung erfasst werden. Für die Anpassung des Registers wird ein einmaliger Aufwand von 50 Stunden (gD) erwartet. Daraus ergeben sich insgesamt 2.352 Euro einmaliger Erfüllungsaufwand.

#### Jährlicher Erfüllungsaufwand

Für die technische Pflege sowie die Anwender- und Verfahrensbetreuung im Zusammenhang mit der internetbasierten Wiederzulassung werden 701.000 Euro erwartet. Die Erfassung harmonisierter Verwertungsnachweise aus anderen EU-Mitgliedstaaten löst nur einen geringen laufenden Aufwand aus.

### Länder und Kommunen

#### 1. Bearbeitung der internetbasierten Wiederzulassung

- Anpassung bzw. Einrichtung und Betrieb der Portale

Mit der Umsetzung der internetbasierten Außerbetriebsetzung war es den Zulassungsbehörden frei gestellt, ob sie ein eigenes und damit dezentrales Portal aufbauen oder das zentrale Portal des KBA nutzen. Auf Hinwirken der Länder werden mit der Umsetzung der internetbasierten Wiederzulassung nur noch die dezentralen Portale eingesetzt. Dies bedeutet, dass sich die Umsetzung der internetbasierten Wiederzulassung in unterschiedlicher Weise auf den Umstellungsaufwand auswirkt. Während die Zulassungsbehörden, die bereits die internetbasierte Außerbetriebsetzung über ihr dezentrales Portal angeboten haben, lediglich die entsprechenden Verfahrenserweiterungen einbinden müssen, müssen die Zulassungsbehörden die bisher das zentrale Portal des KBA genutzt haben, erst die Portale für die internetbasierte Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung aufbauen. Letzteres betrifft insgesamt 127 von 412 Zulassungsbehörden, die die Außerbetriebsetzung (Stand August 2015) über das zentrale Portal des KBA angeboten haben. Die Portalanbieter bzw. -betreiber konnten nur wenige Angaben hinsichtlich des

Aufwandes machen, so dass dem Ressort nur eine grobe Einordnung der Kosten möglich ist. Es geht von einmalig rund 25.000 Euro für die Implementierung und von jährlich rund 5.000 Euro für die Pflege und Betreuung aus. Für 127 Zulassungsbehörden bedeutet das daher einen einmaligen Umstellungsaufwand von insgesamt rund 3,2 Mio. Euro und einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 635.000 Euro. Für 214 Zulassungsbehörden, die die internetbasierte Außerbetriebsetzung bereits dezentral über Behörden- oder Landesportale anbieten, wird ein einmaliger Umstellungsaufwand von 470.800 Euro (pro Fall 2.200 Euro) und ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 85.600 Euro (pro Fall 400 Euro) geschätzt. In 71 Zulassungsbehörden werden diese Kosten bereits über bestehende Service- und Wartungsverträge abgedeckt. Insgesamt können die Kosten als Obergrenzen betrachtet werden, da z.B. der Zusammenschluss von Behörden bei der Bereitstellung der Portale Synergieeffekte erzielt und damit Kostenreduzierungen erreicht werden können.

- Anschaffung Thermotransferdrucker für personalisierte Stempelplakettenträger

Es ergibt sich weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand von 412.000 Euro für die Personalisierung der neuen Stempelplakettenträger. Hierfür werden, je nach technischer Spezifizierung, Thermotransferdrucker benötigt. Die Anschaffungskosten liegen derzeit bei rund 800 Euro. Es wird angenommen, dass die kleineren Zulassungsbehörden (309) nur einen und größere (103) zwei Geräte anschaffen werden.

- Jährlicher Erfüllungsaufwand internetbasiertes Wiederezulassungsverfahren

Für die Bearbeitung der elektronisch eingegangenen Anträge ergibt sich nach Auskünften der Zulassungsbehörden keine wesentliche Änderung des Aufwandes. Sachkosten entstehen u.a. im Zusammenhang mit der Versendung des Zulassungsbescheides, des Begleitschreibens, der Zulassungsbescheinigung Teil I sowie der Stempelplaketten. Wird die Nutzungsprognose für private und gewerbliche Halter von rund 350.000 (331.000 und 19.000) für die internetbasierte Wiederezulassung erreicht, entsteht den Zulassungsbehörden Erfüllungsaufwand von rund 658.000 Euro pro Jahr.

- Entgegennahme SEPA-Lastschriftmandate (Zollverwaltung)

Bei der internetbasierten Zulassung erteilen Fahrzeughalter in den dezentralen Portalen ein SEPA-Lastschrift-Mandat zum Einzug der Kfz-Steuer. Hierfür müssen die entsprechenden Vorkehrungen getroffen werden. Diese betreffen im Wesentlichen die Anpassung der IT-Verfahren. Die Zollverwaltung schätzt hierfür einen einmaligen Umstellungsaufwand von rund 260.000 Euro, der sich aus insgesamt 263 Personentagen zusammensetzt.

## 2. Streichung Bestätigungsnachweis und Entwertung der Zulassungsdokumente (Verwertungsnachweis)

Analog zu der Entlastung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft werden auch die Zulassungsbehörden für die Fahrerlaubnisklassen M1, N1 und L5e entlastet. Es entfallen der Bestätigungsnachweis auf den Zulassungsdokumenten sowie das Abschneiden der unteren linken Ecke der Zulassungsbescheinigung Teil II. Im Durchschnitt wird eine Entlastung von einer Minute erwartet. Bei insgesamt 500.000 Vorgängen im Jahr ergibt das eine Entlastung von insgesamt -233.000 Euro.

## 3. Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Aufgrund der Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung wird darüber hinaus Schulungsbedarf der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Zulassungsbehörden notwendig. Es werden pro Fall zwei Stunden angesetzt. Bei insgesamt 412 Zulassungsbehörden und durchschnittlich 40 Mitarbeitern je Behörde (Tarif 27,90 €/h) entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 520.000 Euro.

### **II.2 ,One in one out'-Regelung**

Im Sinne der ,One in one out'-Regel stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben von 350.000 Euro ein „Out“ dar.

### **II.3 Evaluierung**

Das Ressort wird über den Stand der beabsichtigten Wirkung in Bezug auf das Ziel, den Zweck und den Nutzen der Regelungen über die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsvorgängen alle fünf Jahre dem Nationalen Normenkontrollrat berichten. Dies erstmals zum 1.1.2019.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand gemeinsam mit dem Statistischen Bundesamt ermittelt und transparent sowie nachvollziehbar dargestellt. Die Umsetzung der internetbasierten Wiederezulassung mit dem vorliegenden Regelungsentwurf ist ein weiterer wichtiger Schritt zur internetbasierten Fahrzeugzulassung insgesamt. Um entsprechende Kostenreduzierungen auch für die Verwaltung mittelfristig zu erreichen, sollte die Umsetzung des internetbasierten Zulassungsverfahrens zeitnah folgen.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatterin