

23.05.13

Vk - Fz - In

## Verordnung

des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

---

### **Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

#### **A. Problem und Ziel**

1. Das bisherige Verfahren zur Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen ist zeitaufwendig.

Ziel ist es, den Zeitaufwand durch das Angebot einer elektronischen Außerbetriebsetzung zu reduzieren.

2. Die Länder können gegenwärtig bereits vom Erfordernis der Neuerteilung eines Kennzeichens bei Wechsel des Zulassungsbereiches des Fahrzeugs innerhalb des jeweiligen Landes Ausnahmen erteilen. Dies ist sowohl bei Wechsel des Wohnsitzes des Halters als auch bei Wechsel des Fahrzeughalters möglich. Die Verkehrsministerkonferenz sprach sich für den bundesweiten Verzicht auf die Umkennzeichnung bei Wohnortwechsel aus.

3. Durch die Umsetzung der EU-Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (Richtlinie 2011/82/EU) in nationales Recht sind die Befugnisse zur Festlegung der Ausführungsregelungen für die Einrichtung eines neuen Halterdatenaustausch-Verfahrens zur Umsetzung dieser Richtlinie festzulegen.

4. Es sind außerdem für die bereits im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Fahrtenbuchaufgaben die Voraussetzungen für die Erteilung entsprechender Auskünfte im automatisierten Verfahren zum Zwecke der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zu schaffen.

## **B. Lösung**

1. Die Möglichkeit einer elektronischen Außerbetriebsetzung erfolgt durch die Einführung eines internetbasierten Verfahrens.
2. Die geregelte Pflicht zur Umkennzeichnung des Fahrzeuges bei Wohnsitzwechsel oder Halterwechsel in einen anderen Zulassungsbereich wird aufgehoben. In die Verordnung wurde auch der Halterwechsel aufgenommen, um bei der bundesweiten Möglichkeit nicht hinter die derzeitigen Möglichkeiten zurückzugehen und das sich daraus ergebene Potential zum Bürokratieabbau und zur Kostensenkung beim Fahrzeughalter zu nutzen.
3. Die Befugnis zur Veröffentlichung von Ausführungsregelungen für die Einrichtung eines neuen Halterdatenaustausch-Verfahrens (Umsetzung der Richtlinie 2011/82/EU) wird festgelegt.
4. Es erfolgt eine Erweiterung der Regelungen über die Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister mit Blick auf die dort gespeicherten Fahrtenbuchauflagen.

## **C. Alternativen**

Keine Regelung.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine finanziellen Auswirkungen.

## **E. Erfüllungsaufwand**

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

1. Für die Bürgerinnen und Bürger verringert sich bei rund 3 Millionen Vorgängen der Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger um etwa 2,1 Millionen Stunden und Fahrtkosten in Höhe von knapp 9 Millionen Euro pro Jahr.

2. Für Fahrzeughalter, die von der Möglichkeit des Verzichts auf Umkennzeichnung Gebrauch machen, verringert sich der Erfüllungsaufwand jährlich um ca. 414 000 Stunden Zeitaufwand sowie um ca. 33,1 Millionen Euro Sachaufwand.

3. und 4. Kein Erfüllungsaufwand.

## **E. 2 Für die Wirtschaft**

1. Für Gewerbetreibende verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft um rund 54 Millionen Euro.

2. Für Fahrzeughalter der Wirtschaft, die von der Möglichkeit des Verzichts auf Umkennzeichnung Gebrauch machen, verringert sich der Erfüllungsaufwand um ca. 4,1 Millionen Euro jährlich.

3. und 4. Kein Erfüllungsaufwand.

## **E. 3 Für die Verwaltung**

### **Bund:**

1. Beim KBA entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 381 000 Euro und der Betrieb des zentralen Portals wird außerdem einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 116 000 Euro verursachen.

2. kein Erfüllungsaufwand

3. und 4. Der mit der Einführung des Neuverfahrens beim KBA entstehende Aufwand ist bereits im Erfüllungsaufwand des im Zuge der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes geänderten Gesetzes über die Einrichtung des KBA enthalten.

Die Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung verursachen beim KBA keinen Erfüllungsaufwand.

### **Länder/Kommunen:**

1. Bei den Zulassungsbehörden verringert sich bei einem einmaligen Umstellungsaufwand von rund 2 Millionen Euro der jährliche Erfüllungsaufwand bei einer automatisierten Abwicklung von Außerbetriebsetzungen um rund 13,2 Millionen Euro. Durch die neuen Stempelplaketten und

Zulassungsbescheinigungen Teil I entstehen zusätzliche Personal- und Sachkosten von jährlich etwa 15,2 Millionen Euro, in Einzelfällen auch nicht quantifiziert höhere Kosten.

Insgesamt erhöht sich damit der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden um rund 2 Millionen Euro. Die Investitionen und auch die zusätzlichen Kosten werden durch die jährlichen Einsparungen sowie durch die Gebührenanpassungen gedeckt. Die Entlastung aufgrund der automatisierten Abwicklung ist in den knapp 2 Millionen Euro Mehrkosten bereits eingerechnet ist.

2. In einzelnen Ländern entstehen notwendige Änderungen ihrer Datenverarbeitungssysteme. Detaillierte Angaben können von diesen jedoch nicht gemacht werden.

3. und 4. Der mit der Einführung des Neuverfahrens entstehende Aufwand ist bereits im Erfüllungsaufwand des im Zuge der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes geänderten Gesetzes über die Einrichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes enthalten.

## **F. Weitere Kosten**

1. Weitere Kosten für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung entstehen nicht, Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

2. Für Halter, die von der Möglichkeit des Verzichts auf Umkennzeichnung Gebrauch machen, verringern sich die zu entrichtenden Gebühren pro Umschreibung. Für die Bereiche Bürgerinnen und Bürger ergeben sich jährliche Einsparungen an Gebühren von ca. 16,744 Millionen Euro. Die Wirtschaft wird durch jährliche Einsparungen von ca. 1,454 Millionen Euro an Gebühren entlastet.

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

3. und 4. Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**Bundesrat**

**Drucksache 435/13**

**23.05.13**

Vk - Fz - In

**Verordnung**  
des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

---

**Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungs-  
verordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im  
Straßenverkehr**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 22. Mai 2013

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung  
und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

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

Ronald Pofalla



**Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der  
Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

**Vom ...**

Es verordnen:

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, c, d, k, s und t, des § 6a Absatz 2 und 3, des § 47 Nummer 1, 3, 4, 4a und 5 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6a Absatz 2 durch Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) und § 47 durch Artikel 2 Nummer 2 vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) zuletzt geändert worden sind, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) und
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie auf Grund des § 7 Nummer 4 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), der im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 295 Nummer 2 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist:

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

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 39 folgende Angabe eingefügt:  
„§ 39a           Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren“.
2. In § 39 Absatz 3 Nummer 1 wird nach den Wörtern „§ 30 Absatz 1 Nummer 1“ die Angabe „ und 20“ eingefügt.

3. Nach § 39 wird folgender § 39a eingefügt:

„§ 39a           Automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren

Die technische Abwicklung des automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens nach § 36a des Straßenverkehrsgesetzes hat nach einem vom Kraftfahrt-Bundesamt im Bundesanzeiger und nachrichtlich im Verkehrsblatt veröffentlichten Standard zu erfolgen. Vor der Veröffentlichung sind die zuständigen obersten Landesbehörden anzuhören.“

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

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu Anlage 4 folgende Änderung eingefügt:  
„Anlage 4a       Ausgestaltung der Stempelplaketten“.
2. In § 5 Absatz 1 wird das Wort „Zulassungsbehörde“ durch die Wörter „die nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde)“ ersetzt.
3. § 10 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 2 wird wie folgt geändert:
    - aaa) Das Wort „sowie“ wird gestrichen.
    - bbb) Nach den Wörtern „und der Zulassungsbehörde“ werden die Wörter „und eine eindeutige Druckstücknummer, die für jede Stempelplakette nur einmal vergeben sein darf“ eingefügt.
    - bb) Satz 3 wird durch folgende Sätze ersetzt:  
„Die Stempelplakette muss einen verdeckt angebrachten Sicherheitscode bergen, der erst durch Freilegen unumkehrbar sichtbar gemacht werden kann. Die Stempelplakette muss so beschaffen sein und so befestigt werden, dass sie bei einem Entfernen zerstört wird. Die Stempelplakette einschließlich Druckstücknummer und Sicherheitscode muss die Anforderungen der Anlage 4a erfüllen.“



4. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Die Zulassungsbescheinigung Teil I wird nach den Vorgaben der Anlage 5 ausgefertigt. Sie ist mit einer sichtbaren Markierung mit der Aufschrift „Zur Außerbetriebsetzung entfernen“ zu versehen. Die sichtbare Markierung mit der Aufschrift „Zur Außerbetriebsetzung entfernen“ enthält eine Druckstücknummer, die für jede Zulassungsbescheinigung Teil I nur einmal vergeben sein darf. Die sichtbare Markierung muss ferner die darunterliegende Markierung mit der Aufschrift „Außer Betrieb gesetzt“ und einen Sicherheitscode so verdecken, dass die Markierung mit der Aufschrift „Außer Betrieb gesetzt“ und der Sicherheitscode nur gleichzeitig mit der Ablösung der Markierung mit der Aufschrift „Zur Außerbetriebsetzung entfernen“ unumkehrbar sichtbar gemacht werden können.

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

b) Die bisherigen Absätze 2 bis 6 werden die Absätze 3 bis 7.

c) Im neuen Absatz 6 werden die Wörter „Absatz 1 Satz 2“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

5. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Änderungen von Angaben zum Halter,“.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Im Falle des Satzes 1 Nummer 1 braucht bei alleiniger Änderung der Anschrift die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht vorgelegt zu werden.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

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

Kommt er diesen Pflichten nicht nach, kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Pflichten den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen. Im Falle des Satzes 1 Nummer 1 teilt die für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständige Zulassungsbehörde nach Vorlage der Zulassungsbescheinigung und der bisherigen Kennzeichen zur Entstempelung dem Fahrzeug ein neues Kennzeichen zu. Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 berichtigt die für den neuen Wohnsitz oder Sitz zuständige Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I. Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bleibt unberührt.“

c) Absatz 4 Satz 3 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Der Erwerber hat unverzüglich bei der für seinen Wohnsitz oder Sitz zuständigen Zulassungsbehörde unter Angabe der Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes und unter Vorlage des Versicherungsnachweises nach § 23 die Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I zu beantragen und die Zulassungsbescheinigung Teil II zur Berichtigung vorzulegen. Sofern dem Fahrzeug bisher ein Kennzeichen von einer anderen Zulassungsbehörde zugeteilt war, hat der Erwerber die Zuteilung eines neuen Kennzeichens zu beantragen oder mitzuteilen, dass das Fahrzeug das bisherige Kennzeichen weiterführt.“

6. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „dies“ wird das Wort „bei“ eingefügt.

bb) Das Wort „anzuzeigen“ wird durch die Wörter „zu beantragen“ ersetzt.

b) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze eingefügt:

„(2) Erfüllen die abgestempelten Kennzeichenschilder die Anforderungen des § 10 Absatz 3 Satz 2 bis 4 und die Zulassungsbescheinigung Teil I eines Fahrzeuges die Anforderungen des § 11 Absatz 1 Satz 1 und 2, so kann das Fahrzeug auch dadurch außer Betrieb gesetzt werden, dass der Halter oder der Verfügungsberechtigte dies bei der Zulassungsbehörde elektronisch über ein vom Kraftfahrt-Bundesamt betriebenes informationstechnisches System beantragt, das sicherstellt, dass

1. eine sichere Identifizierung des Antragstellers erfolgt und
2. die vom Halter oder Verfügungsberechtigten an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt vollständig und plausibel an die Zulassungsbehörde übermittelt werden

(internetbasierte Außerbetriebsetzung). Die sichere Identifizierung nach Satz 1 Nummer 1 kann wie folgt durchgeführt werden:

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.

Bei der Antragstellung werden das Vorlegen der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Kennzeichenschilder durch den Halter oder den Verfügungsberechtigten durch die elektronische Übermittlung

1. des Kennzeichens,
2. des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und
3. der Sicherheitscodes der Stempelplaketten

ersetzt. Bei Wechselkennzeichen nach § 8 Absatz 1a muss im Fall des Satzes 3 Nummer 3 zusätzlich auch der Sicherheitscode der Stempelplakette des gemeinsamen Kennzeichenteils übermittelt werden, wenn kein weiteres Fahrzeug zugelassen bleibt. Um den Sicherheitscode der Stempelplaketten als Beleg der Entstempelung sichtbar zu machen, darf die den Sicherheitscode verdeckende Schicht der Stempelplaketten auf den Kennzeichenschildern durch den Halter 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 oder vom Verfügungsberechtigten abgelöst werden, damit der Schriftzug „Außer Betrieb gesetzt“ in der Zu-

lassungsbescheinigung Teil I sichtbar wird. Das Kraftfahrt-Bundesamt erhebt und speichert die für die Identifizierung des Halters oder Verfügungsberechtigten nach Satz 1 erforderlichen personenbezogenen Daten und die Daten nach Satz 3 und übermittelt diese an die zuständige Zulassungsbehörde zum Zweck der dortigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die in den Sätzen 1 und 3 genannten Daten drei Monate nach Eingang des Antrags nach Satz 1 automatisiert zu löschen. Protokolldaten sind vom Kraftfahrt-Bundesamt durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und sechs Monate nach Eingang des Antrags nach Satz 1 automatisiert zu löschen.

(3) Die Zulassungsbehörde setzt das Fahrzeug außer Betrieb, wenn

1. im Antrag auf Außerbetriebsetzung das Kennzeichen und die Sicherheitscodes der Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I mitgeteilt und
2. die Gebühr für die Außerbetriebsetzung über das zentrale elektronische Bezahlungssystem von Bund und Ländern entrichtet

worden sind. Für den Fall, dass der Antrag von einem Verfügungsberechtigten gestellt wird, muss dieser eine E-Mail-Adresse angeben, an die er nachrichtlich über die Außerbetriebsetzung zu unterrichten ist.

(4) Die Außerbetriebsetzung wird dem Halter durch die Zulassungsbehörde bekanntgegeben. Sofern der Halter in seinem elektronischen Antrag ein auf seinen Namen eingerichtetes De-Mail-Konto benennt und den elektronischen Kommunikationsweg eröffnet, erfolgt die Bekanntgabe der Außerbetriebsetzung an den Halter mittels De-Mail. Andernfalls, oder wenn die elektronische Bekanntgabe scheitert, erfolgt die Bekanntgabe an den Halter durch schriftlichen Bescheid.

(5) Unabhängig von der Art der Bekanntgabe gilt als Datum der Außerbetriebsetzung der Tag der abschließenden Bearbeitung in der Zulassungsbehörde. Das Datum der Außerbetriebsetzung ist dem Halter in der Bekanntgabe nach Absatz 4 mitzuteilen.

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 6 und in dessen Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1“ durch die Wörter „den Absätzen 1 bis 3“ ersetzt.

d) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Das Kraftfahrt-Bundesamt und die Zulassungsbehörden haben zur Abwicklung der internetbasierten Außerbetriebsetzung nach Absatz 2 und dabei auch zur 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 betraute Einrichtungen entsprechend.“

7. In § 25 Absatz 3 wird die Angabe „§ 14 Abs. 1“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2,“ ersetzt.

8. § 30 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 7 Buchstabe b werden nach den Wörtern „Entstempelung des Kennzeichens,“ die Wörter, „wobei im Falle der internetbasierten Außerbetriebsetzung das Datum der abschließenden Bearbeitung des Antrags auf Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbehörde an Stelle des Datums der Entstempelung zu speichern ist,“ eingefügt.

b) In Nummer 14 werden nach den Wörtern „Zulassungsbescheinigung Teil I,“ die Wörter „der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I, die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,“ eingefügt.

c) Nach Nummer 14 wird die folgende Nummer 14a eingefügt:

„14a. die Sicherheitscodes und die Druckstücknummern der Stempelplaketten,“.

## 9. § 31 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 7 Buchstabe b werden nach den Wörtern „Entstempelung des Kennzeichens,“ die Wörter „wobei im Falle der internetbasierten Außerbetriebsetzung das Datum der abschließenden Bearbeitung des Antrags auf Außerbetriebsetzung an Stelle des Datums der Entstempelung zu speichern ist,“ eingefügt.

b) In Nummer 14 werden nach den Wörtern „Zulassungsbescheinigung Teil I,“ die Wörter „der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I, die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,“ eingefügt.

c) Nach Nummer 14 wird die folgende Nummer 14a eingefügt:

„14a. die Sicherheitscodes und die Druckstücknummern der Stempelplaketten,“.

## 10. § 34 wird aufgehoben.

## 11. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ist einem Fahrzeug von einer Zulassungsbehörde ein neues Kennzeichen oder ein Ausfuhrkennzeichen zugeteilt worden, dem bereits von einer anderen Zulassungsbehörde ein Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks zugeteilt worden war, oder wird ein Fahrzeug mit dem Kennzeichen des anderen Zulassungsbezirks bei einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt, übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt der für die Zuteilung des bisherigen Kennzeichens zuständigen Zulassungsbehörde und, sofern das bisherige Kennzeichen im Sinne des § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 oder § 13 Absatz 4 Satz 4 von einer anderen Zulassungsbehörde weitergeführt wurde, auch dieser anderen Zulassungsbehörde, folgende Daten:

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

Im Fall des Satzes 1 Nummer 5 wird Folgendes übermittelt:

- a) bei der Zuteilung eines neuen Kennzeichens

- aa) das bisherige Kennzeichen,
- bb) das neue Kennzeichen und
- cc) das Datum der Zuteilung des neuen Kennzeichens,
- b) bei der Weiterführung des bisherigen Kennzeichens
  - aa) das Kennzeichen und
  - bb) das Datum, seit wann das Kennzeichen bei der neu zuständigen Zulassungsbehörde weitergeführt wird.“

12. § 47 Absatz 1 Nummer 2 wird aufgehoben.

13. § 48 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 5 wird die Angabe „§ 11 Absatz 5“ durch die Angabe „§ 11 Absatz 6“ ersetzt.
- b) In Nummer 12 wird die Angabe „Absatz 3 Satz 3“ durch die Angabe „Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.

14. In § 50 Absatz 3 Satz 1 Nummer 8 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 9 angefügt:

„9. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 1. Juli 2014 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen.“

15. In § 50 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Stempelplaketten, mit denen Kennzeichenschilder vor dem 1. Juli 2014 abgestempelt worden sind, bleiben gültig.“

16. Nach Anlage 4 wird folgende Anlage 4a eingefügt:

**„Anlage 4a (zu § 10 Absatz 3 Sätze 2 bis 4)  
Ausgestaltung der Stempelplaketten**

1. Druckstücknummer der Stempelplakette:

Die Druckstücknummer ist in maschinenlesbarer und unmittelbar lesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code (5 x 5 mm) in Form des DataMatrix-Codes. Die Druckstücknummer der Stempelplakette besteht aus acht Zeichen und ist als Klarschriftnummer mit der Schrift „Arial-Bold“ 4 Punkt rechts neben dem Wappen oder senkrecht links neben dem Wappen in der Schrift „Arial-Bold“ 6 Punkt jeweils 11 mm mittig zentriert auf der waagrechten Durchmesserlinie vom äußeren Rand darzustellen. Der Abstand des 2D-Codes beträgt zum Randstrich 6 mm sowie für Anordnung der Klarschriftnummer über dieser Codierung. Verwendung finden als Zeichen Großbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z, ohne Umlaute und Sonderzeichen und Ziffern zwischen 0 bis 9. Das erste Zeichen ist ein Großbuchstabe, über den 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.

2. Sicherheitscode der Stempelplakette:

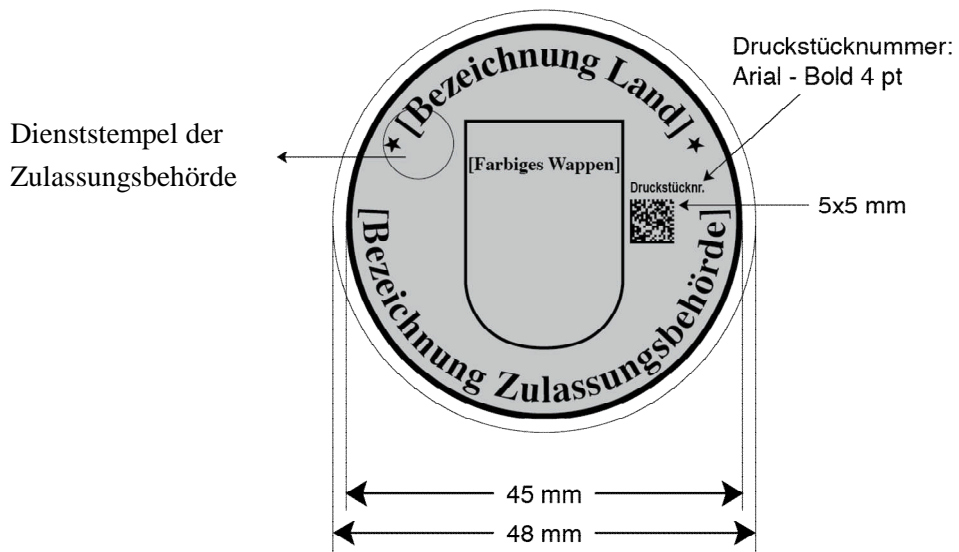
Der Sicherheitscode muss nach Freilegung unmittelbar und deutlich lesbar sein, kann zusätzlich in maschinenlesbarer Form dargestellt werden und darf weder aus der Druckstücknummer hervorgehen noch aus dieser ableitbar sein. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code. Der Sicherheitscode der Stempelplakette besteht aus drei Zeichen. Verwendung finden als Zeichen Groß- und Kleinbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z und a bis z, ohne Umlaute und Sonderzeichen, und Ziffern zwischen 0 bis 9. Die Zeichen sind unter Ausschöpfung aller Kombinationen zufällig zu verteilen. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 6 x 6 mm. Als Schriftart ist Arial-Bold mit 9 Punkt – schwarz zu verwenden.



3. Schematische Abbildungen der Stempelplakette:

a) Die schematische Darstellung der Stempelplakette enthält das farbige Wappen des Landes, die Bezeichnung des Landes, die Bezeichnung der Zulassungsbehörde, die Druckstücknummer und den verdeckt angebrachter Sicherheitscode:

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



oder wahlweise nach den Maßangaben der Nummern 1 bis 3:



Außenmaß Folie 48 mm

Außenmaß Druck 45 mm

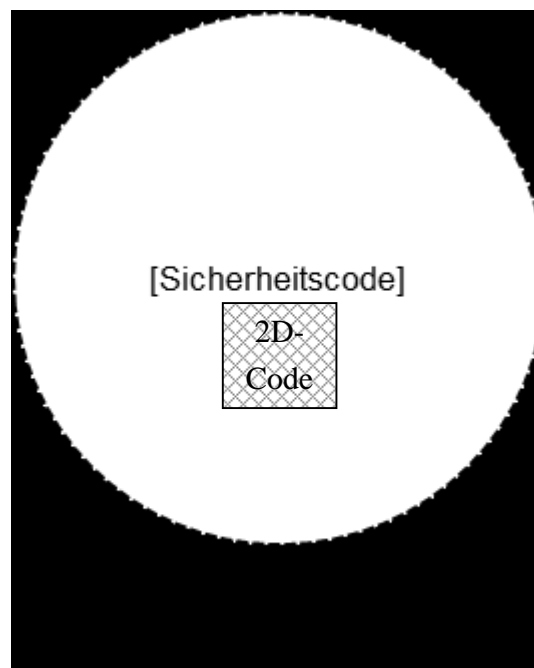
Das farbige Wappen des Landes ist bis maximal 32 x 19 mm (Länge x Breite) darzustellen.

bb) Bezeichnung des Landes ist zentriert über dem Wappen in Schrift „Times New Roman“ oder 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/2 pt

cc) Hintergrund

Der Hintergrund in der Farbe silber/grau beinhaltet ein fälschungserschwerendes Muster, eine Herstellerkennzeichnung und das Siegel der Zulassungsbehörde mit einem maximalen Durchmesser von 8 mm als Alleinstellungsmerkmal. Das Layout ist herstellerindividuell.

b) Stempelplakette mit sichtbarem Sicherheitscode



aa) Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 6 x 6 mm. Als Schriftart ist für die Klarschriftnummer „Arial-Bold“ mit mindestens 9 Punkt – schwarz zu verwenden.

Die Anordnung kann über, unter oder neben dem 2D 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) Irreversibles herstellerspezifisches Zerstörungsbild bei physischer Manipulation und

bbb) Herstellerspezifische UV- Kennzeichnung mit UV- Chargennummer als zwei nicht sichtbare, echtheitserkennbare Merkmale“.

17. Anlage 5 wird wie folgt geändert:

a) In den Vorbemerkungen werden folgende Nummern 4 bis 6 angefügt:

„4. Markierung

a) Der Sicherheitscode nach § 11 Absatz 1 Satz 2 ist innerhalb der in der Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil I dargestellten Passmarken anzubringen und durch fälschungserschwerende Sicherheitsabdeckungen zu verbergen. Auf der Sicherheitsabdeckung soll folgender Hinweis stehen:

„Nur zur Außerbetriebsetzung Abdeckung entfernen (Dokument nur unbeschädigt gültig)“

b) Die Druckstücknummer ist nach Nummer 5 darzustellen.

c) Schematische Abbildungen:

Die Sicherheitsabdeckung muss gemäß nachfolgender Abbildung nach vorgegebenen Maßen und farblicher Darstellung gestaltet sein:

aa) Format:

aaa) Breite 30 mm, Höhe 20 mm, Eckradien 1 mm oder

bbb) Breite von 35 mm, Höhe von 25 mm, Eckradien 1 mm.

bb) Farbe:

Mittiges Beschriftungsfeld silbergrau mit 4 mm umlaufendem, farbigem Rand (Verkehrsgrün, RAL 6024).

cc) Zusätzlich muss ein herstellerspezifisches, unsichtbares Kennzeichen in der Nähe der Druckstücknummer angebracht werden.

Die fälschungserschwerende Sicherheitsabdeckung soll gewährleisten, dass die Druckstücknummer und der 2D-Code im Beschriftungsfeld beim Freilegen oder einer Manipulation unwiderruflich zerstört werden.

Durch das Entfernen der Abdeckung ist

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

bbb) ein irreversibles 1-farbiges Farbmuster (Verkehrsgrün, RAL 6024) freigelegt und die Manipulation oder gewollte Öffnung erkennbar.

Abbildung zur sichtbaren Markierung:



Abbildung zur Markierung mit Sicherheitscode nach Sichtbarmachung:



##### 5. Druckstücknummer der Zulassungsbescheinigung Teil I

Die Druckstücknummer ist in maschinenlesbarer und unmittelbar lesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code in Form des DataMatrix-

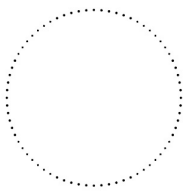
Codes. Die Zusammensetzung der Druckstücknummer erfolgt entsprechend der Vorgaben aus Anlage 4a Nummer 1. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 5 x 5 mm. Als Schriftart ist Arial-Bold mit mindestens 4 Punkt – schwarz und für die Klarschriftnummer die Schriftart Arial-Bold mit mindestens 7 Punkt – schwarz zu verwenden.

6. Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I

Der Sicherheitscode muss unmittelbar lesbar sein und ist zusätzlich in maschinenlesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes und der Sicherheitscode darf weder aus der Druckstücknummer hervorgehen noch aus dieser ableitbar sein. Der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I besteht aus sieben Zeichen. Im Übrigen erfolgt die Zusammensetzung des Sicherheitscodes entsprechend der Vorgaben aus Anlage 4a Nummer 2. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 5 x 5 mm. Für die Klarschriftnummer ist die Schriftart Arial-Bold mit mindestens 8 Punkt – schwarz zu verwenden, für die Schrift „Außer Betrieb gesetzt“ Arial-Bold, 5 Punkt, schwarz.

Der Sicherheitscode kann nicht durch Durchleuchten erkannt werden.“

b) Die Abbildung der Rückseite der Zulassungsbescheinigung Teil I wird durch folgende Abbildung ersetzt:

<p>(Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)</p> <p>Weitere HU:</p>          <p>H</p>  <p>..... Unterschrift</p>	<p>Zur Beachtung!</p> <p>Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.</p> <p>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.</p> <p>Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden.</p> <p><b>Definition der Felder:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Feld</th> <th>Bezeichnung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>B</td><td>Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs</td></tr> <tr><td>D.1</td><td>Marke</td></tr> <tr><td>D.2</td><td>Typ/Variante/Version</td></tr> <tr><td>D.3</td><td>Handelsbezeichnung(en)</td></tr> <tr><td>E</td><td>Fahrzeug-Identifizierungsnummer</td></tr> <tr><td>F.1</td><td>Technisch zulässige Gesamtmasse in kg</td></tr> <tr><td>F.2</td><td>Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg</td></tr> <tr><td>G</td><td>Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)</td></tr> <tr><td>H</td><td>Gültigkeitsdauer</td></tr> <tr><td>I</td><td>Datum dieser Zulassung</td></tr> <tr><td>J</td><td>Fahrzeugklasse</td></tr> <tr><td>K</td><td>Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE</td></tr> <tr><td>L</td><td>Anzahl der Achsen</td></tr> <tr><td>O.1</td><td>Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg</td></tr> <tr><td>O.2</td><td>Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg</td></tr> <tr><td>P.1</td><td>Hubraum in cm<sup>3</sup></td></tr> <tr><td>P.2/P.4</td><td>Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min<sup>-1</sup></td></tr> <tr><td>P.3</td><td>Kraftstoffart oder Energiequelle</td></tr> <tr><td>Q</td><td>Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)</td></tr> <tr><td>R</td><td>Farbe des Fahrzeugs</td></tr> <tr><td>S.1</td><td>Sitzplätze einschließlich Fahrersitz</td></tr> <tr><td>S.2</td><td>Stehplätze</td></tr> <tr><td>T</td><td>Höchstgeschwindigkeit in km/h</td></tr> <tr><td>U.1</td><td>Standgeräusch in dB (A)</td></tr> <tr><td>U.2</td><td>Drehzahl in min<sup>-1</sup> zu U.1</td></tr> <tr><td>U.3</td><td>Fahrgeräusch in dB (A)</td></tr> <tr><td>V.7</td><td>CO<sub>2</sub>(in g/km) kombinierter Wert</td></tr> <tr><td>V.9</td><td>Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse</td></tr> <tr><td>(2)</td><td>Hersteller-Kurzbezeichnung</td></tr> <tr><td>(2.1)</td><td>Code zu (2)</td></tr> <tr><td>(2.2)</td><td>Code zu D.2 mit Prüfziffer</td></tr> <tr><td>(3)</td><td>Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer</td></tr> <tr><td>(4)</td><td>Art des Aufbaus</td></tr> <tr><td>(5)</td><td>Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus</td></tr> </tbody> </table>	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	<table border="1"> <tbody> <tr><td>(6)</td><td>Datum zu K</td></tr> <tr><td>(7)</td><td>Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg</td></tr> <tr><td>(7.1)</td><td>Achse 1 bis (7.3) Achse 3</td></tr> <tr><td>(8)</td><td>Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg</td></tr> <tr><td>(8.1)</td><td>Achse 1 bis (8.3) Achse 3</td></tr> <tr><td>(9)</td><td>Anzahl der Antriebsachsen</td></tr> <tr><td>(10)</td><td>Code zu P.3</td></tr> <tr><td>(11)</td><td>Code zu R</td></tr> <tr><td>(12)</td><td>Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m<sup>3</sup></td></tr> <tr><td>(13)</td><td>Stützlast in kg</td></tr> <tr><td>(14)</td><td>Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse</td></tr> <tr><td>(14.1)</td><td>Code zu V.9 oder (14)</td></tr> <tr><td>(15)</td><td>Bereifung</td></tr> <tr><td>(15.1)</td><td>auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3</td></tr> <tr><td>(16)</td><td>Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II</td></tr> <tr><td>(17)</td><td>Merkmal zur Betriebserlaubnis</td></tr> <tr><td>(18)</td><td>Länge in mm</td></tr> <tr><td>(19)</td><td>Breite in mm ohne Spiegel und Anbauteile</td></tr> <tr><td>(20)</td><td>Höhe in mm</td></tr> <tr><td>(21)</td><td>Sonstige Vermerke</td></tr> <tr><td>(22)</td><td>Bemerkungen und Ausnahmen</td></tr> </tbody> </table> <p>Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3): Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Typ- oder Einzelgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.</p> <p style="text-align: right;">ZBI 00000000</p> <p style="text-align: right;"><small>BUNDES DRUCKEREI 2012</small></p>	(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
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																																																																																																																	
(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																																																																																																																	

### Artikel 3

#### Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die durch Artikel 7 der Verordnung vom 10. Januar 2013 (BGBl. I S. 35) zuletzt geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Gebühren-Nummer 221.1 wird in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „26,30“ durch die Angabe „27,00“ ersetzt.
2. In Gebühren-Nummer 221.2 und 227.3 werden jeweils in der Spalte „Gegenstand“ nach dem Wort „Zulassungsbezirk“ die Wörter „und Zuteilung eines neuen Kennzeichens“ eingefügt und in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „26,30“ durch die Angabe „27,00“ ersetzt.
3. In Gebühren-Nummer 221.3 wird in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „30,70“ durch die Angabe „31,40“ ersetzt.
4. In Gebühren-Nummer 221.6 und 227.4 wird jeweils in der Spalte „Gegenstand“ das Wort „Erkennungsnummer“ durch das Wort „Kennzeichen“ und in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „10,90“ durch die Angabe „11,60“ ersetzt.
5. In Gebühren-Nummer 221.7 wird in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „16,00“ durch die Angabe „16,70“ ersetzt.
6. Nach Gebühren-Nummer 221.7 werden folgende Gebühren-Nummern 221.8, 221.9, 221.9.1 und 221.9.2 eingefügt:

„221.8	Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens - mit Halterwechsel -	16,70
221.9	Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens - ohne Halterwechsel -	
221.9.1	- ohne Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I	10,90
221.9.2	- mit Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I	11,60“.

7. Die Gebühren-Nummern 224.1 und 224.2 werden wie folgt gefasst:

„224.1	innerhalb oder außerhalb des Zulassungsbezirks	6,90
224.2	internetbasiert	5,70“.

8. In Gebühren-Nummer 227.5 wird in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „16,00“ durch die Angabe „16,70“ ersetzt.
9. Nach Gebühren-Nummer 227.6 werden folgende Gebühren-Nummern 227.7, 227.8, 227.8.1 und 227.8.2 eingefügt:

„227.7	Umschreibung eines zulassungsfreien, aber kennzeichnungspflichtigen Fahrzeugs aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – mit Halterwechsel -	16,70
227.8	Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – ohne Halterwechsel -	
227.8.1	- ohne Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I	10,90
227.8.2	- mit Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I	11,60“.

10. In Gebühren-Nummer 228.1 wird in der Spalte „Gegenstand“ die Angabe „HU-“, durch das Wort „HU-Plakette“ ersetzt und werden die Wörter „und AU-Plakette “ gestrichen.
11. In Gebühren-Nummer 228.2 wird in der Spalte „Gebühr“ die Angabe „0,50“ durch die Angabe „0,70“ und die Angabe „1,00“ durch die Angabe „1,20“ ersetzt.

#### **Artikel 4**

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am 1. November 2013 in Kraft. Die Artikel 2 und 3 treten am 1. Juli 2014 in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den .....

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Dr. Peter Ramsauer

## **Begründung**

### **I. Außerbetriebsetzung**

#### **A. Allgemeines**

##### **Ziel der Regelung**

Das Verwaltungsverfahren zur Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen soll für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung effizienter und weniger zeitaufwendig gestaltet werden.

Mit der Änderungsverordnung werden deshalb die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften geschaffen, um die Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen bundesweit internetbasiert mittels eines vom Kraftfahrt-Bundesamt zentral betriebenen Online-Portals durchführen zu können. Das bisherige Verfahren bleibt parallel bestehen.

Von den insgesamt über 27 Millionen Kfz-Zulassungsvorgängen pro Jahr könnten mit der Außerbetriebsetzung (rund 9,2 Millionen) künftig über ein Drittel der Vorgänge internetbasiert durchgeführt werden. Für Bürgerinnen, Bürger und die Wirtschaft ergeben sich daraus zeitliche und räumliche Flexibilität und ein geringerer Aufwand für die Durchführung der Außerbetriebsetzung. Auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels führt ein internetbasiertes Verfahren dazu, dass insbesondere im ländlichen Raum die Daseinsvorsorge durch eine leicht erreichbare Verwaltung besser gewährleistet ist. Unternehmen, die im Bereich der Kfz-Zulassung tätig sind, wie z. B. Kennzeichen-, Plaketten- und Fachverfahrenshersteller, Zulassungsdienstleister oder Flottenbetreiber haben sich in die Ausgestaltung der zukünftigen internetbasierten Vorgänge eingebracht. Insbesondere werden Effizienzvorteile bei Massenausbetriebsetzungen für Fahrzeugflotten gesehen, da hier das Fuhrparkmanagement erheblich vereinfacht wird. Die Verwaltung kann ihre Verwaltungsvorgänge effizienter gestalten und die Verwaltungsmodernisierung fördern. Die Innere Sicherheit profitiert von verringertem Missbrauchsrisiko der Stempelplaketten. Die Verbreitung von eGovernment in Deutschland wird gefördert, indem De-Mail und eine elektronische Bezahlung Bestandteile der internetbasierten Verfahren sind.

Für die Umsetzung eines vollständigen internetbasierten Zulassungsverfahrens wären insbesondere die Kennzeichenschilder, die Stempelplaketten, die Fahrzeugdokumente und ver-



schiedene, in Papierform zu führende Nachweise elektronisch abzubilden. Da dies nicht kurzfristig realisiert werden kann und hohe Kosten verursachen würde, muss eine internetbasierte Lösung an das über 100 Jahre bestehende Zulassungssystem anschlussfähig gestaltet und schrittweise entwickelt werden. Auf dem Weg zu einer weitergehenden internetbasierten Abwicklung sämtlicher Zulassungsvorgänge wird mit dieser Verordnung in einem ersten Schritt die internetbasierte Außerbetriebsetzung ermöglicht.

Mit den vorgesehenen Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung wird die internetbasierte Außerbetriebsetzung neben das geltende Verfahren gestellt. Diese ist für die Verwaltung auf Antrag verbindlich durchzuführen, für Bürgerinnen, Bürger und die Wirtschaft als Option zum bisherigen System ausgestaltet.

Um anschlussfähig an das bestehende System der Zulassungsverfahren zu sein und gleichzeitig nicht lediglich die „Offline“- Vorgänge digital abzubilden, werden die Inhalte der bestehenden Regelungen berücksichtigt und in die internetbasierten Verfahren überführt. Dabei ist beachtet worden, dass die Zulassungsbehörden die internetbasierte Außerbetriebsetzung (intern) automatisiert durchführen können. Dabei war zu berücksichtigen, dass Teilaspekte der bestehenden (Verwaltungsverfahren-)Vorgänge bei der internetbasierten Außerbetriebsetzung in der Regel räumlich und zeitlich auseinanderfallen. Dies wird insbesondere deutlich, wenn – wie bei den Zulassungsverfahren – nicht nur „Erklärungen“ zwischen Bürgerinnen/Bürgern und Verwaltung bzw. Wirtschaft und Verwaltung ausgetauscht werden, sondern auch physische Dokumente wie Zulassungsbescheinigung und Kennzeichenschilder mit Stempelplaketten.

- Im Falle der Außerbetriebsetzung beispielsweise erfüllt das Entstempeln der Kennzeichenschilder und das Vermerken der Außerbetriebsetzung (§ 14 Absatz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)) bisher folgende Funktionen: Dokumentation der Außerbetriebsetzung nach Außen: Durch das Entstempeln der Kennzeichenschilder wird die Überwachung der Zulassung am Fahrzeug ermöglicht; das Vermerken des Datums dient der Dokumentation des Stichtags für Zwecke der Kraftfahrzeugsteuer und Versicherung.
- Dokumentation der Außerbetriebsetzung nach Innen: Das Vermerken der Außerbetriebsetzung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I dient der Dokumentation des Verwaltungshandelns.
- Bekanntgabe des Verwaltungsaktes der Außerbetriebsetzung unter Anwesenden (Vorlage bei Zulassungsbehörde).

Für die Gestaltung der internetbasierten Außerbetriebsetzung müssen die Entstempelung der Kennzeichenschilder und das Vermerken der Außerbetriebsetzung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I zeitlich und räumlich von der Zulassungsbehörde (physisch) losgelöst erfolgen können. Dadurch müssen auch das hoheitliche Handeln der Zulassungsbehörde durch Verwaltungsakt sowie die (rechtliche) Wirkung zeitlich und räumlich voneinander abstrahiert werden.

Der Zulassungsbehörde soll ein Entstempeln und Vermerken „aus der Ferne“ ermöglicht werden. Dazu werden Sicherheitscodes an Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I eingeführt, mit deren Hilfe der Antragsteller der Zulassungsbehörde gegenüber dokumentiert, dass die Kennzeichenschilder entstempelt sind und die Außerbetriebsetzung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I vermerkt ist (räumliche Abstraktion). Nach dem Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung werden nur noch mit Sicherheitscode versehene Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I ausgegeben, um künftig allen Haltern die internetbasierte Außerbetriebsetzung anbieten zu können.

Die Sicherheitscodes der Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I sind verdeckt angebracht und können nur sichtbar gemacht werden, indem dabei die untere Schicht der Stempelplakette freigelegt und auf der Zulassungsbescheinigung Teil I gleichzeitig die Markierung „außer Betrieb gesetzt“ sichtbar gemacht wird. Die freigelegte Stempelplakette auf den Kennzeichenschildern und die Markierung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I zeigen zwar ab dem Moment der Freilegung eine Außerbetriebsetzung an, rechtlich ist aber - wie bisher auch - die Zulassungsbehörde zuständig, das Fahrzeug durch Verwaltungsakt außer Betrieb zu setzen. Erst wenn die Zulassungsbehörde aufgrund der vom Halter oder dem Verfügungsberechtigten übermittelten Sicherheitscodes davon ausgehen kann, dass das Kennzeichenschild entstempelt und auf der Zulassungsbescheinigung Teil I die Außerbetriebsetzung vermerkt ist, erlässt die Zulassungsbehörde den Verwaltungsakt der Außerbetriebsetzung und gibt diesen unter Angabe des Datums der abschließenden Bearbeitung, an dem die Außerbetriebsetzung wirksam wird, dem Halter bekannt (rechtliche Abstraktion).

Zwischen der Freilegung der Sicherheitscodes und der Bekanntgabe der Außerbetriebsetzung liegt ein Zeitraum, in dem der Halter das Fahrzeug ohne Stempelplaketten nicht in Betrieb nehmen darf (§ 10 Absatz 12 FZV), gleichzeitig das Fahrzeug jedoch noch nicht außer Betrieb gesetzt ist (zeitliche Abstraktion).

## **Lösung**

### Bisherige Rechtslage

Das bisherige Verfahren zur Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen sieht vor, dass sich der Halter oder der Verfügungsberechtigte mit Kennzeichen und Zulassungsbescheinigung Teil I zur Zulassungsbehörde begibt, damit diese zum Zweck der Außerbetriebsetzung die Kennzeichen entstempelt und die Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I vermerkt. Nach Aushändigung dieser Unterlagen ist die Außerbetriebsetzung abgeschlossen.

### Künftige Rechtslage

Für die internetbasierte Außerbetriebsetzung kann die Entstempelung der Kennzeichenschilder und der Eintrag der Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I der Zulassungsbehörde auch elektronisch über das Internet nachgewiesen werden. Dazu sind künftig alle Stempelplaketten und alle Zulassungsbescheinigungen Teil I im Rahmen der Zulassungen mit je einem Sicherheitscode zu versehen und im örtlichen und zentralen Fahrzeugregister zu speichern. Die Sicherheitscodes sind zur Außerbetriebsetzung freizulegen und zusammen mit dem Kennzeichen über ein zentrales vom Kraftfahrt-Bundesamt betriebenes Online-Portal an die Zulassungsbehörde zu übermitteln. Sobald über ein elektronisches Bezahlssystem die Gebühr entrichtet wurde, kann die Außerbetriebsetzung durch die Zulassungsbehörde erfolgen. Das internetbasierte Verfahren ist somit in die Abläufe der Zulassungsbehörden integriert und erfordert nur geringe Anpassungen des bestehenden Systems. Zudem ist für Bürgerinnen, Bürger und die Wirtschaft die internetbasierte Außerbetriebsetzung sehr einfach zu nutzen.

Für die internetbasierte Außerbetriebsetzung sind Anpassungen in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erforderlich. Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar (vgl. Begründung, Besonderer Teil, zu Nummer 4) und anschlussfähig an zukünftige europaweite Entwicklungen.

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

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

#### Bund

Für den Bund sind keine Auswirkungen auf die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer, Versicherungssteuer und Gebühren aus der Kfz-Zulassung zu erwarten.

### Länder und Kommunen

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

## **2. Erfüllungsaufwand**

Die Ermittlung der Aufwände für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung beruht auf Erhebungen bei Zulassungsbehörden, beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie bei Herstellern von Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I.

### **2.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Identifizierung und Dateneingabe im Online-Portal im Rahmen einer internetbasierten Außerbetriebsetzung werden aufgrund von Simulationen rund 5 Minuten Zeitaufwand pro Vorgang angesetzt, gegenüber einer derzeit anfallenden Bearbeitungszeit in der Zulassungsbehörde von ebenfalls 5 Minuten. Demnach ändert sich die Bearbeitungszeit für die Bürgerinnen und Bürger nicht.

Allerdings werden die Bürgerinnen und Bürger jeweils um durchschnittlich 21 Minuten Wartezeit in der Zulassungsbehörde sowie 22 Minuten Wegezeit und 3 Euro Fahrtkosten für den einfachen Weg zur Zulassungsbehörde entlastet. Die Fahrtkosten ergeben sich durch einen durchschnittlichen Weg zur Behörde auf Kreisebene von rund 10 Kilometern und eine Pauschale von 0,30 Euro je Kilometer. Pro Vorgang entfallen also insgesamt 43 Minuten Zeitaufwand und Fahrtkosten in Höhe von 3 Euro.

Basierend auf den Auskünften von Zulassungsbehörden wird berücksichtigt, dass etwa die Hälfte der knapp 9,2 Millionen im Jahr 2011 vom Kraftfahrt-Bundesamt verzeichneten Außerbetriebsetzungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern auf Privatpersonen entfällt; die andere Hälfte der Vorgänge in den Zulassungsbehörden wird für Gewerbetreibende durchgeführt. Auch private Halter lassen Außerbetriebsetzungen häufig durch Bevollmächtigte wie beispielsweise Fahrzeughändler durchführen. Gemäß der rechtlichen Bestimmungen kann die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs durch den Halter oder den Verfügungsberechtigten beantragt werden; daher kann sich auch die Betrachtung des Erfüllungsaufwands nicht auf die Halter der Fahrzeuge beschränken.

Ausgehend von Bevölkerungsumfragen zum Interesse der Deutschen an Online-Angeboten wird geschätzt, dass bei rund 65 Prozent der Außerbetriebsetzungen der Halter die Möglichkeit einer internetbasierten Durchführung nutzen wird, sofern die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Bei der Nutzungsprognose ist zu beachten, dass die internetbasierte Außerbetriebsetzung nur in Anspruch genommen werden kann, wenn ein Fahrzeug bereits mit den neu einzuführenden Stempelplaketten und einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestattet ist. Daher wird nach dem Inkrafttreten der Verordnung eine gewisse Zeit vergehen, bis der überwiegende Teil der Fahrzeuge nach Zulassungs- und Umschreibungsvorgängen über neue Plaketten und Dokumente verfügt und so die prognostizierte Nutzung erreichbar ist. Zudem geht die Schätzung zum E-Government-Gesetz davon aus, dass sich die vollständige Durchsetzung aller Komponenten des Gesetzes – darunter die verstärkte Anwendung der elektronischen Identifizierung mittels der eID-Funktion des neuen Personalausweises (nPA) – über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren erstrecken kann. Spätestens dann kann für die internetbasierte Außerbetriebsetzung die volle Nutzungsprognose zum Tragen kommen; bis dahin ist von einer im Zeitverlauf zunehmenden Nutzung des Verfahrens auszugehen. Bezogen auf die Hälfte aller Außerbetriebsetzungen, die von Privatpersonen durchgeführt wird, ist daher anzunehmen, dass langfristig etwa 65 Prozent und damit rund 3 Millionen Bürgerinnen und Bürger die internetbasierte Außerbetriebsetzung nutzen werden. Somit verringert sich der Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger um jährlich rund 2,1 Millionen Stunden und Fahrtkosten in Höhe von knapp 9 Millionen Euro.

## **2.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Auch für die gewerblichen Kunden der Zulassungsbehörden entfallen bei einer internetbasierten Außerbetriebsetzung jeweils Fahrtkosten in Höhe von 3 Euro und 43 Minuten Wege- und Wartezeit. Die Monetarisierung des entfallenden Zeitaufwands mittels eines durchschnittlichen Lohnsatzes von 33,20 Euro über Unternehmen aller Wirtschaftszweige hinweg ergibt eine Entlastung der Wirtschaft um knapp 27 Euro pro Vorgang.

Wie erläutert, entfällt rund die Hälfte der 9,2 Millionen Außerbetriebsetzungen auf gewerbliche Kunden. 1,5 Millionen Vorgänge, die Schätzungen zufolge von Intermediären (d. h. Zulassungsdienstleistern) durchgeführt werden, sind nicht zu betrachten, da sie die entstehenden Kosten im Rahmen ihres Geschäftsmodells an ihre Kunden weiterreichen und der Aufwand daher nicht als bürokratische Belastung anzusehen ist. Unter Annahme der genannten Nut-

zungsquote von 65 Prozent werden daher zukünftig etwa 2 Millionen internetbasierte Außerbetriebsetzungen auf die Wirtschaft entfallen.

Somit verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft durch die internetbasierte Außerbetriebsetzung um rund 54 Millionen Euro.

Durch die Verordnung wird eine Informationspflicht für die Wirtschaft geändert. Laut dem „Leitfaden der Bundesregierung zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ sind die Bürokratiekosten Teil des Erfüllungsaufwands. In der Belastung der Informationspflicht zum Antrag auf Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs sind gegenüber dem Erfüllungsaufwand Wege- und Wartezeiten sowie Fahrtkosten nicht berücksichtigt. Angesichts einer gleichbleibenden Bearbeitungszeit werden daher keine Auswirkungen auf die Bürokratiekosten der Wirtschaft erwartet.

### **2.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Bund

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wird ein einmaliger Umstellungsaufwand durch die Einführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung entstehen. Für das Projektmanagement zur Umsetzung der Verordnung setzt das KBA 4.430 Stunden Zeitaufwand im höheren und gehobenen Dienst an. Bei durchschnittlichen Lohnsätzen von 57,80 Euro bzw. 35,70 Euro für den höheren bzw. gehobenen Dienst des Bundes bedeutet dies Personalkosten in Höhe von rund 190 000 Euro. Zuzüglich Reisekosten wird der Umstellungsaufwand rund 19 .000 Euro betragen.

Einmaliger Umstellungsaufwand entsteht zudem durch die Aufnahme der Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I ins Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR). Das KBA schätzt den Aufwand auf rund 750 Stunden im gehobenen Dienst für die Softwareentwicklung und Arbeiten im Fachbereich. Damit beläuft sich der Umstellungsaufwand auf rund 27 000 Euro.

Für den Aufbau des zentralen Portals einschließlich Einbindung des „neuen Personalausweises“ fallen laut KBA im gehobenen Dienst insgesamt rund 4 400 Arbeitsstunden an, u. a. für die Softwareentwicklung. Neben der Webanwendung müssen beispielsweise eine Schnittstelle

für Großkunden und ein Webservice für das ePayment implementiert und das Verfahren für die Zulassungsbehörden bereitgestellt werden. Sachkosten in Höhe von rund 3 000 Euro entfallen auf die Test-Hardware für den Einsatz des „neuen Personalausweises“ oder vergleichbarer Identifizierungsverfahren. Dies bedeutet insgesamt einen Umstellungsaufwand von etwa 161 000 Euro.

Für das Projektmanagement, den Aufbau des zentralen Portals und die Anpassung des ZFZR fällt insgesamt ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 381 000 Euro beim KBA an.

Für Betrieb und Pflege des Portals entsteht zudem Aufwand in Höhe eines halben Dienstpostens bzw. von 715 Stunden pro Jahr der Wertigkeit A11 bzw. E11 zuzüglich der Transaktionskosten bei Nutzung des nPA. Für die Anpassung des ZFZR schätzt das KBA, dass der zusätzliche laufende Aufwand relativ gering ausfällt und von der allgemeinen Verfahrensbetreuung und dem Verfahren zur Fehlerkorrektur getragen werden kann. Somit erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand des KBA durch den Verordnungsentwurf um rund 116 000 Euro. Nicht berücksichtigt ist der Aufwand für den Webservice, der für große gewerbliche Kunden (z. B. Flottenbetreiber, Dienstleister, Händler) zusätzlich angeboten werden soll.

#### Länder/Kommunen

Die Einführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung wird in den Zulassungsbehörden einmaligen Umstellungsaufwand verursachen. Um die Verknüpfung der Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I mit dem jeweiligen Fahrzeug im Fachverfahren und damit auch im Fahrzeugregister zu gewährleisten, werden die Zulassungsbehörden im Regelfall Handscanner verwenden und damit die auf Plaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I aufgebrachten 2D-Codes erfassen. Nur sehr wenige Zulassungsbehörden verfügen derzeit für andere Anwendungen über entsprechende Handscanner. Die Kosten für die Anschaffung eines handelsüblichen 2D-Code-Scanners betragen etwa 200 Euro. Zulassungsbehörden mit zentralen Ausgabeschaltern können alle Codes dort scannen und benötigen entsprechend weniger Scanner, während Zulassungsbehörden mit der Ausgabe von Plaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I an jedem Sachbearbeiterplatz deutlich mehr Scanner anschaffen müssen. Es wird geschätzt, dass ein Viertel der 413 Zulassungsbehörden und 302 Nebenstellen jeweils 25 Scanner und die restlichen drei Viertel jeweils 5 Scanner anschaffen. Die Kosten belaufen sich damit auf rund 1,4 Millionen Euro.

Zudem werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zulassungsbehörden über die Änderungen informiert werden müssen, da sich vor allem die Einführung der neuen Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I auf ihre Arbeit auswirken wird. Bei einer rund zweistündigen Schulung der etwa 8 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Laufbahngruppen bedeutet dies einen Personalaufwand von rund 582 000 Euro.

Für die Datenverarbeitung werden keine wesentlichen Umstellungskosten entstehen. Die Fachverfahren der Zulassungsbehörden sind bereits elektronisch an das KBA angebunden. Die internetbasierte Außerbetriebsetzung soll ausschließlich über ein zentrales Portal beim KBA erfolgen, sodass die Zulassungsbehörden hierzu eine entsprechende Verknüpfung bereitstellen können, die sich mit geringem Aufwand implementieren lässt. Zudem sind Änderungen am Fachverfahren, die aufgrund einer verbindlich umzusetzenden Rechtsänderung notwendig werden, nach Angaben von IT-Dienstleistern im Regelfall von den Wartungsverträgen gedeckt.

Insgesamt beträgt der einmalige Umstellungsaufwand durch die Anschaffung von Scannern und Mitarbeiterschulungen somit rund 2 Millionen Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden wird sich durch die Einführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung ändern.

Ausgehend von den genannten 9,2 Millionen Außerbetriebsetzungen des Jahres 2011 (davon rund 1,5 Millionen Vorgänge für Intermediäre) und der langfristigen Nutzungsprognose von 65 Prozent werden die Zulassungsbehörden zukünftig jährlich knapp 6 Millionen internetbasierte Außerbetriebsetzungen verzeichnen. Die derzeit durchschnittlich für eine Außerbetriebsetzung benötigte Bearbeitungszeit von rund 5 Minuten (bzw. 4 Minuten bei Vorgängen für Intermediäre aufgrund gebündelter Bearbeitung und verringerten Beratungsbedarfs) kann entfallen, da die Zulassungsbehörden die internetbasierte Außerbetriebsetzung automatisiert durchführen können. Anhand eines durchschnittlichen Lohnsatzes von 27,50 Euro für den mittleren Dienst der Verwaltung ergibt sich eine kalkulierte Verringerung des Erfüllungsaufwands der Zulassungsbehörden von rund 13,2 Millionen Euro pro Jahr.

Beim internetbasierten Verfahren müssen die Zulassungsbehörden aber die Halter der Fahrzeuge über die Außerbetriebsetzung benachrichtigen. Dies geschieht im Regelfall per Brief-



post, auf Wunsch des Nutzers unter Angabe der De-Mail-Adresse aber auch auf elektronischem Weg. Es wird geschätzt, dass sich die Kosten je Benachrichtigung auf rund 1 Euro belaufen werden. Dies umfasst Personal- und Sachkosten, deckt also auch das für Briefpost und De-Mail-Versand fällige Porto ab. Bei knapp 6 Millionen internetbasierten Außerbetriebsetzungen entstehen den Zulassungsbehörden also zusätzliche Kosten in Höhe von knapp 6 Millionen Euro für die Benachrichtigung des Halters.

Zugleich wird sich der Aufwand für alle Zulassungs- und Umschreibungsvorgänge erhöhen, da die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter hier zukünftig mit Hilfe von Handscannern die neuen 2D-Codes auf den Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I erfassen müssen, um die korrekte Zuordnung zum Fahrzeug im System zu gewährleisten. Für das Jahr 2010 verzeichnete das KBA rund 13,1 Millionen Zulassungs- und Umschreibungsvorgänge. Eine Simulation hat einen durchschnittlichen Zeitaufwand für die Erfassung per Scanner von 18 Sekunden pro Vorgang ergeben, was einen Personalaufwand von 1,8 Millionen Euro pro Jahr bedeutet. Zugleich sind höhere Sachkosten zu verzeichnen, da Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I in der Produktion aufwendiger und damit im Einkauf teurer werden. Die Befragung von Plakettenherstellern und Konfektionierern von Zulassungsbescheinigungen Teil I hat gezeigt, dass die Mehrkosten vor der Produktionsumstellung nur schwer kalkulierbar sind. Es wird daher angenommen, dass die Mehrkosten je Plakette und Zulassungsbescheinigung Teil I rund 0,20 Euro betragen. Ein Fahrzeug benötigt eine Zulassungsbescheinigung Teil I sowie zwei Stempelplaketten für das vordere und das hintere Kennzeichen. Krafträder und Anhänger, deren Anteil am Fahrzeugbestand knapp 18 Prozent beträgt, benötigen nur eine Plakette. Somit entstehen zusätzliche Sachkosten von etwa 7,4 Millionen Euro pro Jahr.

In der Addition ergeben Personal- und Sachkosten einen zusätzlichen Erfüllungsaufwand durch die neuen Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I von knapp 9,2 Millionen Euro pro Jahr.

Zusammen mit der Entlastung durch entfallende Bearbeitungszeiten bei der Außerbetriebsetzung (13,2 Millionen Euro) und den zusätzlichen Kosten für die Benachrichtigung der Halter über die Außerbetriebsetzung (6 Millionen Euro) erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden um rund 2 Millionen Euro.

Die Investitionen und auch die zusätzlichen Kosten werden aufgrund der jährlichen Einsparungen einer internetbasierten Abwicklung und damit der Schaffung einer Möglichkeit einer beinahe vollautomatisierten Abwicklung einer Außerbetriebsetzung sowie durch Gebührenanpassungen gedeckt.

### **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 Verordnung berührt keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

### **E. Evaluierung**

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

## **II. Verzicht auf Umkennzeichnung**

### **A. Allgemeines**

#### **Ziel und Notwendigkeit der Regelung**

Die Länder können gegenwärtig vom Erfordernis der Neuzuteilung eines Kennzeichens bei Wechsel des Zulassungsbereiches des Fahrzeugs innerhalb des jeweiligen Landes Ausnahmen erteilen. Dies ist sowohl bei Wechsel des Wohnsitzes des Halters als auch bei Wechsel des Fahrzeughalters möglich. Die Verkehrsministerkonferenz sprach sich für den bundesweiten

Verzicht auf Umkennzeichnung bei Wohnort aus und bat den Bund, die dafür notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

## **Lösungen**

### Bisherige Rechtslage

Aktuell besteht das Erfordernis, bei Wechsel des Zulassungsbezirks das Fahrzeug umzumelden. Dabei wird grundsätzlich auch eine Umkennzeichnung vorgenommen. Eine Reihe von Ländern haben innerhalb des Zuständigkeitsbereichs hiervon bereits Ausnahmen zugelassen. Die derzeitigen Ausnahmemöglichkeiten betreffen sowohl den Wohnsitzwechsel des Halters als auch den Wechsel des Fahrzeughalters.

### Künftige Rechtslage

Die in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geregelte Pflicht zur Umkennzeichnung bei Wohnsitzwechsel oder Halterwechsel in einen anderen Zulassungsbereich wird aufgehoben. In die Verordnung wurde auch der Halterwechsel aufgenommen, um bei der bundesweiten Möglichkeit nicht unter die derzeitigen Möglichkeiten zurückzugehen und das sich daraus ergebende Potential zum Bürokratieabbau und zur Kostensenkung beim Fahrzeughalter zu nutzen.

Der Fahrzeughalter kann entscheiden, ob er das Unterscheidungszeichen des neuen Verwaltungsbezirks haben oder sein bisheriges behalten will.

Im Jahre 2012 wurden dem KBA

- 5,4 Millionen Mitteilungen über die Besitzumschreibungen eines Fahrzeugs in einem anderen Zulassungsbezirk und
- 0,6 Millionen Mitteilungen über den Wechsel des Halters mit seinem Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk

zur Eintragung in das Zentrale Fahrzeugregister übermittelt, wobei eine Aussage darüber, bei wie vielen Fahrzeugen der Wechsel in einen anderen Zulassungsbezirk auch landesübergreifend war, nicht getroffen werden kann.

Von der Möglichkeit des Umkennzeichnungsverzichts nach der gegenwärtigen Rechtslage (innerhalb des Zulassungsbereiches, sofern die Länder dies geregelt haben) machen z. B. im Land Schleswig-Holstein etwa 20 % der Betroffenen Gebrauch, im Landkreis Marburg-Biedenkopf sind dies etwa 60 %. Bei der Annahme, dass ca. 30 % der Betroffenen künftig davon Gebrauch machen, wären dies jährlich 1,8 Millionen Fahrzeughalter.

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

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

#### Bund

Für den Bund sind keine Auswirkungen auf die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer, Versicherungssteuer und Gebühren aus der Kfz-Zulassung zu erwarten.

#### Länder und Kommunen

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

### **2. Erfüllungsaufwand**

#### **2.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

##### a. Ermittlung der Fallzahl

Adressaten der Möglichkeit eines Verzichts auf Umkennzeichnung sind die Fahrzeughalter, die entweder mit ihrem eigenen oder einem kürzlich erworbenen Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk wechseln. Laut Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wurden im Jahre 2012 folgende relevante Fallzahlen zur Eintragung in das Zentrale Fahrzeugregister übermittelt:

- 5,4 Millionen Mitteilungen über die Besitzumschreibungen eines Fahrzeugs in einem anderen Zulassungsbezirk und
- 0,6 Millionen Mitteilungen über den Wechsel desselben Halters mit seinem Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk.

Bei diesen Fallzahlen muss allerdings berücksichtigt werden, dass eine Aussage darüber, bei wie vielen Fahrzeugen der Wechsel in einen anderen Zulassungsbezirk auch landesübergreifend war, nicht getroffen werden kann. Vor dem Hintergrund, dass bereits in einigen Bundesländern auf eine Umkennzeichnung bei einer Umschreibung innerhalb der Landesgrenzen verzichtet werden kann (z. B. Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen u. a.), beinhalten die Angaben zum Erfüllungsaufwand daher auch die durch Inanspruchnahme des § 47 Absatz 1 Nr. 2 FZV bereits realisierten Änderungen des Erfüllungsaufwands.

Geschätzt an den Erfahrungen dortiger Zulassungsbehörden wird davon ausgegangen, dass ca. 30 % der Betroffenen künftig davon Gebrauch machen. D. h. jährlich werden ca. 1,62 Millionen Fahrzeughalter bei Besitzumschreibungen in einen anderen Zulassungsbezirk sowie

180.000 Fahrzeughalter, die mit ihrem eigenen Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk wechseln, auf die Umkennzeichnung des Fahrzeugs verzichten.

Da die Gesamtzahlen des KBA alle Fahrzeugtypen (Pkw, Kraftomnibusse, Lkw, Sattelzugmaschinen etc.) und sowohl gewerbliche als auch private Halter beinhalten, muss der Anteil der Fallzahlen, der auf die Bürgerinnen und Bürger sowie auf die Wirtschaft entfällt, ermittelt werden. Mit Hilfe der Statistik vom KBA zu Besitzumschreibungen aus dem Jahre 2011 kann der Anteil an privaten und gewerblichen Haltern abgeschätzt werden (s. folgende Tabelle, Anmerkung: Die Zahlen in der Tabelle umfassen auch Besitzumschreibungen innerhalb eines Zulassungsbezirks):

<b>Ermittlung des Anteils privater Fahrzeughalter bei Besitzumschreibungen</b>				
	Besitzumschreibungen im Jahre 2011	Anteil von allen Besitzumschreibungen	Anteil privater Halter je Fahrzeugkategorie	Gewichteter Anteil an privaten Fahrzeughaltern
Krafträder	475.233	5,91%	99,00%	5,85%
Pkw	6.809.498	84,66%	94,00%	79,58%
Kraftomnibusse	5.777	0,07%	14,00%	0,01%
Lkw	301.983	3,75%	58,00%	2,18%
Zugmaschinen	113.647	1,41%	72,00%	1,02%
Sonstige Kfz	16.927	0,21%	39,00%	0,08%
Kraftfahrzeuganhänger	320.246	3,98%	82,00%	3,26%
Summe	8.043.311	100,00%		91,98%

Über alle Fahrzeugkategorien hinweg beträgt demnach der Anteil an privaten Haltern 92 % und dementsprechend an gewerblichen Haltern 8 %.

Übertragen auf die o. g. Fallzahlen ergeben sich somit für die Ermittlung des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger 1,49 Millionen. Fahrzeughalter (zzgl. 130 000 Fahrzeughalter Wirtschaft = 1,62 Millionen Fz gesamt) bei Besitzumschreibungen in einen anderen Zulassungsbezirk sowie 166 000 Fahrzeughalter (zzgl. 14 000 Fahrzeughalter Wirtschaft = 180 000 Fz gesamt), die mit ihrem eigenen Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk wechseln (aus Vereinfachungsgründen wird für den Wechsel des Zulassungsbezirk durch denselben Halter die gleiche Anteilsverteilung zugrunde gelegt).

#### b. Ermittlung des Erfüllungsaufwands

Für private Fahrzeughalter, die von der Möglichkeit des Verzichts auf Umkennzeichnung Gebrauch machen, verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Beschaffung neuer Kennzeichenschilder zum einen durch eingesparte Zeitaufwendungen (Gang zum Schilderpräger sowie dortige Wartezeit) von etwa 15 Minuten pro Fall (eigene Schätzung) und zum anderen durch den Wegfall der Sachkosten für zwei Kennzeichenschilder i. H. v. 20 Euro (Internetrecherche).

Somit ergibt sich für die Bürgerinnen und Bürger eine Reduzierung des Erfüllungsaufwandes bei Verzicht auf die Umkennzeichnung bei einem Halterwechsel um ca. 372 500 Stunden (15 Min./60 x 1,49 Mio.) und 29,8 Millionen. Euro Sachkosten (20 Euro x 1,49 Mio.). Bei Verzicht auf die Umkennzeichnung bei einem Wechsel des Zulassungsbezirks reduziert sich der Erfüllungsaufwand um ca. 41 500 Stunden (15 Min./60 x 166 000) und 3,3 Millionen Euro (20 Euro x 166 000).

Insgesamt ergeben sich damit für die Bürgerinnen und Bürger jährliche Zeiteinsparungen i. H. v. 414 000 Stunden sowie jährliche Sachkosteneinsparungen i. H. v. 33,1 Millionen Euro.

#### **2.2. Für die Wirtschaft**

Für Fahrzeughalter der Wirtschaft, die von der Möglichkeit des Verzichts auf Umkennzeichnung Gebrauch machen, verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Beschaffung neuer Kennzeichenschilder analog zu der Ermittlung bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Die Zeiteinsparungen i. H. v. 36 000 Stunden  $[(130\,000 + 14\,000) \times 15 \text{ Min.}/60 = 36\,000$  Stunden] ergeben bei einem mittleren Lohnkostensatz über alle Wirtschaftsbereiche von 33,20 Euro/Stunde (s. Leitfaden StBA) eine jährliche Ersparnis an Lohnkosten von ca. 1,2 Millionen Euro. Außerdem können noch jährliche Sachkosten für den Wegfall der Kennzeichenschilder i. H. v. ca. 2,9 Millionen Euro (20 Euro x 144.000) eingespart werden.

### **2.3. Für die Verwaltung**

#### **a. Erfüllungsaufwand des Bundes**

Nach Angaben des KBA sind weder zusätzlicher Personalaufwand noch Sachkosten für die programmtechnische Implementierung der Umsetzung des Verzichts auf Umkennzeichnung notwendig. Es entsteht daher kein Erfüllungsaufwand im KBA.

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

Nach Angaben von mehreren Zulassungsbehörden beträgt die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Wohnort- bzw. Halterwechsels derzeit ca. 5-6 Minuten pro Fall. Nach dortigen Einschätzungen wird durch den Verzicht auf Umkennzeichnung der Zeitaufwand pro Fall nicht signifikant geändert (lediglich das Verkleben der Plaketten entfällt). Dass keine signifikante Änderung des Zeitaufwandes zu verzeichnen ist, bezieht sich auf den Erfüllungsaufwand, der unabhängig von den für die Leistung zu entrichteten Gebühren zu betrachten ist. Hinsichtlich der Gebühren wird auf die Darlegungen unter Abschnitt E zu Artikel 2 Nummer 6 verwiesen. Für die Umstellung der softwaregestützten Verfahrensweise sind nach Angaben der Zulassungsstellen weder zusätzlicher Personalaufwand noch Sachkosten erforderlich. In einzelnen Ländern entstehen notwendige Änderungen ihrer DV-Systeme. Detaillierte Angaben können von diesen jedoch nicht gemacht werden.

### **2.4. Weitere Kosten**

Für Halter, die von der Möglichkeit des Verzichts auf Umkennzeichnung Gebrauch machen, verringern sich die zu entrichtenden Gebühren entsprechend GebOSt von bisher 26,30 Euro (bisherige Gebühren-Nr. 221.2/227.3) um 9,60 Euro auf 16,70 Euro bei Halterwechsel (Gebühren-Nr. 221.8/227.7) bzw. mindestens um 14,70 Euro auf 11,60 Euro bei Wohnsitzwechsel (Gebühren-Nr. 221.9.2/227.8.2) je Fall. Für den Fall, dass bei einem Wohnsitzwechsel keine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestellt werden muss, verringern sich die Gebühren um weitere 0,70 Euro je Fall (Gebühren-Nr. 221.9.1/227.8.1). Da die Fallzahl hierfür jedoch nicht ermittelbar ist, wird in der weiteren Berechnung nur von den mindestens zu erwartenden Einsparungen ausgegangen. Bezogen auf die jährlichen Fallzahlen zu Besitzumschreibungen eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk (1,62 Mio.) sowie Wechsel desselben Halters mit seinem Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk (180 000) ergeben sich folgende jährliche Einsparungen an Gebühren:

- Bürgerinnen und Bürger

Durch die Reduzierung der Gebühren für den Halterwechsel (1,49 Mio. x 9,60 Euro = 14 304 000 Euro) und für den Wechsel desselben Halters mit seinem Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk (166 000 x 14,70 Euro = 2.440.200 Euro) ergeben sich jährliche Einsparungen an Gebühren von ca. 16,744 Millionen Euro.

– **Wirtschaft**

Durch die Reduzierung der Gebühren für den Halterwechsel (130.000 x 9,60 Euro = 1 248 000 Euro) und für Wechsel desselben Halters mit seinem Fahrzeug in einen anderen Zulassungsbezirk (14 000 x 14,70 Euro = 205 800 Euro) ergeben sich jährliche Einsparungen an Gebühren von ca. 1,454 Millionen Euro.

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

### **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 Verordnung berührt keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

## **III. Umsetzung der Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (Richtlinie 2011/82/EU)**

### **A. Allgemeines**

#### **Ziel und Notwendigkeit der Regelung**

Mit der Richtlinie 2011/82/EU vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte wurden die Voraussetzungen für einen EU-weiten Halterdatenaustausch für acht die Verkehrssicherheit in besonderem Maße gefährdende Verkehrsdelikte geschaffen. Aus



diesem Anlass ist ein neues Halterdatenauskunftsverfahren für berechnigte nationale und internationale Stellen einzurichten, die über das KBA Halterdaten anfragen an die jeweilige nationale Kontaktstelle eines anderen EU-Mitgliedsstaates richten wollen.

## **Lösungen**

### Bisherige Rechtslage

Eine Regelung für die Übermittlung von Kennzeichenanfragen an und Halterauskünften durch das Kraftfahrt-Bundesamt auf Datenträgern oder im Wege der Datenübermittlung (Richtlinie für KBA-Anfrage- und Auskunftsdatenübermittlung) bildet derzeit die Grundlage, in der die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung für das heute praktizierte Verfahren festgelegt sind.

### Künftige Rechtslage

Die vorgenannten Regelungen sind daher so in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung festzulegen, dass künftig das KBA die Ausführungen zum Halterdatenaustausch regelt und nach Anhörung der obersten Länderbehörden im Bundesanzeiger und zusätzlich im Verkehrsblatt veröffentlicht.

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

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

Keine finanziellen Auswirkungen.

### **2. Erfüllungsaufwand**

Der mit der Einführung des Neuverfahrens (moderne Datenstruktur, erweiterter Auskunftsumfang, KBA als nationale Kontaktstelle) beim KBA entstehende Aufwand ist bereits im Erfüllungsaufwand des 4. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften enthalten. Die genannten FZV-Änderungen verursachen auf Seiten des KBA darüber hinaus keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand.

## **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 Verordnung berührt keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

## **IV. Auskunft aus dem Zentralen Fahrzeugregister über Fahrtenbuchauflagen**

### **A. Allgemeines**

#### **Ziel und Notwendigkeit der Regelung**

Mit dieser Regelung soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass die zuständigen Behörden im Rahmen der Ermittlungen Auskunft über gespeicherte „Fahrtenbuchauflagen“ aus dem Zentralen Fahrzeugregister erhalten.

### **Lösungen**

#### **Bisherige Rechtslage**

Die fahrzeugbezogene oder halterbezogene Auflage wird gemäß § 30 Absatz 1 Nummer 20 Fahrzeug-Zulassungsverordnung als „Fahrzeugdaten“ im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert und darf nicht in Auskunftersuchen der Bußgeldbehörden der Länder einbezogen werden.

#### **Künftige Rechtslage**

Durch die Änderung des § 39 Absatz 3 Nummer 1 wird sichergestellt, dass die Information über die „Fahrtenbuchauflage“ im automatisierten Verfahren auch an die Verwaltungsbehörden für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a oder 24c Straßenverkehrsgesetz übermittelt wird.

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

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

Keine finanziellen Auswirkungen.

#### **2. Erfüllungsaufwand**

Der Aufwand für die Erweiterung des Auskunftsumfangs beim KBA ist wegen Geringfügigkeit vernachlässigbar.

### **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 Verordnung berührt keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

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

### **Artikel 1 – Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

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

Die Zuständigkeitsregelungen für die Richtlinie zur Datenübermittlung mit dem Kraftfahrt-Bundesamt machen einen neuen § 39a und eine entsprechende Ergänzung der Inhaltsübersicht erforderlich.

#### **Zu Nummer 2 (§ 39 Absatz 3 Nummer 1)**

Fahrzeugbezogene oder halterbezogene Auflagen werden bereits gemäß § 30 Absatz 1 Nummer 20 FZV als „Fahrzeugdaten“ im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert. Die Änderung in § 39 Absatz 3 Nummer 1 stellt sicher, dass die Information über die „Fahrtenbuchauflage“ im automatisierten Verfahren auch an die Verwaltungsbehörden für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a und 24c StVG übermittelt werden kann. Ermächtigungsgrundlage hierfür ist der mit dem 5. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingeführte § 36 Absatz 2f StVG.

#### **Zu Nummer 3 (§ 39a – neu)**

Die Vorschrift enthält die Grundlage für die durch das Kraftfahrt-Bundesamt unter anderem erforderlichen Ausführungsregeln in Folge des 5. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (2011/82/EU; CBE-Richtlinie). Die Halterdatenaustauschverfahren des Zentralen Fahrzeugregisters nach § 36 a StVG werden vom Kraftfahrt-Bundesamt nach Anhörung der obersten Länderbehörden festgelegt und veröffentlicht.

### **Artikel 2 – Weitere Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

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

Die neu geschaffenen Anforderungen an die Stempelplaketten machen eine neue Anlage 4a und eine entsprechende Ergänzung der Inhaltsübersicht erforderlich.

**Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 1)**

Die Änderung ist erforderlich, um den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Artikels 87 Abs. 1 Satz 7 GG Rechnung zu tragen, denn es werden durch die vorliegende Änderungsverordnung neue Aufgaben übertragen oder bestehende erheblich modifiziert. Damit der Begriff „Zulassungsbehörde“ erhalten bleiben kann, bedarf es hier bei dem erstmaligen Erwähnen einer Legaldefinition.

**Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 10 Absatz 3)**

Die Regelung zur Gestaltung der Stempelplaketten wird ergänzt. Zur Reduzierung der Missbrauchswahrscheinlichkeit und Optimierung der (verwaltungsinternen) Abläufe soll eine Druckstücknummer eingeführt werden. Mit Hilfe der Druckstücknummer kann die Identifizierung von widerrechtlich erstellten Doubletten erleichtert werden. Gleichzeitig wird den Zulassungsbehörden auf einfache Weise ermöglicht, eine Stempelplakettenverwaltung umzusetzen, um (auch intern) den Verbleib von Stempelplaketten zu steuern. Daneben soll den Zulassungsbehörden gerade in Massenverfahren wie bei Flottenzulassungen ermöglicht werden, Anbringung und Zuordnung von Stempelplakette zu Kennzeichenschild und Erfassung des Sicherheitscodes zeitlich aufzuteilen. Die Druckstücknummer muss eineindeutig sein, um den oben beschriebenen Zweck erfüllen zu können. Die Druckstücknummer wird im Zentralen Fahrzeugregister und im örtlichen Fahrzeugregister gespeichert.

Es muss dabei sichergestellt sein, dass der Sicherheitscode nur wahrnehmbar ist, wenn die ursprüngliche Erscheinung der Stempelplakette irreversibel so verändert ist, dass das Erlöschen des bisherigen Aussagegehalts deutlich erkennbar ist; die Stempelplakette muss deutlich als „entstempelt“ erkennbar sein.

Hinsichtlich der Regelungen zu Stempelplakette, Druckstücknummer und Sicherheitscode wird auf die neue Anlage 4a Bezug genommen.

**Zu Nummer 4 Buchstabe a (§ 11 Absätze 1 und 2)**

Der bisherige Absatz 1 wird zur Verbesserung der Übersichtlichkeit durch die neuen Absätze 1 und 2 ersetzt.

In Absatz 1 wird die Funktionalität der Zulassungsbescheinigung Teil I technologie-neutral festgelegt. Es muss sichergestellt sein, dass der Sicherheitscode nur wahrnehmbar ist, wenn die Markierung „außer Betrieb gesetzt“ irreversibel sichtbar gemacht worden ist. Es erfolgt ein Verweis auf die Regelungen zu (verdeckter) Markierung, Druckstücknummer und Sicherheitscode in Anlage 5.

#### **Zu Nummer 4 Buchstaben b, c und d**

Folgeänderungen aus der Änderung des Absatzes 1. Im bisherigen Absatz 1 wird der 1. Satz gestrichen und die bisherigen Absätze 1 bis 6 werden die Absätze 2 bis 7.

#### **Zu Nummer 5 Buchstabe a (§ 13 Absatz 1 Nummer 1)**

Die Änderung der Anschrift des Halters in einen anderen Zulassungsbezirk wird einer Änderung der Anschrift innerhalb des Zulassungsbezirks gleichgestellt. Eine Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II ist damit nicht mehr erforderlich.

#### **Zu Nummer 5 Buchstabe b (§ 13 Absatz 3)**

Mit der Regelung wird für den Fall der Verlegung des Wohnsitzes oder Sitzes des Halters in einen anderen Zulassungsbezirk die Möglichkeit geschaffen, ein Kennzeichen des neuen Zulassungsbezirks zu beantragen oder zu erklären, dass er das bisherige Kennzeichen weiterführt. Die Weiterführung des bisherigen Kennzeichenschildes einschließlich der Stempelplakette nach den Regelungen vor dem 01.07.2014 schließt eine „internetbasierte Außerbetriebsetzung“ aus. Werden sowohl ein neues Kennzeichen beantragt und eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestellt, erfolgt die Ausgabe der Zulassungsbescheinigung Teil I nach den Maßgaben des § 11 Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage 5 und der neuen Stempelplaketten für das neue Kennzeichenschild nach den Maßgaben des § 10 Absatz 3 in Verbindung mit Anlage 4a. Durch den Verweis auf Absatz 1 Nummer 1 wird klargestellt, dass auch bei Weiterführung des bisherigen Kennzeichens die Pflicht zur Meldung des Wohnsitz- oder Sitzwechsels besteht.

#### **Zu Nummer 5 Buchstabe c (§ 13 Absatz 4 Satz 3)**

Die Änderung regelt den Halterwechsel des Fahrzeugs. Sofern dem Fahrzeug bisher ein Kennzeichen von einer anderen Zulassungsbehörde zugeteilt war, hat der neue Halter nun-

mehr die Möglichkeit, die Zuteilung eines neuen Kennzeichens zu beantragen oder mitzuteilen, dass das Fahrzeug das bisherige Kennzeichen weiter führt.

**Zu Nummer 6 Buchstabe a (§ 14 Absatz 1 Satz 1)**

Klarstellung, dass es sich um einen Antrag auf Außerbetriebsetzung handelt.

**Zu Nummer 6 Buchstabe b (§ 14 Absätze 2, 3, 4 und 5)**

Der neue Absatz 2 des § 14 ist die zentrale Neureglung zur internetbasierten Außerbetriebsetzung. Er ermöglicht die elektronische, internetbasierte Außerbetriebsetzung über das zentrale Online-Portal beim Kraftfahrt-Bundesamt. Die Nutzung der sicheren und hochverfügbaren KBA-Infrastruktur verursacht im Vergleich zu einer dezentralen Lösung geringere Aufwände. Der Bürger kann eine bundesweit einheitliche Eingabemaske nutzen. Um Missbrauch auszuschließen muss der Antragsteller sicher identifiziert werden. Dies kann anhand des elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes oder anhand sonstiger geeigneter technischer Verfahren mit gleichwertiger Sicherheit geschehen. Als solche Verfahren kommen insbesondere eine Identifizierung des Antragstellers mittels De-Mail oder eine Identifizierung über sogenannte E-Payment-Systeme in Betracht.

Während die Durchführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung für die Zulassungsbehörde auf Antrag obligatorisch ist, steht es dem Halter oder Verfügungsberechtigten frei, sich ihrer zu bedienen. Mithin besteht für den Halter oder Verfügungsberechtigten auch keine Pflicht, einen Zugang für elektronische Dokumente zu eröffnen (vgl. § 3a Verwaltungsverfahrensgesetz). Für die internetbasierte Außerbetriebsetzung ist der Halter oder der Verfügungsberechtigte antragsberechtigt. Ziel ist es, der Verwaltungsbehörde zu ermöglichen, einen hinreichend bestimmten Verwaltungsakt erlassen zu können. Um eine räumliche Abstraktion von Entstempelung des Kennzeichenschildes und deren Nachweis sowie von Vermerk der Außerbetriebsetzung auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und dessen Nachweis zu ermöglichen, wird die Vorlage der Sicherheitscodes von Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I als Substitut eingeführt. Mit Hilfe der Sicherheitscodes kann der Halter oder der Verfügungsberechtigte der Zulassungsbehörde gegenüber belegen, dass das Kennzeichen entstempelt und der Vermerk auf der Zulassungsbescheinigung Teil I erfolgt sind. Dazu darf der Halter oder der Verfügungsberechtigte die Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Stempelplaketten zur Übermittlung an die Zulassungsbehörde freilegen. Sobald der

Sicherheitscode der Stempelplaketten sichtbar gemacht ist, wäre es ordnungswidrig, wenn der Halter die Inbetriebnahme des Fahrzeugs anordnen oder zulassen würde (§ 48 Nummer 2 in Verbindung mit § 10 Absatz 12 Satz 2). Gleiches gilt für den Fall, dass ein Fahrzeugführer eine Zulassungsbescheinigung Teil I nach Sichtbarmachung des Sicherheitscodes und des Schriftzuges „Außer Betrieb gesetzt“ mit sich führt oder vorweist (§ 48 Nummer 5 in Verbindung mit § 11 Absatz 6). Die Übermittlung erfolgt über das zentrale Online-Portal beim Kraftfahrt-Bundesamt, das die Daten vollständig und plausibel an die jeweils zuständige Zulassungsbehörde weiterleitet. Die Prüfungs- und Entscheidungsverantwortlichkeit der Zulassungsbehörden bleibt unberührt. Die Weiterleitung der Daten über das zentrale Online-Portal des Kraftfahrt-Bundesamtes begegnet deshalb im Bund-Länder-Verhältnis keine Bedenken. Sie beruht auf der nach Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 Grundgesetz zulässigen Aufgabenzuweisung. Das Fahrzeug wird durch das Freilegen der unteren Schicht der Stempelplaketten (und Freilegen der Markierung in der Zulassungsbescheinigung Teil I) noch nicht außer Betrieb gesetzt, darf jedoch nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen (§ 10 Absatz 12 FZV). Die Außerbetriebsetzung erfolgt, wenn die Zulassungsbehörde aufgrund der vom Halter oder vom Verfügungsberechtigten übermittelten Sicherheitscodes davon ausgehen kann, dass das Kennzeichenschild entstempelt und auf der Zulassungsbescheinigung Teil I die Außerbetriebsetzung vermerkt ist sowie die Gebühr für die Außerbetriebsetzung über das zentrale elektronische Bezahlungssystem von Bund und Ländern entrichtet ist. Die Bekanntgabe der Außerbetriebsetzung an den Halter erfolgt grundsätzlich per Briefpost. Sofern der Halter seine De-Mail-Adresse angibt, teilt ihm die Zulassungsbehörde elektronisch unter Nutzung von De-Mail die Außerbetriebsetzung mit. Diese Bekanntgabe führt zu einer Außerbetriebsetzung am Tag der abschließenden Bearbeitung in der Zulassungsbehörde. Unter abschließender Bearbeitung ist dabei das Datum zu verstehen, an dem die Mitteilung über die Außerbetriebsetzung von der Behörde abgesandt wird. Dieser Zeitpunkt liegt vor dem Zeitpunkt, an dem der Verwaltungsakt der Außerbetriebsetzung nach den verwaltungsverfahrensrechtlichen Regelungen (vgl. §§ 41 Absatz 2, 43 Absatz 1 VwVfG) durch Bekanntgabe in Kraft tritt; von Bedeutung ist dies für die Kraftfahrzeugsteuer und die Versicherung. Sofern die Außerbetriebsetzung durch den Verfügungsberechtigten beantragt wurde, wird diesem zusätzlich die Außerbetriebsetzung per normaler E-Mail bekanntgegeben. Hierzu hat er den elektronischen Zugang zu eröffnen.

Das Datum der internetbasierten Außerbetriebsetzung wird nicht auf der Zulassungsbescheinigung Teil I vermerkt. Dies steht nicht im Widerspruch zu Regelungen der EU (Richtlinie



1999/37/EG, geändert durch die Richtlinie 2003/127/EG). Die Richtlinie 2003/127/EG sieht für das Feld „H“, in das bisher das Datum der Außerbetriebsetzung eingetragen wurde, vor, die „Gültigkeitsdauer“ (des Dokuments der Zulassungsbescheinigung), „falls nicht unbegrenzt“ zu vermerken. Die Gültigkeit des Dokuments der Zulassungsbescheinigung Teil I wird durch die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs nicht verändert, sondern das Dokument in seiner Aussage modifiziert.

**Zu Nummer 6 Buchstabe c (§ 14 Absatz 3)**

Folgeänderung.

**Zu Nummer 6 Buchstabe d (§ 14 Absatz 7)**

Klarstellung, dass jeweilige datenschutzrechtliche Regelungen sowohl bei der (internetbasierten) Außerbetriebsetzung als auch bei dem Umgang mit Druckstücknummern und Sicherheitscodes von Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigung Teil I zu beachten sind. Dabei stehen insbesondere die (neuen) technischen Einrichtungen für ein zentrales Online-Portale im Fokus (Dialog von Bürgerinnen, Bürgern und Wirtschaft zur Verwaltung); die Kommunikationsbeziehungen zwischen Verwaltungsstellen sind mit umfasst. Mit Hilfe der Formulierung „dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend“ wird eine „dynamische“ Regelung getroffen, um flexibel auf sicherheitsrelevante und technische Entwicklungen (unverzüglich) reagieren zu können. Gleichzeitig wird eine individuelle, auf die jeweilige Zulassungsbehörde zugeschnittene, technische Lösung ermöglicht. Parallel werden die Pflichten zum Datenschutz auf die Verfahren und Einrichtungen im Zusammenhang mit Erstellung und Umgang mit Druckstücknummern und Sicherheitscodes, also auch auf die Hersteller und Dienstleister, erstreckt. In Anlehnung an die Regelungen des § 36 Absatz 5 Nummer 2 Straßenverkehrsgesetz, §§ 12 und 18 Personalausweisgesetz wird für die Nutzung allgemein zugänglicher Netze ausdrücklich auf „den Stand der Technik entsprechende ausreichend sichere Verschlüsselungsverfahren“ verwiesen, um dem spezifischen Risiko Rechnung zu tragen.

**Zu Nummer 7 (§ 25 Absatz 3)**

Folgeänderung.

**Zu Nummer 8 Buchstabe a (§ 30 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe b)**

Folgeanpassungen; im Falle der internetbasierten Außerbetriebsetzung tritt an die Stelle des zu speichernden Datums der Entstempelung das Datum der abschließenden Bearbeitung des Antrags auf Außerbetriebsetzung.

**Zu Nummer 8 Buchstabe b (§ 30 Absatz 1 Nummer 14)**

Die Vorschrift enthält die Verpflichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes, neben der von der Zulassungsbehörde aufgetragenen Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil I auch den neuen, einer bestimmten Zulassungsbescheinigung Teil I zugeordneten Sicherheitscode und die Druckstücknummer der verdeckten Markierung im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern, um die internetbasierte Außerbetriebsetzung zu ermöglichen. Eine zentrale Speicherung ist notwendig, um die internetbasierte Außerbetriebsetzung auch dann zu ermöglichen, wenn die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde wechselt, ohne dass neue Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I ausgegeben wurden.

**Zu Nummer 8 Buchstabe c (§ 30 Absatz 1 Nummer 14a)**

Die Vorschrift enthält die Verpflichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes, zum Kennzeichen für jede verwendete Stempelplakette Sicherheitscode und Druckstücknummer im Zentralen Fahrzeugregister zu speichern, um die internetbasierte Außerbetriebsetzung zu ermöglichen. Um das Missbrauchsrisiko zu minimieren, kann zugleich anhand der Druckstücknummer nachvollzogen werden, ob die Stempelplakette auf dem Kennzeichen angebracht ist, zu dem sie vergeben wurde. Eine zentrale Speicherung ist notwendig, um die internetbasierte Außerbetriebsetzung auch dann zu ermöglichen, wenn die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde wechselt, ohne dass neue Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I ausgegeben wurden.

**Zu Nummer 9 Buchstabe a (§ 31 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe b)**

Folgeanpassungen; im Falle der internetbasierten Außerbetriebsetzung tritt an die Stelle des zu speichernden Datums der Entstempelung das Datum der abschließenden Bearbeitung des Antrags auf Außerbetriebsetzung.

**Zu Nummer 9 Buchstabe b (§ 31 Absatz 1 Nummer 14)**

Die Vorschrift enthält die Verpflichtung der Zulassungsbehörde, neben der von der Zulassungsbehörde aufgetragenen Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil I auch den neuen,

einer bestimmten Zulassungsbescheinigung Teil I zugeordneten Sicherheitscode und die Druckstücknummer der Markierung neben dem Zentralen Fahrzeugregister auch im örtlichen Fahrzeugregister zu speichern.

**Zu Nummer 9 Buchstabe c (§ 31 Absatz 1 Nummer 14a)**

Die Vorschrift enthält die Verpflichtung der Zulassungsbehörde, zum Kennzeichen für jede verwendete Stempelplakette den Sicherheitscode und die Druckstücknummer neben dem Zentralen Fahrzeugregister auch im örtlichen Fahrzeugregister zu speichern.

**Zu Nummer 10**

Durch die Fortentwicklung des Mitteilungsverfahrens der Fahrzeugmeldungen von den Zulassungsbehörden an das Zentrale Fahrzeugregister ist die gegenseitige Übermittlung nicht mehr zeitgemäß. Sie wird deshalb aufgehoben.

**Zu Nummer 11**

Die Mitteilungen werden um die bisher nach § 34 vorzunehmenden erweitert.

**Zu Nummer 12 (§ 47 Absatz 1 Nummer 2)**

Die bisherige Regelung in § 47, die den Ländern eine Regelung für ihren Bereich erlaubt, ist obsolet geworden und wird gestrichen.

**Zu Nummer 13 (§ 48 Nummer 5)**

Folgeänderung.

**Zu Nummer 14 (§ 50 Absatz 3 Satz 1 Nummer 9)**

Die neue Nummer 9 des § 50 Absatz 3 Satz 1 regelt die Fortgeltung der bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil I.

**Zu Nummer 15 (§ 50 Absatz 4)**

Der neue Absatz 4 des § 50 regelt die Fortgeltung der bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung verwandten Stempelplaketten ohne Sicherheitscode und Druckstücknummern.

**Zu Nummer 16 (Anlage 4a – Ausgestaltung der Stempelplaketten)**

In Anlage 4a werden die Anforderungen an Druckstücknummer und Sicherheitscode der Stempelplaketten präzisiert und die Stempelplaketten in Erscheinungsbild und Aufbau schematisch dargestellt.

Um die Eingabe der Druckstücknummer zu vereinfachen, ist diese auch in maschinenlesbarer Form auf der Stempelplakette abgebildet. Zur Beachtung des Datenschutzes sollen von der maschinenlesbaren Form Verfahren nicht erfasst sein, die ein Auslesen aus der Ferne ermöglichen, etwa mittels RFID (radio-frequency identification). Die maschinenlesbare Form ist verbindlich, damit das Erscheinungsbild der Stempelplakette einheitlich ist. Als maschinenlesbare Form wird ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes festgelegt, der standardisiert und verbreitet eingesetzt ist. Der DataMatrix-Code ist unter der ISO/IEC 16022:2000 durch die Internationale Organisation für Normung (ISO) genormt. Der technische Report ISO/IEC TR 24720:2008 beschreibt die Anwendung des Codes in Direktmarkierungen.

Im Rahmen der „HU-Code-Richtlinie“ (VkB1. 2012, S. 462 ff.) wird auf den QR-Code bereits im Kfz-Zulassungswesen zurückgegriffen. Der Aufbau der Druckstücknummer wird festgelegt, um eine einheitliche Zusammensetzung, die den Anforderungen an die Sicherheit genügt, zu gewährleisten. Gleichzeitig soll dadurch sichergestellt sein, dass eine einmalige, eindeutige Druckstücknummer für jede einzelne Stempelplakette vergeben werden kann. Durch eine Vereinheitlichung der maschinenlesbaren Form kann auf Barcode-Scanner als Erfassungsgeräte zurückgegriffen werden. 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, etwa einer Quersummenbildung, möglich, hier das Modulo-11-Verfahren.

Der Sicherheitscode kann, um ein schnelles Erfassen zu ermöglichen, neben der unmittelbar lesbaren Form auch maschinenlesbar dargestellt werden. Dabei soll die maschinenlesbare Form die Erfassung vereinfachen, etwa optisch mittels 2D-Code. Nicht erfasst von der maschinenlesbaren Form sollen Verfahren sein, die ein Auslesen aus der Ferne ermöglichen, etwa mittels RFID. Von der Druckstücknummer darf nicht auf den Sicherheitscode geschlossen werden können, um auszuschließen, dass der Sicherheitscode verwandt werden kann, ohne dass der Sicherheitscode auf der Stempelplakette freigelegt worden ist. Als maschinenlesbare Form wird ein DataMatrix-Code in Form des QR-Codes festgelegt, der standardisiert und

verbreitet eingesetzt ist. Der DataMatrix-Code ist unter der ISO/IEC 16022:2000 durch die Internationale Organisation für Normung (ISO) genormt. Der technische Report ISO/IEC TR 24720:2008 beschreibt die Anwendung des Codes in Direktmarkierungen. Im Rahmen der „HU-Code-Richtlinie“ (VkB1. 2012, S. 462 ff.) wird auf den QR-Code bereits im Kfz-Zulassungswesen zurückgegriffen. Der Aufbau des Sicherheitscodes wird festgelegt, um eine einheitliche Zusammensetzung, die den Anforderungen an die Sicherheit genügt, zu gewährleisten. Durch eine Vereinheitlichung der maschinenlesbaren Form kann auf Barcode-Scanner als Erfassungsgeräte zurückgegriffen werden.

### **Zu Nummer 17 (Änderung der Anlage 5)**

Die Anforderungen an die Markierung einschließlich Sicherheitscode und Druckstücknummer werden präzisiert und durch schematische Abbildungen ergänzt.

Auch für die Zulassungsbescheinigung Teil I, beziehungsweise die Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I, ist eine Druckstücknummer vorgesehen, um eine Zuordnung des Sicherheitscodes im Zulassungsverfahren zu ermöglichen. Um die Eingabe der Druckstücknummer zu vereinfachen, ist diese auch in maschinenlesbarer Form auf der Zulassungsbescheinigung Teil I abgebildet. Zur Beachtung des Datenschutzes sollen von der maschinenlesbaren Form Verfahren nicht erfasst sein, die ein Auslesen aus der Ferne ermöglichen, etwa mittels RFID). Die maschinenlesbare Form ist verbindlich, damit das Erscheinungsbild der Stempelplakette einheitlich ist. Als maschinenlesbare Form wird ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes festgelegt, der standardisiert und verbreitet eingesetzt ist. Der DataMatrix-Code ist unter der ISO/IEC 16022:2000 durch die Internationale Organisation für Normung (ISO) genormt. Der technische Report ISO/IEC TR 24720:2008 beschreibt die Anwendung des Codes in Direktmarkierungen. Im Rahmen der „HU-Code-Richtlinie“ (VkB1. 2012, S. 462 ff.) wird auf den QR-Code bereits im Kfz-Zulassungswesen zurückgegriffen. Der Aufbau der Druckstücknummer wird festgelegt, um eine einheitliche Zusammensetzung, die den Anforderungen an die Sicherheit genügt, zu gewährleisten. Gleichzeitig soll dadurch sichergestellt sein, dass eine einmalige, eindeutige Druckstücknummer für jede einzelne Zulassungsbescheinigung Teil I vergeben werden kann. Durch eine Vereinheitlichung der maschinenlesbaren Form kann auf Barcode-Scanner als Erfassungsgeräte zurückgegriffen werden.

Der Sicherheitscode kann, um ein schnelles Erfassen zu ermöglichen, neben der unmittelbar lesbaren Form auch maschinenlesbar dargestellt werden. Dabei soll die maschinenlesbare

Form die Erfassung vereinfachen, etwa optisch mittels 2D-Code. Nicht erfasst von der maschinenlesbaren Form sollen Verfahren sein, die ein Auslesen aus der Ferne ermöglichen, etwa mittels RFID. Von der Druckstücknummer darf nicht auf den Sicherheitscode geschlossen werden können, um auszuschließen, dass der Sicherheitscode verwandt werden kann, ohne dass die oberste Sicht der Markierung freigelegt worden ist. Als maschinenlesbare Form wird ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes festgelegt, der standardisiert und verbreitet eingesetzt ist. Im Rahmen der „HU-Code-Richtlinie (VkBl. 2012, S. 462 ff.) wird auf den QR-Code bereits im Kfz-Zulassungswesen zurückgegriffen. Der Aufbau des Sicherheitscodes wird festgelegt, um eine einheitliche Zusammensetzung, die den Anforderungen an die Sicherheit genügt, zu gewährleisten. Auf die Regelungen zum Sicherheitscode bei der Stempelplakette in Anlage 4a wird Bezug genommen. Der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I besteht allerdings aus sieben Zeichen, um in Verbindung mit dem Sicherheitscode der Stempelplakette ein hinreichendes Maß an Sicherheit zu ermöglichen. Durch eine Vereinheitlichung der maschinenlesbaren Form kann auf Barcode-Scanner als Erfassungsgeräte zurückgegriffen werden.

### **Artikel 3 – Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr**

Die Änderungen tragen unter anderem denen im Projekt „DOL- Kfz-Wesen“ der Finanzbehörde Hamburg ermittelten zusätzlichen Kosten im Rahmen der Zulassung und der Verringerung des Aufwandes bei einer internetbasierten Außerbetriebsetzung bei den Zulassungsbehörden Rechnung.

Die Zulassungsbehörden haben generell für die Zulassung von Fahrzeugen einen einmaligen Aufwand von rund 2 Millionen Euro. Dieser setzt sich zusammen aus etwa 1,4 Millionen Euro Anschaffungskosten für die Scanner und die Spezialdrucker für die Plakettenträger, Schulungskosten von rund 0,58 Millionen Euro.

Mit Ausgabe der Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I entsteht ein jährlicher Aufwand von rund 9,2 Millionen Euro bei 13,1 Millionen Zulassungsvorgängen mit Stempelung pro Jahr. Dieser Aufwand setzt sich zusammen aus den durchschnittlichen Mehrkosten von etwa 0,36 Euro für Stempelplaketten und etwa 0,20 Euro Mehrkosten für die Zulassungsbescheinigung Teil I pro Vorgang. Hinzu kommen Personalkosten von rund 0,14 Euro für die Erfassung und Zuordnung der Sicherheitscodes (etwa 18 Sekunden). Insgesamt ergeben sich durchschnittlich 0,70 Euro Mehrkosten pro Vorgang.

Die internetbasierte Außerbetriebsetzung entlastet die Zulassungsbehörden um insgesamt rund 13,2 Millionen Euro pro Jahr. Für die rund 6 Millionen internetbasierten Außerbetriebsetzungen ergibt sich insgesamt eine Entlastung von 2,20 Euro pro Vorgang, weiter reduziert um 1,00 Euro Aufwand für den Versand des Bescheides über die Außerbetriebsetzung. Die Entlastung resultiert aus einer Verringerung der Bearbeitungszeit um durchschnittlich 5 Minuten pro Vorgang bei Bürgern und rund 4 Minuten bei Zulassungsdienstleistern. Hiervon sind jedoch die zusätzlichen Kosten für die Zustellung der Außerbetriebsetzung an den Halter in Höhe von rund 6 Millionen Euro in Abzug zu bringen.

Entsprechend sind die Gebühren-Nummern dort anzupassen, wo in den Zulassungsvorgängen ein neues Kennzeichen und /oder eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgegeben wird und eine neue Gebühr für die internetbasierte Fahrzeugzulassung aufzunehmen:

**Zu Nummer 1 und 2:**

Die bisherige Gebühr für die Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk - mit oder ohne Halterwechsel - findet nur auf die Fälle Anwendung, in denen ein neues Kennzeichen zugeteilt wird. Daher ist bei Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I und neuer Kennzeichen die bisherige Gebühr für die Zulassung / Umschreibung in Höhe von 26,30 Euro um 0,70 Euro auf 27,00 Euro anzuheben.

**Zu Nummer 3:**

Die Kosten für die neuen Stempelplaketten und einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I führen zu einer Anhebung der bisherigen Gebühr in Höhe von 30,70 Euro um 0,70 Euro auf 31,40 Euro.

**Zu Nummer 4:**

Die Kosten für die neuen Stempelplaketten und einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I führen zu einer Anhebung der bisherigen Gebühr in Höhe von 10,90 Euro um 0,70 Euro auf 11,60 Euro.

**Zu Nummer 5:**

Da in den zugrundeliegenden Tatbeständen jeweils eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I und neue Kennzeichen ausgegeben werden, ist die bisherige Gebühr für die Umschreibung

zulassungspflichtiger und zulassungsfreier Fahrzeuge in Höhe jeweils von 16,00 Euro um 0,70 Euro auf 16,70 Euro anzuheben.

#### **Zu Nummer 6:**

Zu Gebühren-Nummer 221.8

Der Aufwand für die Umschreibung eines zulassungspflichtigen Fahrzeugs aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens mit Halterwechsel entspricht dem Aufwand für die Umschreibung aus innerhalb des Zulassungsbezirks mit Halterwechsel (Gebühren-Nummer 221.7). Die Gebühr wird dementsprechend auf dieselbe Höhe festgesetzt unter der Berücksichtigung, dass die Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich ist und die bisherige Höhe der Gebühr aus Gebühren-Nummer 221.7 um 0,70 Euro anzuheben ist (s. auch Begründung zu 5.).

Zu Gebühren-Nummer 221.9

Der Aufwand für die Umschreibung eines zulassungspflichtigen Fahrzeugs aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens ohne Halterwechsel (Änderung des Wohnsitzes oder Sitzes des Halters) entspricht dem Aufwand für die Wiederinbetriebnahme nach Außerbetriebsetzung innerhalb desselben Zulassungsbezirks ohne Halterwechsel und ohne Änderung der Erkennungsnummer (Gebühren-Nummer 221.6). Die Gebühr wird dementsprechend auf dieselbe Höhe festgesetzt. Berücksichtigt wird dabei, dass nicht zwingend eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestellt werden muss, z. B. wenn die Adressänderung nicht in der Zulassungsbescheinigung Teil I erfolgt oder mittels Adressaufkleber vorgenommen wird. Insofern wird für den Fall, dass keine neue Zulassungsbescheinigung Teil I ausgefertigt wird, in der Gebühren-Nummer 221.9.1 die bisherige Höhe der Gebühr aus Gebühren-Nummer 221.7 (10,90 Euro) übernommen. Für den Fall, dass die Ausstellung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich ist, wird in der Gebühren-Nummer 221.9.2 die bisherige Höhe der Gebühr aus Gebühren-Nummer 221.6 übernommen und um 0,70 Euro angehoben (s. auch Begründung zu 4.).

#### **Zu Nummer 7:**

Aufgrund von aktuellen Aufwandsberechnungen in den Ländern ist der verbleibende Arbeitsaufwand nicht mehr nach „innerhalb“ und „außerhalb“ des Zulassungsbezirkes zu unterscheiden. Die Gebühren-Nummer 224.1 wird mit der bisherigen Gebühren-Nummer 224.2 zusammengefasst.



Für die internetbasierten Außerbetriebsetzung ist die Gebühr der Außerbetriebsetzung innerhalb und außerhalb des Zulassungsbezirkes gleichzusetzen (Gebühren-Nummer 224.1), denn durch das „Zentrale Portal“ wird immer die zuständige Zulassungsstelle über die beantragte Außerbetriebsetzung (fachliche Zuständigkeit) informiert. Die beabsichtigte neue Gebühr in Höhe von 6,90 Euro kann aus den eingangs genannten Erwägungen und unter Berücksichtigung der künftigen Benachrichtigung des Halters (Portokosten) um 1,20 Euro abgesenkt werden und ist neu unter der Gebühren-Nummer 224.2 aufzunehmen. Damit schafft die verminderte Gebühr einen zusätzlichen Anreiz für die Nutzung einer internetbasierten Außerbetriebsetzung.

**Zu Nummer 8:**

Die Kosten für die neuen Stempelplaketten und einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I führen zu einer Anhebung der bisherigen Gebühr in Höhe von 16,00 Euro um 0,70 Euro auf 16,70 Euro.

**Zu Nummer 9:**

Die Änderungen übertragen die Gebührenänderungen nach Nummern 1 und 4 für zulassungspflichtige Fahrzeuge auf die entsprechenden Gebühren für zulassungsfreie, aber kennzeichenpflichtige Fahrzeuge unter gleichzeitiger Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten für die neuen Stempelplaketten und der neuen Zulassungsbescheinigung Teil I in der Gebühren-Nummer 227.7. Auf die Begründung zu Nummer 6 wird verwiesen.

**Zu Nummer 10:**

Durch den Wegfall der eigenständigen Abgasuntersuchungen (AU) und deren Integration in die Hauptuntersuchung (Teiluntersuchung der HU) ist die Anbringung der AU-Plakette entbehrlich und damit auch die diese betreffende Gebührenregelung.

**Zu Nummer 11:**

Die Gebühr für die einzelne Stempelplakette ist um 0,20 Euro anzuheben.

### **Artikel 3 regelt das Datum des Inkrafttretens**

Dem liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Die Regelungen für die Veröffentlichung von Ausführungsregelungen zum Halterdatenaustauschverfahren sowie zur Auskunftserteilung von evtl. eingetragenen Fahrtenbuchauflagen können mit dem 1. November 2013 in Kraft treten.

Die Ausgabe der neuen Stempelplaketten und der neuen Zulassungsbescheinigungen Teil I soll bundesweit zu einem bestimmten Stichtag erfolgen, um sicherstellen zu können, dass alle nach diesem Stichtag zugelassenen Fahrzeuge mit den neuen Stempelplaketten und der neuen Zulassungsbescheinigung Teil I ausgestattet sind. Nur so kann eine transparente Kommunikation zu der neuen internetbasierten Außerbetriebsetzung in Richtung Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung erfolgen. Zu diesem Stichtag muss das zentrale Portal für die Kommunikation mit Bürgerinnen, Bürgern und Wirtschaft etabliert sein, die Fachverfahren in den Zulassungsbehörden die neue internetbasierte Außerbetriebsetzung unterstützen und das Zentrale Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt die zusätzlichen Einträge verarbeiten können. Die Hersteller von Stempelplaketten und Hersteller/Konfektionierer von Zulassungsbescheinigungen Teil I müssen die Dokumente hergestellt und ausgeliefert haben. Dies benötigt nach Einschätzung der Beteiligten ein Jahr Vorlauf. Zum 1. Juli 2009 wurde die Ertrags- und Verwaltungskompetenz der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund übertragen. Zur Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer bedient sich das zuständige Bundesministerium der Finanzen bis zum 30. Juni 2014 im Wege der Organleihe nach § 18a FVG der Landesfinanzbehörden (einschließlich Zulassungsbehörden, soweit diese als Landesfinanzbehörden tätig werden). Eine Umsetzung in der noch verbleibenden Übergangszeit, in der die bisherigen Automationsverfahren der Länder weiterhin genutzt werden, ist nicht praktikabel.

## Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:****NKR-Nr. 2541: Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (BMVBS)**

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

I. Zusammenfassung

<p><b>1. Außerbetriebsetzung:</b></p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Bürgerinnen und Bürger</b> Jährliche Entlastung:</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Wirtschaft</b> Jährliche Entlastung:</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Verwaltung Bund (KBA)</b> Einmaliger Umstellungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Länder/Kommunen (Zulassungsstellen)</b> Einmaliger Umstellungsaufwand: Jährliche Entlastung: Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Im Saldo zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand:</b></p> <p><b>Dem jährlichen Erfüllungsaufwand stehen Gebühren sowie langfristige Entlastungen aufgrund der Schaffung einer beinahe vollautomatisierten Abwicklung der Außerbetriebsetzung gegenüber.</b></p>	<p style="text-align: right;">2,1 Mio. Stunden Pro Fall 43 Min. 9 Mio. Euro Sachkosten Pro Fall 3 Euro</p> <p style="text-align: right;">54 Mio. Euro</p> <p style="text-align: right;">381.000 Euro 116.000 Euro</p> <p style="text-align: right;">2 Mio. Euro 13,2 Mio. Euro 15,2 Mio. Euro</p> <p style="text-align: right;"><b>2 Mio. Euro</b></p>
<p><b>2. Bundesweiter Verzicht auf Umkennzeichnung:</b></p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Bürgerinnen und Bürger</b> Jährliche Entlastung:</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>Wirtschaft</b> Jährliche Entlastung:</p>	<p style="text-align: right;">414.000 Stunden Pro Fall 15 Min. 33,1 Mio. Euro Sachkosten Pro Fall 20 Euro (10 Euro pro Schild)</p> <p style="text-align: right;">1,2 Mio. Euro Personalkosten Pro Fall 15 Min. 2,9 Mio. Euro Sachkosten Pro Fall 20 Euro (10 Euro pro Schild)</p>

<p style="text-align: center;"><b>Verwaltung</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Weitere Kosten (Gebühren)</b></p> <p style="text-align: center;">Bürgerinnen und Bürger Reduzierung</p> <p style="text-align: center;">Wirtschaft Reduzierung</p>	<p style="text-align: right;">Keine Auswirkungen</p> <p style="text-align: right;">16,7 Mio. Euro</p> <p style="text-align: right;">1,4 Mio. Euro</p> <p style="text-align: right;">Pro Fall im Durchschnitt 24,30 Euro</p>
<p><b>3. Festlegung der Ausführungsregelungen für die Einrichtung eines neuen Halterdatenaustausch-Verfahrens</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Bürgerinnen und Bürger und Wirtschaft</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Verwaltung</b></p>	<p>Keine Auswirkungen</p> <p>Kosten für das KBA infolge der Einführung des Neuverfahrens aufgrund der Umsetzung der Richtlinie 2011/82/EU wurden bereits im Entwurf des 5. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und andere Vorschriften dargestellt</p> <p>Darüber hinaus entsteht mit diesem Verordnungsentwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand</p>
<p><b>4. Auskunft aus dem Zentralen Fahrzeugregister über Fahrtenbuchauflagen</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Bürgerinnen und Bürger und Wirtschaft</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Verwaltung</b></p>	<p style="text-align: right;">Keine Auswirkungen</p> <p>Geringer Aufwand (Erweiterung des Auskunftsumfangs über die „Fahrtenbuchauflage“ im automatisierten Verfahren)</p>
<p><b>Evaluierung:</b></p>	<p>Das Ressort wird über den Stand der Umsetzung des Verfahrens der internetbasierten Außerbetriebsetzung nach Inkrafttreten der o.g. Verordnung alle 5 Jahre berichten.</p>
<p>Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.</p>	

## II. Im Einzelnen:

Mit dem o.g. Verordnungsentwurf werden die im Folgenden dargestellten vier Regelungsbereiche geändert bzw. angepasst. Die damit einhergehenden Be- bzw. Entlastungen können der oben angeführten Tabelle entnommen werden.

### 1. Verfahren der Außerbetriebsetzung (Schritt 1 des Kfz-Online Projekts)

Mit der o.g. Änderungsverordnung werden die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften geschaffen, um die Außerbetriebsetzung (Stufe 1 des Kfz-Online Projektes) von Fahrzeugen bundesweit internetbasiert durchführen zu können. Das Verfahren soll

über ein beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) betriebenes zentrales Online-Portal ausgeführt werden. „Entstempelung“ der Kennzeichen und Eintrag der Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I können nun mit Hilfe von Sicherheitscodes elektronisch über das Internet nachgewiesen werden. Die Gebühr wird über ein zentrales elektronisches Bezahlungssystem des Bundes und der Länder (ePayBL) entrichtet. Nach Eingang der Gebühr setzt die Zulassungsbehörde das Fahrzeug per Benachrichtigung außer Betrieb. In das neue Verfahren wird darüber hinaus der neue Personalausweis (nPA) eingebunden (elektronische Identifizierung mittels eID-Funktion).

Das bisherige Verfahren bleibt zunächst parallel bestehen, sodass Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen selbst entscheiden können, ob Sie das Online-Verfahren oder das konventionelle Verfahren nutzen. Für die Verwaltung ist das Online-Verfahren verpflichtend durchzuführen, sofern Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen die Sicherheitscodes über das Online-Portal elektronisch übermitteln. Um das Verfahren umsetzen zu können, werden nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung nur noch mit einem Sicherheitscode versehene Stempelplaketten und Zulassungsbescheinigungen Teil I bei der Zulassung ausgegeben.

2. Bundesweiter Verzicht auf Umkennzeichnung von Fahrzeugen bei Wohnort- oder Halterwechsel.

Einige Bundesländer verzichten gegenwärtig bereits auf die Umkennzeichnung des Fahrzeugs bei Wohnort- oder Halterwechsel. Daher sprach sich die Verkehrsministerkonferenz in ihrer Sitzung am 18./19. April 2012 für den bundesweiten Verzicht aus. Mit der o.g. Änderungsverordnung werden nun die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Dem Fahrzeughalter steht es dann frei, ob er bei Halter- bzw. Wohnsitzwechsel das Kennzeichen des neuen Verwaltungsbezirks haben oder sein bisheriges behalten will.

3. Festlegung der Befugnis zur Veröffentlichung von Ausführungsregelungen für die Einrichtung eines neuen Halterdatenaustausch-Verfahrens infolge der Umsetzung der EU-Richtlinie 2011/82/EU.

Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte bereits mit dem 5. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften. Mit der o.g. Änderungsverordnung erfolgt lediglich eine Anpassung an das benannte Änderungsgesetz. Hier wird dem KBA die Befugnis eingeräumt, die Ausführungen zum Halterdatenaustausch zu regeln und nach Anhörung der obersten Länderbehörden im Bundesanzeiger und zusätzlich im Verkehrsblatt zu veröffentlichen.

4. Auskunft aus dem Zentralen Fahrzeugregister über Fahrtenbuchauflagen an auskunftersuchende Ordnungswidrigkeitsbehörden der Länder.

Die im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Informationen über die Fahrtenbuchauflage können künftig über ein automatisiertes Verfahren auch an die Ordnungswidrigkeitsbehörden der Länder übermittelt werden. Die rechtliche Grundlage wird mit der o.g. Änderungsverordnung geschaffen.

Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt und unterstützt die Umsetzung der internetbasierten Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen und damit den ersten Schritt zum internetbasierten Zulassungsverfahren außerordentlich. Bereits dieser erste Schritt zeigt, welches hohe Entlastungspotenzial mit Unterstützung von E-Government das geplante internetbasierte Zulassungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und langfristig auch für die Verwaltung hat. Darüber hinaus begrüßt er die bundesweite Ausweitung des Verzichts auf Umkennzeichnung auf Initiative der Länder und die dadurch entstehenden erheblichen Entlastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft. Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfungsauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatterin