

23.05.17

Vk - AV - Fz

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

**Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungs-
verordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im
Straßenverkehr****A. Problem und Ziel**

Das auf der europäischen Ebene bestehende System für die Typpgenehmigungen von Kraftfahrzeugen wurde von der Europäischen Kommission überarbeitet, wobei unter anderem ein neues Verfahren zur Ermittlung der Emissionen festgelegt worden ist. Hierbei wird das Regelprüfverfahren auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, WLTP) umgestellt. Im Zuge dessen sind neue fahrzeugbezogene Daten zum CO₂-Monitoring zu erheben und im Fahrzeugregister zu speichern, was mit dieser Verordnung umgesetzt werden soll.

Im Projekt der internetbasierten Zulassung von Fahrzeugen soll die 3. Stufe vorbereitet werden: Um neben den bereits internetbasiert durchführbaren Vorgängen „Außerbetriebsetzung eines Kfz“ (1. Stufe) und „Wiederzulassung eines Kfz auf denselben Halter“ (2. Stufe) auch alle weiteren Zulassungsvorgänge (Neuzulassung, Halterwechsel, Wohnsitzwechsel etc.) internetbasiert durchführen zu können, muss die Zulassungsbescheinigung Teil II rechtzeitig mit entsprechenden digitalisierbaren Sicherheitscodes ausgestattet werden.

Darüber hinaus hat sich aus dem Vollzug der Fahrzeug-Zulassungsverordnung weiterer Klarstellungsbedarf ergeben, so bei der rechtlichen Einordnung der Zusätze der Kennzeichenarten (z. B. „H“ für Oldtimer) und bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen.

B. Lösung

Die Regelungen zur Speicherung von Daten im zentralen Fahrzeugregister werden erweitert, so dass auch die auf Grund des WLTP erhobenen Daten gespeichert werden können.

Zur Vorbereitung der 3. Stufe der internetbasierten Zulassung von Fahrzeugen (i-Kfz) wird die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits jetzt angepasst, um eine hinreichende Verbreitung der neuen Dokumente zum Zeitpunkt der Umsetzung der 3. Stufe in die Praxis zu gewährleisten.

Die Regelungen zu den besonderen Kennzeichenarten werden angepasst, sodass die rechtliche Natur der charakteristischen Zusätze klargestellt wird. Im Zuge dessen werden auch die Rechtsgrundlagen für deren Speicherung überarbeitet und umgestellt, um eine einheitliche Systematik und erhöhte Transparenz zu erreichen.

Um den rechtlichen Charakter von selbstfahrenden Futtermischwagen deutlich zu machen, werden diese in die Definition von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen aufgenommen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die ergänzende Regelung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zur Bestimmung des Begriffs „selbstfahrende Arbeitsmaschinen“ (s. Artikel 1 Nummer 1) erhöht sich in der Folge die Anzahl der Fahrzeuge, die von der Zulassungspflicht ausgenommen und daher von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Hieraus entstehen geringe nicht quantifizierbare Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer.

Darüber hinaus entstehen dem Kraftfahrt-Bundesamt infolge der Regelungen zur internetbasierten Fahrzeugzulassung jährlich zusätzliche Haushaltsausgaben für den Erwerb der modifizierten Zulassungsbescheinigung Teil II in Höhe von ca. 0,24 Euro pro Zulassungsbescheinigung. Bei ca. 9 Mio. auszufertigenden Zulassungsbescheinigungen Teil II im Jahr entspricht dies etwa 2,14 Mio. Euro. Diesen zusätzlichen Ausgaben stehen jedoch zusätzliche Gebühreneinnahmen gegenüber (s. Abschnitt F).

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP wird sich auf Grund der zusätzlichen Bearbeitungszeit pro Neuzulassungsvorgang in den Zulassungsbehörden (s. Abschnitt E.3 „Länder“) auch entsprechender jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger ergeben. Im Durchschnitt wird sich die Bearbeitungsdauer eines Vorgangs um ca. fünf Minuten verlängern. Daraus folgt ein Anstieg des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger ab 2022 i. H. v. ca. 76.000 Stunden pro Jahr.

Weiterer jährlicher oder einmaliger Erfüllungsaufwand ist für Bürgerinnen und Bürger durch die Änderungen nicht zu erwarten.

E.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP wird sich auf Grund der zusätzlichen Bearbeitungszeit pro Neuzulassungsvorgang in den Zulassungsbehörden (s. Abschnitt E.3 „Länder“) auch entsprechender jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergeben. Im Durchschnitt wird sich die Bearbeitungsdauer eines Vorgangs um ca. fünf Minuten verlängern. Daraus folgt ein Anstieg des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft ab 2022 i. H. v. ca. 4,39 Mio. Euro pro Jahr. Auf diesen Erfüllungsaufwand ist die von der Bundesregierung zur Reduzierung regulierungsbedingter Kosten eingeführte „One in, one out“-Regel nicht anwendbar, da es sich um eine 1:1-Umsetzung europarechtlicher Vorgaben handelt.

Darüber hinaus wird infolge der Regelungen zur internetbasierten Fahrzeugzulassung Erfüllungsaufwand für den Hersteller der Zulassungsbescheinigung Teil II in Form erhöhter Herstellungskosten in Höhe von ca. 0,20 Euro netto pro Zulassungsbescheinigung erwartet. Bei ca. 9 Mio. auszufertigenden Zulassungsbescheinigungen Teil II im Jahr sind etwa 1,8 Mio. Euro netto Gesamtaufwand zu erwarten, der durch entsprechend erhöhte Entgelte ausgeglichen wird.

Weiterer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist durch die Änderungen nicht zu erwarten.

E.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Durch die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP entsteht bei der Zulassungsstelle der Bundeswehr ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 24.000 Euro; zudem ist infolge der aus den Umstellungen resultierenden zusätzlichen Bearbeitungszeiten im Zulassungsverfahren weiterer Erfüllungsaufwand in Form von Personalkosten in Höhe von ca. 18.500 Euro jährlich zu erwarten.

Durch die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP wird beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ein einmaliger Erfüllungsaufwand zur Erweiterung des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) sowie zur Anpassung einiger ZFZR-Auskunftsverfahren in Form von Personalkosten i. H. v. ca. 21.500 Euro erwartet. Zudem wird infolge der Regelungen zur internetbasierten Fahrzeugzulassung beim KBA weiterer einmaliger Umstellungsaufwand erwartet: Durch die Aufnahme des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II in das Datenbanksystems des ZFZR werden zusätzliche Personalkosten i. H. v. 38.000 Euro entstehen.

Insgesamt beläuft sich der einmalige Umstellungsaufwand beim KBA auf 59.500 Euro.

Der Erfüllungsaufwand des KBA ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

Länder (inklusive Kommunen)

Für die Zulassungsbehörden wird sich ein Anstieg des jährlichen Erfüllungsaufwandes aus den zusätzlichen Daten ergeben, die pro Bearbeitung einer Neuzulassung gemäß den WLTP-Vorgaben aus der EU-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) abgelesen und elektronisch erfasst werden müssen. Da die Anzahl der vom WLTP betroffenen Fahrzeuge mit den Jahren ansteigt, wird der Erfüllungsaufwand für die ersten fünf Jahre differenziert dargestellt. Insgesamt ergibt sich durch die neuen Dateneingaben gemäß WLTP ein Anstieg des Erfüllungsaufwands in den Zulassungsbehörden ab 2022 i. H. v. ca. 7,19 Mio. Euro pro Jahr für Personal.

Durch die Umstellung der Prozesse in den nach Landesrecht zuständigen Behörden und die Schulungen des relevanten Personals entsteht insgesamt auf Landes-/Kommunalebene zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal von ca. 591.000 Euro und 1 Mio. Euro für Sachaufwendungen.

Insgesamt wird für die Verwaltung ein einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. 1,674 Mio. Euro und zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. 7,209 Mio. Euro erwartet.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Die Änderung der Zulassungsbescheinigung Teil II ist aufgrund der gestiegenen Kosten für ihre Herstellung mit einer Gebührenerhöhung verbunden. Die Gebühren erhöhen sich je Dokument für die Bürger um 0,20 Euro und für die Hersteller um 0,25 Euro. Jährlich beträgt die Gebührensteigerung ca. 2 Mio. Euro.

Bundesrat

Drucksache 408/17

23.05.17

Vk - AV - Fz

Verordnung

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

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

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 22. Mai 2017

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

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

Zweite 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

Peter Altmaier

Zweite Verordnung
zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung¹
und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
Vom ...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b, c, d und s bis u sowie Nummer 7, des § 6a Absatz 2, 3 und 5 sowie des § 47 Nummer 1 Buchstabe a, Nummer 4 und 5b des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6a Absatz 2 durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6a Absatz 3 durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) sowie § 47 durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) zuletzt geändert worden sind,
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium des Innern auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 9 in Verbindung mit Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919):

Artikel 1

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch *Artikel 1 und 2 der Verordnung vom 23. März 2017 (BGBl. I S. 522)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 36 wie folgt gefasst:
„§ 36 Mitteilungen an die für die Kraftfahrzeugsteuerverwaltung zuständigen Behörden“.
2. Dem § 2 Nummer 17 werden nach den Wörtern „geeignet sind;“ die Wörter „unter den Begriff fallen auch selbstfahrende Futtermischwagen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h;“ angefügt.
3. Dem § 7 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt: „Die Nummer der ausländischen Zulassungsbescheinigung oder die Nummern von deren Teilen I und II sind zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister mit dem Antrag auf Zulassung nachzuweisen.“

¹ Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG.

4. In § 8 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde)“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
5. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Sätze 2 bis 4 wie folgt gefasst:

„Dieses Kennzeichen besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer nach § 8 Absatz 1. Es führt als Oldtimerkennzeichen den Kennbuchstaben „H“ als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer, der von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zu vermerken ist. Die Zulassungsbehörde kann im Einzelfall bei der Berechnung des in § 2 Nummer 22 geforderten Mindestzeitraums bestimmte vor dem Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens liegende Zeiten, in denen das Fahrzeug außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs in Betrieb genommen wurde, anrechnen.“
 - b) In Absatz 3 werden die Sätze 2 bis 4 wie folgt gefasst:

„Es besteht aus einem Unterscheidungszeichen und einer Erkennungsnummer nach § 8 Absatz 1 und führt die Angabe eines Betriebszeitraums als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer. Der Betriebszeitraum wird auf volle Monate bemessen; er muss mindestens zwei Monate und darf höchstens elf Monate umfassen und ist von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II in Klammern hinter dem Kennzeichen, in den Fällen des § 9 Absatz 1 Satz 2 oder § 9a Absatz 2 Satz 2 hinter dem jeweiligen Kennbuchstaben , zu vermerken. Auch grüne Kennzeichen nach Absatz 2 können als Saisonkennzeichen zugeteilt werden.“
6. § 9a Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Das Kennzeichen nach Absatz 1 ist das nach § 8 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 9 Absatz 2 und 3, zugeteilte Kennzeichen. Es führt den Kennbuchstaben „E“ als amtlichen Zusatz hinter der Erkennungsnummer, der von der Zulassungsbehörde auch in der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zu vermerken ist. Wird ein Wechselkennzeichen nach § 8 Absatz 1a zugeteilt, ist der Kennbuchstabe „E“ auf dem fahrzeugbezogenen Teil anzubringen.“
7. § 12 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Zulassungsbescheinigung Teil II wird nach den Vorgaben der Anlage 7 ausgefertigt. Sie ist mit einer sichtbaren Markierung versehen; neben der sichtbaren Markierung befindet sich der Hinweis „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes in internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig“. Mit der sichtbaren Markierung werden die darunterliegende Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig“ und ein Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II verdeckt.

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

 1. der Übereinstimmungsbescheinigung,
 2. der Datenbestätigung oder
 3. der Bescheinigung über die Einzelgenehmigung des Fahrzeugs.

Wurden die Angaben über die Beschaffenheit des Fahrzeugs und über dessen Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ noch nicht durch den Hersteller eingetragen, hat die Zulassungsbehörde diese Eintragungen vorzunehmen. Hierfür werden ihr vom Kraftfahrt-Bundesamt die erforderlichen Typdaten zur Verfügung gestellt, soweit diese dort vorliegen. Die Zulassungsbehörde vermerkt die Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil II unter Angabe der betreffenden Nummer auf der Übereinstimmungsbescheinigung oder der Datenbestätigung.“

- b) Die bisherigen Absätze 3 bis 6 werden die Absätze 4 bis 7.
 - c) Im neuen Absatz 5 Satz 6 werden die Wörter „Absatz 6 Satz 2“ durch die Wörter „Absatz 7 Satz 2“ ersetzt.
8. § 15a Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) Im Satz 1 werden nach den Wörtern „der Zulassungsbescheinigung Teil I“ die Wörter „sowie des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II“ eingefügt.
 - b) Im Satz 3 werden nach den Wörtern „der Zulassungsbescheinigung Teil I“ die Wörter „sowie des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II“ eingefügt.
9. In § 16a Absatz 4 Satz 2 wird das Wort „Kurzzeitkennzeichen“ durch die Wörter „Kennzeichenschild für das Kurzzeitkennzeichen“ ersetzt.
10. § 19 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Es besteht aus dem Unterscheidungszeichen nach § 8 Absatz 1 Satz 2 und einer Erkennungsnummer.“
 - bb) Folgender Satz 4 wird eingefügt:
„Das Kennzeichenschild enthält außerdem das Ablaufdatum der Zulassung.“
 - b) In Absatz 4 Satz 4 wird die Angabe „§ 12 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 5“ ersetzt.
11. § 30 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Wechselkennzeichens“ die Wörter „, eines Oldtimerkennzeichens oder eines Kennzeichens für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 11 werden nach den Wörtern „die Nummer“ die Wörter „und der Sicherheitscode“ eingefügt.
 - cc) Nummer 14 wird wie folgt gefasst:
„14. die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer, die Vordrucknummer, der Sicherheitscode und die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I“.
 - dd) In Nummer 27 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.
 - ee) Nach der Nummer 27 werden folgende Nummern 28 und 29 angefügt:

- „28. die Nummer der früheren ausländischen Zulassungsbescheinigung oder die Nummern von deren Teilen I und II, soweit diese jeweils vorhanden sind.
29. folgende Daten zur Beschaffenheit des Fahrzeugs, sofern das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine EG-Typgenehmigung vorliegt, die auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.06.2007, S. 1) in Verbindung mit der Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XX.XX.2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (ABl. L xxx vom xx.xx.2017, S. xx) erteilt worden ist:
- a) Radstand,
 - b) Spurweite,
 - c) Elektrischer Energieverbrauch in Wh/km,
 - d) Code der Ökoinnovation(en),
 - e) CO₂-Einsparung durch Ökoinnovation(en) in g/km,
 - f) Prüfmasse des Fahrzeugs in kg nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP Prüfmasse),
 - g) Abweichungsfaktor und
 - h) Differenzierungsfaktor.“

- b) Absatz 3 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„die Nummer und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II, falls solche vorhanden waren, und Hinweise zum Verbleib der Zulassungsbescheinigung Teil II,“

- c) Absatz 9 Satz 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung Teil I oder Teil II“.

12. § 31 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Wechselkennzeichens“ die Wörter „, eines Oldtimerkennzeichens oder eines Kennzeichens für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ eingefügt.

- bb) Nummer 14 wird wie folgt gefasst:
 - „14. die von der Zulassungsbehörde aufgebraachte Nummer, die Vordrucknummer und die Druckstücknummer der Markierung der Zulassungsbescheinigung Teil I,“
 - cc) In Nummer 14a werden die Wörter „die Sicherheitscodes und“ gestrichen.
- b) Absatz 7 Satz 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:
„e) einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung (Teil I oder Teil II)“
13. In § 36 Absatz 1 werden die Wörter „nach Landesrecht für die Zulassung von Fahrzeugen bestimmte Behörde (Zulassungsbehörde)“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.
14. In § 37 Absatz 2 werden im letzten Satzteil nach dem Wort „Fahrzeugdaten“ die Wörter „, mit Ausnahme der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten,“ eingefügt.
15. In § 38 Absatz 3 werden die Wörter „und ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil II“ durch die Wörter „, ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil II und gespeicherten ausländischen Zulassungsbescheinigungen“ ersetzt.
16. § 39 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Nummer 1 werden
 - aa) nach dem Wort „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ ein Komma und die Wörter „der Nummer der Zulassungsbescheinigung (bei Teil I der Vordrucknummer oder der von der Zulassungsbehörde aufgebraachten Nummer), der Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung“ eingefügt und
 - bb) die Wörter „die in § 30 genannten Fahrzeugdaten“ durch die Wörter „die in den §§ 30 und 34 genannten Fahrzeugdaten, mit Ausnahme der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten,“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2, Absatz 2a und 3“ durch die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2, Absatz 2a Nummer 1 und Absatz 3“ ersetzt.
 - bb) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Im einleitenden Satzteil werden nach dem Wort „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ ein Komma und die Wörter „der Nummer der Zulassungsbescheinigung (bei Teil I der Vordrucknummer oder der von der Zulassungsbehörde aufgebraachten Nummer), der Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung“ eingefügt.
 - bbb) In Buchstabe a werden nach dem Wort „Fahrzeugdaten“ die Wörter „, mit Ausnahme der Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie der Stempelplaketten,“ eingefügt.

- c) Folgender Absatz 8 wird angefügt:
„(8) Abrufe im automatisierten Verfahren sollen von den abrufberechtigten Stellen über Kopfstellen erfolgen. Die Einzelheiten zur netztechnischen Anbindung werden vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegt und im Bundesanzeiger sowie nachrichtlich im Verkehrsblatt veröffentlicht. Eine Speicherung der Anfrage- und Auskunftsdaten bei den Kopfstellen erfolgt ausschließlich zum Zweck der Weiterübermittlung. Nach erfolgter Weiterübermittlung haben die Kopfstellen diese gespeicherten Daten unverzüglich, bei elektronischer Speicherung automatisiert, zu löschen. § 40 bleibt unberührt.“
17. In § 46 Absatz 2 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:
„Örtlich zuständige Behörde im Sinne des § 25 ist die Behörde, die das Kennzeichen zugeteilt hat, es sei denn, dass im Falle des § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 die für den neuen Wohnsitz oder neuen Sitz zuständige Behörde die Zulassungsbescheinigung Teil I bereits nach § 13 Absatz 3 Satz 4 berichtet hat.“
18. In § 47 Absatz 1 wird die Angabe „§ 12 Absatz 1 und 2“ durch die Angabe „§ 12 Absatz 1 und Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.
19. § 48 wird wie folgt geändert:
- In Nummer 1 Buchstabe b werden die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 3 Satz 5“ durch die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 3 Satz 6“ ersetzt.
 - In Nummer 2 werden die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 3 Satz 6“ durch die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 3 Satz 7“ ersetzt.
 - In Nummer 10 werden die Wörter „§ 12 Absatz 4 Satz 5“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 5 Satz 5“ ersetzt.
 - In Nummer 11 werden die Wörter „§ 12 Absatz 4 Satz 1 oder 2“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 5 Satz 1 oder 2“ ersetzt.
20. § 50 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- In den Nummern 4 bis 6 werden jeweils nach der Angabe „1. Oktober 2005“ die Wörter „bis 31. März 2008“ eingefügt.
 - Nummer 7 wird wie folgt gefasst:
„7. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die den Mustern in Anlage 5 und Anlage 6 in der bis zum 31. Oktober 2012 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 30. Juni 2013 ausgefertigt worden sind;“
 - Die bisherigen Nummern 7 und 7a werden die Nummern 10 und 11. In den neuen Nummern 10 und 11 wird jeweils die Angabe „1. April 2015“ durch die Angabe „31. März 2015“ ersetzt.
 - Folgende Nummer 12 wird angefügt:
„12. Zulassungsbescheinigungen Teil II, die dem Muster der Anlage 7 in der bis zum 31. Dezember 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen; Vordrucke für Zulassungsbescheinigungen, die diesem Muster entsprechen, dürfen noch bis zum 31. März 2018 aufgebraucht werden.“

21. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

a) In den Vorbemerkungen werden folgende Nummern 3 und 4 angefügt:

„3. Markierung

a) Die sichtbare Markierung stellt eine fälschungserschwerende Sicherheitsabdeckung des darunterliegenden Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II und des Hinweises „Dokument nicht mehr gültig“ dar. Die Sicherheitsabdeckung wird auf die Zulassungsbescheinigung Teil II in dem freien Feld unter dem Feld „Datum (I)“ angebracht. Rechts daneben wird folgender Hinweis vorgedruckt: „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes in internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ Für die Schrift „Dokument nicht mehr gültig“ ist die Schriftart Arial-Bold, mindestens 7 Punkt - schwarz - zu verwenden.

b) Schematische Abbildungen:

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

aa) Format:

Breite 37 mm, Höhe 28 mm, Eckradien 1 mm.

bb) Farbe:

Umlaufender farbiger Rand (Verkehrsgrün, RAL 6024), 3 mm (links, rechts) bzw. 4 mm (oben, unten).

cc) Zusätzlich muss ein herstellerspezifisches Sicherheitsmerkmal mit sichtbaren und unsichtbaren Elementen angebracht werden. Die fälschungserschwerende Sicherheitsabdeckung muss so beschaffen sein, dass sie beim Freilegen oder bei einer Manipulation unwiderruflich zerstört wird. Bei Versuchen, die komplette Markierung vom Dokument zu entfernen, wird ein irreversibles einfarbiges Farbmuster, 45 Grad Winkelung, Strichstärke 2 mm (Verkehrsgrün, RAL 6024) freigelegt und die Manipulation erkennbar.

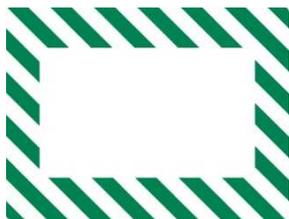
Abbildung der sichtbaren Markierung:*



Abbildung der freigelegten Markierung mit Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II:*



Abbildung der manipulierten Markierung:*



* Die Markierung wird auf der Zulassungsbescheinigung Teil II um 90 Grad gedreht angebracht.

4. Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II:

Der Sicherheitscode muss unmittelbar lesbar sein und ist zusätzlich in maschinenlesbarer Form darzustellen. Der maschinenlesbaren Form genügt ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes. Der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II besteht aus zwölf alphanumerischen Zeichen. Verwendung finden als Zeichen Groß- und Kleinbuchstaben des deutschen Alphabets von A bis Z, ohne Umlaute und Sonderzeichen, sowie Ziffern von 0 bis 9. Das erste Zeichen ermöglicht die Unterscheidung der jeweiligen Funktion der Nachweisnummer. Die Zeichen zwei bis elf sind unter Ausschöpfung aller Kombinationen zufällig zu verteilen. Das zwölfte Zeichen ist eine Prüfziffer, berechnet aus den Zeichen eins bis elf. Die Berechnung der Prüfziffer erfolgt nach dem Modulus-11-Verfahren. Der 2D-Code hat eine Mindestgröße von 5 x 5 mm. Für die Klarschriftnummer ist die Schriftart OCR-B mindestens 8 Punkt - schwarz - zu verwenden. Der Sicherheitscode darf nicht bei vorder- oder rückseitiger Durchleuchtung erkannt werden.“

b) Das Muster der Zulassungsbescheinigung Teil II wird wie folgt gefasst:

Artikel 2

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch *Artikel 6 der Verordnung vom 23. März 2017 (BGBl. I S. 522)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Gebühren-Nummer 123.1 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Spalte Gegenstand werden die Wörter „§ 12 Absatz 3 Nummer 2“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 4 Nummer 1“ ersetzt.
 - b) In der Spalte Gebühr Euro wird die Angabe „3,60“ durch die Angabe „3,80“ ersetzt.
2. Die Gebühren-Nummer 123.2 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Spalte Gegenstand werden die Wörter „§ 12 Absatz 3 Nummer 1“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 4 Nummer 2“ ersetzt.
 - b) In der Spalte Gebühr Euro wird die Angabe „6,45“ durch die Angabe „6,70“ ersetzt.
3. In den Gebühren-Nummern 221, 222, 223 und 227 werden jeweils in der Spalte Gegenstand die Wörter „§ 12 Absatz 2 Satz 4 FZV“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 3 FZV“ ersetzt.

Artikel 3

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in der vom 1. Januar 2018 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung:**A. Allgemeines****- Anpassungsbedarf an EU-Recht**

Bei der UNECE wurde ein neues weltweit harmonisiertes Prüfverfahren zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, WLTP) entwickelt mit dem Ziel, zukünftig realitätsnähere CO₂-Emissionswerte aus der Typgenehmigung zu erhalten. Die Umsetzung im europäischen Recht und damit die Überführung des WLTP in das europäische Typgenehmigungsrecht erfolgt im Frühjahr 2017. Das hat Auswirkungen auf die Daten, die bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeugs zu erheben sind, sofern dieses Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht.

Gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, verschiedene Daten (u. a. CO₂-Werte, Massen) bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen zu erheben, auf deren Basis das Erreichen der herstellereigenen CO₂-Zielwerte berechnet wird (CO₂-Monitoring). Mit Wirkung ab 1. Januar 2018 wird der Umfang der hierfür zu erfassenden Daten erheblich erweitert. Daher sind Anpassungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zur fristgerechten Umsetzung dieser europarechtlichen Vorgaben vorgesehen.

- Vorbereitung der 3. Stufe der internetbasierten Kfz-Zulassung

Im Projekt i-Kfz soll die 3. Stufe vorbereitet werden: Um neben den bereits internetbasiert durchführbaren Vorgängen „Außerbetriebsetzung eines Kfz“ (1. Stufe) und „Wiederzulassung eines Kfz auf denselben Halter“ (2. Stufe, In Kraft ab Herbst 2017) auch alle weiteren Zulassungsvorgänge (Neuzulassung, Halterwechsel, Wohnsitzwechsel etc.) internetbasiert durchführen zu können, muss die Zulassungsbescheinigung Teil II rechtzeitig mit entsprechenden digitalisierbaren Sicherheitscodes ausgestattet werden.

Diese Änderung zieht Anpassungen der GebOSt nach sich (Artikel 2).

- Anpassung der zulassungsrechtlichen Einstufung von selbstfahrenden Futtermischwagen

Die diesbezügliche Neuregelung führt dazu, dass selbstfahrende Futtermischwagen unter bestimmten Voraussetzungen zukünftig von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren befreit werden.

- Weitere Einzeländerungen

Darüber hinaus werden weitere einzelne Anpassungen der FZV auf Grund von Folgeänderungen, systematischen Klarstellungen und Bedürfnissen aus der Praxis vorgenommen, so insbesondere eine Klarstellung zur Zuständigkeit bei der Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen für die Fälle, in denen der Versicherungsschutz erloschen ist.

B. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge**1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Durch die ergänzende Regelung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zur Bestimmung des Begriffs „selbstfahrende Arbeitsmaschinen“ (s. Artikel 1 Nummer 1) erhöht sich in der Folge die Anzahl der Fahrzeuge, die von der Zulassungspflicht ausgenommen und daher von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Hieraus entstehen geringe nicht quantifizierbare Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer.

Darüber hinaus entstehen dem Kraftfahrt-Bundesamt infolge der Regelungen zur internetbasierten Fahrzeugzulassung jährlich zusätzliche Haushaltsausgaben für den Erwerb der modifizierten Zulassungsbescheinigung Teil II in Höhe von ca. 0,24 Euro pro Zulassungsbescheinigung. Bei ca. 9 Mio. auszufertigenden Zulassungsbescheinigungen Teil II im Jahr entspricht dies etwa 2,14 Mio. Euro. Diesen zusätzlichen Ausgaben stehen jedoch zusätzliche Gebühreneinnahmen gegenüber (s. Abschnitt 4).

2. Erfüllungsaufwand im Zusammenhang mit den Regelungen der internetbasierten Fahrzeugzulassung

2.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch die Vorgabe der Markierung und des Sicherheitscodes für die Zulassungsbescheinigung Teil II entstehen für Bürgerinnen und Bürger keine Aufwände.

2.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Infolge der Regelungen zur internetbasierten Fahrzeugzulassung entsteht Erfüllungsaufwand für den Hersteller der Zulassungsbescheinigung Teil II. Der Erfüllungsaufwand des Herstellers der Zulassungsbescheinigungen Teil II beschränkt sich auf die einmaligen Investitionskosten im Zusammenhang mit der Produktion modifizierter Zulassungsbescheinigungen Teil II und beläuft sich auf ca. 0,20 Euro netto pro Zulassungsbescheinigung bei ca. 9 Mio. auszufertigenden Zulassungsbescheinigungen Teil II im Jahr und damit insgesamt auf ca. 2,14 Mio. Euro. Diese erforderlichen Investitionen des Herstellers werden über die Entgelte gedeckt, die der Hersteller beim Absatz der Zulassungsbescheinigungen Teil II erhalten wird und finden Eingang in die entsprechenden Gebühren-Nummern (s. unter Nummer 4 Weitere Kosten).

2.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wird ein einmaliger Umstellungsaufwand durch die Aufnahme des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II (vor der Zuordnung zu einem Fahrzeug im Wege der Zulassung) in das Datenbanksystem des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) und die Anpassung des Verfahrens zur Speicherung des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II des zugelassenen Fahrzeugs im ZFZR entstehen. Das KBA schätzt den Aufwand auf rund 300 Stunden im gehobenen Dienst für die Entwicklung (u. a. Entwicklung und Einrichtung einer Datenbank, Entwicklung eines Webservices, Erweiterung des i-Kfz-Webservices). Zusätzlich wird die Projektdurchführung (Modellierung, Test, Organisation) rund 500 Stunden Zeitaufwand im gehobenen Dienst erfordern. Bei einem durchschnittlichen Lohnsatz von 35,70 Euro pro Stunde² und zuzüglich der Sachkostenpauschale³ beläuft sich der einmalige Umstellungsaufwand auf rd. 38.000 Euro.

² Gehobener Dienst auf Bundesebene, Quelle: Lohnkostentabellen Verwaltung zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (Stand Oktober 2012)

³ 19.100 Euro pro Jahr und Arbeitsplatz (Sacheinzelkosten in der Bundesverwaltung laut BMF-Schreiben vom 11.05.2016); die Pauschale wird anhand des Zeitaufwands anteilig eingerechnet (11,94 Euro pro Stunde)

Der Erfüllungsaufwand ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

Darüber hinaus erhöhen sich die Kosten für den Bezug der Zulassungsbescheinigung Teil II. Durch die neue Ausgestaltung betragen die Mehrkosten je Stück 0,238 Euro. Das entspricht bei einer Fallzahl von ca. 9 Mio. Stück pro Jahr einer Erhöhung der Sachkosten um jährlich 2,14 Mio. Euro. Dieser Erhöhung stehen entsprechende Gebührenmehreinnahmen gegenüber.

Länder

Für die Länder werden keine Erfüllungsaufwände durch die Einführung der modifizierten Zulassungsbescheinigung Teil II entstehen.

3. Erfüllungsaufwand im Zusammenhang mit den weiteren Regelungen

3.1 Darstellung der Fallzahlen für die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP

Aufgrund der im europäischen Typgenehmigungsverfahren zum 01.09.2017 eingeführten Änderung des Prüfverfahrens bei der Messung der CO₂-Werte eines Fahrzeugs sind die von den EU-Mitgliedstaaten ab dem 01.01.2018 verpflichtend zu erhebenden Daten fahrzeugspezifisch. Diese Daten können dann nicht mehr elektronisch über die Typdatenbank abgerufen und mit dem jeweiligen Fahrzeug verknüpft werden. Die notwendigen Daten werden künftig bei der Zulassung eines Fahrzeugs durch die Zulassungsbehörden dem CoC entnommen und an das ZFZR übermittelt. Dabei handelt es sich um 13 fahrzeugspezifische Parameter wie CO₂-Emissionen, Masse etc., die, solange es keine europaweite CoC-Datenbank gibt, zumindest teilweise manuell bei der Erstzulassung zu erheben sind. Aufgrund der entsprechenden EG-rechtlichen Vorgaben wird daher in § 30 Abs. 1 Nr. 28 FZV eine Rechtsgrundlage aufgenommen zur Speicherung fahrzeugbezogener Daten, die für das CO₂-Monitoring durch die EU-Mitgliedstaaten verpflichtend zu erheben sind. Betroffen sind hiervon alle Fahrzeuge, deren Typgenehmigung auf Basis des WLTP-Verfahrens erteilt wurde. Dieses betrifft mit einigen Ausnahmen Erstzulassungen der Fahrzeugklassen M1, M2 und N1 Gruppe I ab 01.09.2018 sowie der Fahrzeugklasse N1 Gruppe II und III und Fahrzeugklasse N2 ab 01.09.2019. Für Fahrzeuge der sog. „Auslaufende Serien“, deren Typgenehmigungen noch NEFZ-basiert sind, gelten Ausnahmeregelungen. Dies bedeutet, dass für vollständige Fahrzeuge der auslaufenden Serien jeweils 12 Monate länger bzw. für Fahrzeuge mit Mehrstufen-Typgenehmigungen der auslaufenden Serien jeweils 18 Monate länger noch Erstzulassungen ohne die Erhebung von WLTP-Werten erfolgen können.

Aufgrund der unterschiedlichen Übergangsfristen muss bei der Berücksichtigung der relevanten Fallzahl an Erstzulassungen nach technischen Kriterien (vollständige vs. Mehrstufen-Typgenehmigung) differenziert werden. Nach Angaben des KBA sind im Durchschnitt der letzten fünf Jahre (Neuzulassungen 2012 bis 2016) pro Jahr 3.919.717 Fahrzeuge erstmalig zugelassen worden (Annahme für die weiteren Berechnungen: Zahl der Neuzulassungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge konstant). Davon sind durchschnittlich 94,8 % mit einer Typgenehmigung und 5,2 % ohne Typgenehmigung zugelassen worden. Die durchschnittlich 205.543 Fahrzeuge ohne Typgenehmigung werden auch künftig nach dem bisherigen Verfahren zugelassen, d. h. der Aufwand der einzelnen Zulassung ändert sich hier künftig nicht. Darüber hinaus gibt es noch Kfz, die mit einer nationalen Fahrzeugklasse neu zugelassen wurden. Deren Bedeutung gerade in den Bereichen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird je-

doch zunehmend geringer. Auch für diese Fahrzeuge ändern sich die Zulassungsmodalitäten nicht.

Nach Auswertung des KBA wurden in den relevanten Fahrzeuggruppen durchschnittlich 3.105.539 Fahrzeuge der Gruppe 1 (Fahrzeugklassen M1, M2, N1 Gruppe I) sowie 203.746 Fahrzeuge der Gruppe 2 (N1 Gruppe II und III, N2) pro Jahr erstmalig zugelassen. Die Fahrzeuge teilen sich auf die verschiedenen Fahrzeuggruppen bzw. -klassen sowie Halterarten wie folgt auf:

Relevante Fahrzeuge							
Fz-Gruppe 1			Fz-Gruppe 2				
Klasse	Halter	privat	gewerblich	Klasse	Halter	privat	gewerblich
M1		1.126.999	1.971.588				
darunter Wohnmobile		12.837	8.129	N1 Gruppe II		5.786	41.906
M2		32	364	N1 Gruppe III		21.601	130.362
N1 Gruppe I		1.272	4.540	N2		295	3.749
Summe		1.128.303	1.976.492	Summe		27.682	176.017

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fristen für die Fahrzeuge der beiden Gruppen sowohl für die Gültigkeit der neuen Typen (Gruppe 1: 01.09.2017 und Gruppe 2: 01.09.2018) als auch der Erstzulassungen (Gruppe 1: 01.09.2018 und Gruppe 2: 01.09.2019) und der o. a. Übergangsfristen für auslaufende Serien vollständiger Fahrzeuge und Mehrstufen-Typgenehmigungs-Fahrzeugen lassen sich die Fallzahlen für die Jahre 2018 bis 2022 herleiten. Laut Berechnungen des KBA waren in der Vergangenheit rund 5 % der Neuzulassungen Fahrzeuge aus auslaufenden Serien. Darüber hinaus haben Beobachtungen des Pkw-Marktes beim Übergang von Euro 5 auf Euro 6 gezeigt, dass innerhalb des ersten Jahres nach Gültigkeit der neuen Euronorm ca. die Hälfte aller Neuzulassungen auf die neue bzw. die alte Norm entfielen. Hinzu kommt, dass insbesondere der Markt der leichten Nutzfahrzeuge durch Mehrstufen-Typgenehmigungen geprägt ist (ca. 30 % der Fahrzeuge der Klassen N1 und N2). Im Bereich der Pkw sind in diesem Zusammenhang die Wohnmobile als Mehrstufenfahrzeuge hervorzuheben. Insgesamt ergeben sich die in der nachstehenden Tabelle dargestellten Fallzahlen für die Jahre 2018 bis 2022.

Jahr	Gruppe 1				Gruppe 2				Summe	
	NEFZ		WLTP		NEFZ		WLTP		WLTP	
	privat	gewerblich	privat	gewerblich	privat	gewerblich	privat	gewerblich	privat	gewerblich
2018	394.906	691.772	733.397	1.284.720	23.068	146.681	4.614	29.336	738.011	1.314.056
2019	37.830	66.041	1.090.473	1.910.451	9.689	61.606	17.993	114.411	1.108.466	2.024.862
2020	110	79	1.128.193	1.976.413	1.061	6.747	26.621	169.270	1.154.814	2.145.683
2021	0	0	1.128.303	1.976.492	69	440	27.613	175.577	1.155.916	2.152.069
2022	0	0	1.128.303	1.976.492	0	0	27.682	176.017	1.155.985	2.152.509

Die ermittelten Fallzahlen zu WLTP (s. o.) stellen die maximal zu bearbeitende Anzahl an Neuzulassungen dar, die einen Mehraufwand verursachen. Da geplant ist, ab 01.01.2018 auch

die dritte Stufe des Projektes i-Kfz (internetbasierte Fahrzeugzulassung) zu starten, kann sich potenziell die Anzahl an manuell in den Behörden einzugebenden Vorgängen reduzieren. Unter Berücksichtigung der zu erfüllenden technischen Anforderungen und der begrenzten Bekanntheit des Verfahrens wird aus Gründen der Vereinfachung von einer stufenweisen Erhöhung der Nutzungsbereitschaft ausgegangen (2018: 0 %, 2019: 5 %, 2020: 10 %, 2021: 20 %, 2022: 30 %). Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass eine internetbasierte Neuzulassung der WLTP-typgeprüften Fahrzeuge erst dann möglich ist, wenn eine entsprechende CoC-Datenbank eingerichtet und mit fahrzeugspezifischen Daten befüllt wurde. Nur dann ist es möglich, die erforderlichen Daten bei der Online-Neuzulassung automatisch abzurufen. Da zum derzeitigen Stand nicht davon auszugehen ist, dass eine umfassende Datenbank zu Beginn des Jahres 2018 besteht, wird auch hier von einem stufenweisen Anstieg ausgegangen (2018: 0 % der Fahrzeuge, 2019: 35 %, 2020: 70 %, alle weiteren Jahre mit 70 %). Die Kombination beider Größen ergibt Korrekturfaktoren, aufgrund derer die Anzahl an künftig zu bearbeitenden Fällen der Zulassungsbehörden potenziell reduziert wird (2018: keine Korrektur, 2019: $(1 - 0,05 \times 0,35 = 0,98)$; 2020: $(1 - 0,10 \times 0,70 = 0,93)$ usw.). Dadurch ergeben sich die folgenden Fallzahlen für die verschiedenen Jahre:

Jahr	Fallzahlen für die Berechnung des EA		
	privat	gewerblich	Summe
2018	738.011	1.314.056	2.052.067
2019	1.089.068	1.989.427	3.078.495
2020	1.073.977	1.995.485	3.069.462
2021	994.088	1.850.779	2.844.867
2022	913.228	1.700.482	2.613.710

3.2 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Die Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger ergibt sich aus der zusätzlichen Bearbeitungszeit pro Neuzulassungsvorgang in den Zulassungsbehörden (s. Abschnitt „Verwaltung/Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)“). Da durch die Beschäftigten der Zulassungsbehörden zusätzliche Daten aus dem CoC abgelesen und elektronisch erfasst werden müssen, verlängert sich auch die Verweildauer der Antragstellerinnen und Antragsteller. Da die Anzahl der vom WLTP betroffenen Fahrzeuge mit den Jahren ansteigt, wird der Erfüllungsaufwand für die ersten fünf Jahre differenziert dargestellt. Im Durchschnitt ändert sich die Bearbeitungsdauer eines Vorgangs um ca. fünf Minuten. Insgesamt ergibt sich durch die neuen Dateneingaben gemäß WLTP ein Anstieg des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger ab 2022 i. H. v. ca. 76 Tsd. Stunden pro Jahr.

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger aufgrund des WLTP-Verfahrens				
Jährlicher Personalaufwand				
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Fallzahl	Zeitaufwand in Stunden
2018	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	738.011	61.501
2019	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	1.089.068	90.756
2020	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	1.073.977	89.498
2021	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	994.088	82.841
2022	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	913.228	76.102

Einmaliger Erfüllungsaufwand fällt durch die weiteren Änderungen der FZV für Bürgerinnen und Bürger nicht an.

3.3 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Wirtschaft ergibt sich aus der zusätzlichen Bearbeitungszeit pro Neuzulassungsvorgang in den Zulassungsbehörden (s. Abschnitt „Verwaltung“). Da durch die Beschäftigten der Zulassungsbehörden zusätzliche Daten aus dem CoC abgelesen und elektronisch erfasst werden müssen, verlängert sich auch die Verweildauer der Antragstellerinnen und Antragsteller. Da die Anzahl an WLTP-relevanten Fahrzeugen mit den Jahren ansteigt, wird der Erfüllungsaufwand für die ersten fünf Jahre differenziert dargestellt. Im Durchschnitt ändert sich die Bearbeitungsdauer eines Vorgangs um ca. fünf Minuten. Wird ein durchschnittlicher Stundenlohn von 30,90 Euro⁴ zugrunde gelegt, ergibt sich insgesamt durch die neuen Dateneingaben gemäß WLTP ein Anstieg des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft ab 2022 i. H. v. ca. 4,39 Mio. Euro pro Jahr.

⁴ mittleres Qualifikationsniveau über alle Wirtschaftsbereiche, Quelle: Lohnkostentabelle Wirtschaft gemäß Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand: Oktober 2012)

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aufgrund des WLTP-Verfahrens					
Jährlicher Personalaufwand					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (30,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
2018	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.314.056	3.390.264
2019	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.989.427	5.132.722
2020	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.995.485	5.148.351
2021	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.850.779	4.775.010
2022	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.700.482	4.387.244

Auf diesen Erfüllungsaufwand ist die von der Bundesregierung zur Reduzierung regulierungsbedingter Kosten eingeführte „One in, one out“-Regel nicht anwendbar, da es sich um eine 1:1-Umsetzung europarechtlicher Vorgaben handelt.

Darüber hinaus wird infolge der Regelungen zur internetbasierten Fahrzeugzulassung jährlicher Erfüllungsaufwand für den Hersteller der Zulassungsbescheinigung Teil II in Form erhöhter Herstellungskosten in Höhe von ca. 0,20 Euro netto pro Zulassungsbescheinigung erwartet. Bei ca. 9 Mio. auszufertigenden Zulassungsbescheinigungen Teil II im Jahr sind etwa 1,8 Mio. Euro netto Gesamtaufwand zu erwarten, der durch entsprechend erhöhte Entgelte ausgeglichen wird (s. Abschnitt 4 Weitere Kosten).

3.4 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Erfüllungsaufwand des Bundes

Erfüllungsaufwand für die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP

Für den Bund entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand auf Seiten des KBA. Die Einführung des WLTP-Messzyklus und die damit verbundene Änderung des § 30 FZV führen zu einer Erweiterung des Umfangs der im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) zu speichernden Daten. Es wird davon ausgegangen, dass insgesamt 13 Parameter zusätzlich zu speichern sind. Durch die Änderung der FZV ist das bestehende Mitteilungsverfahren der Zulassungsbehörden an das ZFZR um 13 Elemente zu erweitern. Dies zieht Änderungen im Schema sowie in der Datenbank nach sich. Die Suchverfahren im ZFZR müssen angepasst werden. Zudem sind einige der ZFZR-Auskunftsverfahren anzupassen, um sicherzustellen, dass die in den europäischen Normen verankerten Zulassungsverbote beachtet werden.

Für die Modellierung der Änderungen (ca. 120 Stunden), die Programmierung (ca. 200 Stunden), die Testdurchführung und die Aktualisierung von Verfahrensdokumenten (ca. 130 Stunden) wird ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 450 Stunden im gehobenen Dienst geschätzt. Wird ein durchschnittlicher Stundenlohn Tarifbeschäftigter im gehobenen Dienst beim KBA von 47,64 Euro⁵ zugrunde gelegt, ergibt sich insgesamt ein einmaliger Erfüllungsaufwand im KBA für Personal i. H. v. ca. 21.500 Euro (47,64 Euro/h x 450 h = 21.438 Euro).

⁵ S. Fußnoten 4 und 5

Jährlicher Erfüllungsaufwand ergibt sich durch die weiteren Änderungen der FZV im KBA nicht.

Der Erfüllungsaufwand des KBA ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

Nach Angaben des Bundesministeriums der Verteidigung entsteht durch die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP bei der Zulassungsstelle der Bundeswehr ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 24.000 Euro; zudem ist infolge der aus den Umstellungen resultierenden zusätzlichen Bearbeitungszeiten im Zulassungsverfahren weiterer Erfüllungsaufwand in Form von Personalkosten in Höhe von ca. 18.500 Euro jährlich zu erwarten.

Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Einmaliger Erfüllungsaufwand ist laut stichprobenartiger Erhebung bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden einerseits durch die Information der Beschäftigten über die neue Rechtslage und die daraus resultierende Erweiterung bzw. Anpassung der Verwaltungsabläufe (im Weiteren: „Schulung“) hinsichtlich der künftigen Erfassungsmerkmale bei einer Neuzulassung eines Fahrzeugs zu erwarten. Darüber hinaus müssen die Kosten für die Anpassungen der internen Prozesse bzw. die Anpassung der Software mit einbezogen werden (s. nachstehende Tabelle).

Einmaliger Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in den nach Landesrecht zuständigen Behörden						
Einmaliger Personalaufwand						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Aufwand für die Teilnahme an der Schulung zu den Änderungen der FZV bzgl. WLTP	1	14.700	14.700	33,05	485.835
2.	Aufwand für die internen Prozessanpassungen der Arbeitsabläufe/Software	4	691	2.764	38,20	105.585
	Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und interne Prozessanpassungen					591.420
Einmaliger Sachaufwand						
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten	Kosten pro Aufwandsposten in €		Einmaliger Sachaufwand in €	
3.	Fremdleistung für die Anpassung der Software	420	2.500		1.050.000	
	Summe einmaliger Sachaufwand für die Anpassung der Prozessabläufe				1.050.000	

Nach Behördenangaben wird geschätzt, dass durchschnittlich 35 Beschäftigte pro Behörde (Bundesweite Zahl an Behörden $420 \times 35 = 14.700$) ca. eine Stunde über die neue Rechtslage geschult werden müssen. Laut Befragung gehören die relevanten Beschäftigten dem mittleren bzw. gehobenen Dienst an⁶. Der einmalige Personalaufwand für die einstündige Schulung beträgt demnach ca. 486 Tsd. Euro. Der einmalige Personalaufwand zur Anpassung der internen Arbeitsabläufe erfordert einmalig vier Stunden für vier Beschäftigte des gehobenen

⁶ Mittlerer Stundensatz beider Besoldungsgruppen auf kommunaler Ebene: 33,05 Euro, Quelle: Lohnkostentabellen Verwaltung zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (Stand Oktober 2012)

Dienstes je Behörde⁷. Insgesamt ergibt sich hierfür ein Aufwand i. H. v. ca. 106 Tsd. Euro. Hinzu kommen noch Sachaufwendungen für die Anpassung der verwendeten Software. Vielfach haben die Zulassungsbehörden Wartungsverträge mit Softwareanbietern, welche Softwareanpassungen bei gesetzlichen Änderungen abdecken. Im Einzelfall betragen die Sachaufwendungen laut Angabe einer Behörde allerdings 2.500 Euro für die einmaligen Softwareanpassungen. Als Obergrenze für die Kosten bzw. als Schätzung für den Aufwand der Softwareunternehmen wird hier mit durchschnittlich 2.500 Euro pro Behörde gerechnet. Damit belaufen sich die einmaligen Sachaufwendungen auf ca. 1 Mio. Euro. Insgesamt ergibt sich auf Landes-/Kommunalebene damit zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal von ca. 591 Tsd. Euro und ca. 1 Mio. Euro für Sachaufwendungen.

Die Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Zulassungsbehörden ergibt sich aus den zusätzlichen Daten, die pro Bearbeitung einer Neuzulassung gemäß den WLTP Vorgaben aus dem CoC abgelesen und elektronisch erfasst werden müssen. Da die Anzahl an WLTP-relevanten Fahrzeugen mit den Jahren ansteigt, wird der Erfüllungsaufwand für die ersten fünf Jahre differenziert dargestellt. Die Bearbeitung der Neuzulassungen erfolgt durch Personal des mittleren Dienstes⁸. Im Durchschnitt ändert sich die Bearbeitungsdauer eines Vorgangs um ca. fünf Minuten. Insgesamt ergibt sich durch die neuen Dateneingaben gemäß WLTP ein Anstieg des jährlichen Erfüllungsaufwands in den Zulassungsbehörden. Ab dem Jahr 2022 wird der Anstieg des Erfüllungsaufwands in den Zulassungsbehörden für Personal ca. 7,19 Mio. Euro pro Jahr betragen.

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung von Neuzulassungen gemäß WLTP in den Behörden					
Jährlicher Personalaufwand					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mD:27,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
2018	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	2.052.067	4.781.316
2019	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	3.078.495	7.172.893
2020	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	3.069.462	7.151.846
2021	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	2.844.867	6.628.540
2022	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,75	2.613.710	7.187.703

⁷ Stundensatz gehobener Dienst auf kommunaler Ebene: 38,20 Euro, Quelle: Lohnkostentabellen Verwaltung zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (Stand Oktober 2012)

⁸ Stundensatz mittlerer Dienst auf kommunaler Ebene: 27,90 Euro, Quelle: Lohnkostentabellen Verwaltung zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes (Stand Oktober 2012)

4. Weitere Kosten

Die Änderung der Zulassungsbescheinigung Teil II ist aufgrund der gestiegenen Kosten für die Herstellung mit einer Gebührenerhöhung (Artikel 2) verbunden.

Die Mehrkosten für eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II betragen ca. 0,20 Euro netto, somit ca. 0,238 Euro brutto. Zulassungsbescheinigungen Teil II werden durch das KBA zum einen den Zulassungsbehörden zur Nutzung in den örtlichen Verfahren (ca. 5.009.500 Stück/Jahr) und zum anderen direkt an die Hersteller (ca. 4.088.740 Stück/Jahr) ausgegeben.

Die Erhöhung wirkt sich unter Berücksichtigung dieser Fallzahlen wie folgt aus:

In der Gebühren-Nummer 123.1 wird die Gebühr um 0,20 Euro auf 3,80 Euro für Zulassungsbescheinigungen für die Zulassungsbehörden erhöht. Dieses wirkt sich auch auf den Bürger bzw. Halter von Firmenfahrzeugen und somit die Wirtschaft aus, da die diese Gebühr in den Zulassungsverfahren von den Fahrzeughaltern zu entrichten ist. Bei der Berechnung der zu erhebenden Gebühr haben die technischen Besonderheiten der Bezahlssysteme der Zulassungsbehörden Berücksichtigung gefunden.

In der Gebühren-Nummer 123.2 wird die Gebühr, die durch die Hersteller an das KBA zu entrichten ist, um 0,25 Euro auf 6,70 Euro erhöht.

Insgesamt betragen die zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft und den Bürger jährlich ca. 2.024.085 Euro.

Weitere 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.

E. Zu den Regelungen im Einzelnen

Zu Artikel 1 – Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Zu Artikel 1 Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2 Nummer 17 FZV)

Im Bereich der landwirtschaftlichen Tierhaltung hat sich aufgrund des Strukturwandels die Arbeitsorganisation bei der Tierfütterung verändert. Wurden Futtermischwagen früher überwiegend als Anhänger (angehängte landwirtschaftliche Arbeitsgeräte) hinter einer vielfältig verwendbaren Zugmaschine geführt, besteht heute vermehrt Bedarf an selbstfahrenden Futtermischwagen.

Das hat zunächst zur Folge, dass Futtermischwagen nunmehr mit einem eigenen Antrieb versehen sein können und in diesem Fall der Zulassungspflicht unterliegen. Mit der Anpassung soll dies im Ergebnis wieder geändert werden, indem diejenigen Futtermischwagen, deren Einsatz der Fütterung der Tiere und nicht dem Transport von Gütern dient, den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen zugeordnet werden.

Die Abgrenzung gegenüber dem Gütertransport erfolgt über die für die Zuordnung maßgebliche Geschwindigkeitsgrenze, über die der Einsatzzweck indirekt abgegrenzt werden kann; eine Abgrenzung ausschließlich über die Fahrzeugtechnik kann nicht effektiv erfolgen, weil eine technische Beurteilung nicht dazu geeignet ist, den Gütertransport zu verhindern. Somit musste eine Geschwindigkeitsgrenze definiert werden, die die Verwendung für den Gütertransport unattraktiv macht.

Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 7 Abs. 2 FZV)

Die Änderung dient dazu, die Dokumentennummern von ausländischen Zulassungsbescheinigungen im ZFZR zu speichern. Damit sollen die Ermittlungsmöglichkeiten der Zulassungsbehörde bei zuvor bereits im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erweitert werden, um die missbräuchliche Nutzung ausländischer Zulassungsbescheinigungen einzudämmen und letztlich die organisierte Kriminalität effektiver bekämpfen zu können.

Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 8 Abs. 1 FZV)

Der Begriff Zulassungsbehörde wird schon in § 5 Abs. 1 legaldefiniert, sodass die hiesige redundante Definition gestrichen wird, um die FZV zu bereinigen.

Zu Artikel 1 Nummer 5 und 6 (§§ 9, 9a FZV)

Hinsichtlich der verschiedenen, in der FZV vorgesehenen Kennzeichenarten haben sich in der Praxis wiederholt Unsicherheiten gezeigt, ob die jeweilige Kennzeichenart charakterisierenden Zusätze Bestandteil des Kennzeichens sind oder nicht. Dieses betrifft die Kennzeichen für Oldtimerfahrzeuge (mit dem zusätzlich zu führenden Kennbuchstaben „H“, § 9 Absatz 1 FZV), die Saisonkennzeichen (mit dem zusätzlich zu führenden Betriebszeitraum, § 9 Absatz 3 FZV), die Kennzeichen für Elektrofahrzeuge (mit dem zusätzlich zu führenden Kennbuchstaben „E“, § 9a Absatz 2 FZV) und die Ausfuhrkennzeichen (mit dem zusätzlich zu führenden Ablaufdatum der Zulassung, § 19 Absatz 1 Nummer 3 FZV). Die bisher in der FZV

enthaltenen unterschiedlichen Formulierungen haben die diesbezüglichen Unsicherheiten erhöht.

Mit den nun vorgenommenen Änderungen soll klargestellt werden, dass die Kennbuchstaben „H“ und „E“ sowie die Angabe des Betriebszeitraums bei Saisonkennzeichen jeweils als amtliche Zusätze dem Kennzeichen zugerechnet werden, sie jedoch immer nur ergänzend dem Unterscheidungszeichen und der Erkennungsnummer folgen.

Diese Änderung soll zu mehr Rechtsklarheit führen bei gleichzeitiger Beibehaltung der bisherigen Verfahrensweise zum Ausfüllen der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II: Die Kennbuchstaben „H“ und „E“ sowie die Angabe des Betriebszeitraums bei Saisonkennzeichen werden in den Dokumenten als amtlicher Zusatz zum Kennzeichen in das Feld A „amtliches Kennzeichen“ eingetragen.

Hinsichtlich der bisherigen Mitteilungs- und Auskunftsverfahren ergeben sich durch die vorgenommenen Klarstellungen keine Änderungen.

Bei der Neuformulierung wird im neuen § 9 Absatz 3 Satz 2 Halbsatz 2 FZV-E eine Regelung aus § 9 Abs. 3 Satz 4 FZV aufgenommen: Die bisher in Satz 4 enthaltende ausdrückliche Klarstellung, dass auch Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen zugeteilt werden können, ist nun hinreichend Satz 3 mit seinem Bezug auf die Kennbuchstaben nach § 9 Abs. 1 Satz 2 FZV oder § 9a Abs. 2 Satz 2 FZV zu entnehmen und daher in Satz 4 als Redundanz zu streichen ohne inhaltliche Änderung.

Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 12 FZV)

Zu Buchstabe a

Die Modifizierung der Zulassungsbescheinigung Teil II begründet sich durch das Erfordernis, in einem internetbasierten Zulassungsverfahren die nach § 6 Absatz 2 Satz 1 FZV geforderte Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II digital abzubilden. So ist im zukünftigen Verfahren der dritten Stufe von i-Kfz geplant, dass die dezentralen Portale der Kommunen über den i-Kfz Webservice des KBA den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II validieren können. Damit wird die Antragsvoraussetzung der Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II in internetbasierten Verfahren durch die Eingabe des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II ersetzt werden können. Zur Vorbereitung soll die Zulassungsbescheinigung Teil II bereits jetzt angepasst werden, um eine hinreichende Verbreitung zu gewährleisten.

Zu diesem Zweck erhält die modifizierte Zulassungsbescheinigung Teil II einen verdeckten Sicherheitscode, dessen Eingabe im internetbasierten Verfahren eine Vorlage des Dokumentes ersetzt. Mit der Änderung des § 12 Absatz 2 FZV wird diese neue Zulassungsbescheinigung Teil II eingeführt.

Der bisherige Absatz 2 wird zur Verbesserung der Übersichtlichkeit durch die neuen Absätze 2 und 3 ersetzt. Im Absatz 2 wird die Modifizierung der Zulassungsbescheinigung Teil II festgelegt. Darin werden die Komponenten der neuen Zulassungsbescheinigung Teil II genannt: die sichtbare Markierung, neben der ein Hinweis „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes in internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ gedruckt wird, sowie die freigelegte Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht

mehr gültig“ und einem Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II. Die Vorschrift verweist auf die Anlage 7, die die Vorgaben zur Herstellung der modifizierten Zulassungsbescheinigung Teil II enthält.

Zu Buchstaben b und c

Folgeänderungen der Neufassung des § 12 Absätze 2 und 3 FZV ohne inhaltliche Änderung.

Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 15a Abs. 2 FZV)

Die Änderungen in § 15a Absatz 2 Satz 1 und 3 FZV stellen sicher, dass die im Zusammenhang mit der Einführung der internetbasierten Außerbetriebsetzung entwickelten und mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften für internetbasierte Zulassungsvorgänge generell übernommenen Grundsätze für die Gewährleistung des Datenschutzes und der Datensicherheit auch bei der Erstellung, Speicherung und Übermittlung des neu eingeführten Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II gelten.

Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 16a Abs. 4 Satz 2 FZV)

Durch die Umformulierung wird klargestellt, dass das Ablaufdatum nicht Teil des Kennzeichens ist.

Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 19 FZV)

Durch die Umformulierungen wird klargestellt, dass das Ablaufdatum nicht Teil des Kennzeichens ist.

Die Anpassung des Verweises in Absatz 4 ist wegen der Neufassung des § 12 Absatz 5 notwendig, eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 30 FZV)

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 30 Abs. 1 Nr. 3 FZV)

Bisher erfolgte die Speicherung der Angabe für das Oldtimerkennzeichen auf Grundlage des § 30 Abs. 1 Nr. 2 bzw. § 31 Abs. 1 Nr. 2 FZV. Da in ähnlichen Fallkonstellationen z. B. für das Saisonkennzeichen (Angabe des Betriebszeitraums) oder das Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Speicherung des Kennbuchstabens „E“) jedoch explizite Speichermächtigungen bestehen, wird zur Vereinheitlichung der Vorschriften und zur Erhöhung der Transparenz auch für das Oldtimerkennzeichen (Kennbuchstabe „H“) eine klare Speichergrundlage geschaffen.

Um eine Einheitlichkeit in den Speichervorschriften zu erreichen, wird außerdem die Berechtigung zum Speichern des Hinweises, dass es sich um ein Kennzeichen für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug handelt, aus § 9a Absatz 2 hierher verlagert.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 30 Abs. 1 Nr. 11 FZV)

Die Vorschrift wird um die Verpflichtung des KBA ergänzt, neben der Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II auch den einer bestimmten Zulassungsbescheinigung Teil II zugeordneten Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II im ZFZR zu speichern, um internetbasierte Zulassungsvorgänge zu ermöglichen. Im zukünftigen Verfahren der geplanten dritten Stufe von i-Kfz werden die dezentralen Portale der Kommunen über den i-Kfz Webs-

ervice des KBA den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II validieren und somit die Antragsvoraussetzung hinsichtlich der Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 6 Absatz 2 Satz 1 FZV, die in internetbasierten Verfahren durch die Eingabe des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II ersetzt werden wird, prüfen können.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 30 Abs. 1 Nr. 14 FZV)

Es wird die Speicherung auch der Vordrucknummer der Zulassungsbescheinigung Teil I im ZFZR ergänzt. Dies dient der Prüfung, ob die Vordrucknummer und die von der Zulassungsbehörde aufgebrauchte Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil I ihrer ursprünglichen Paa- rung entsprechen. Fälschungen werden leichter erkennbar, da die im Dokument eingedruckte blaue Vordrucknummer schwerer zu fälschen ist. Zudem wird ein Abgleich mit Informationen über gestohlene oder sonst abhandengekommene Vordrucke über die jeweilige Vordruck- nummer ermöglicht.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe dd und ee

§ 30 Abs. 1 Nr. 27 und 28 FZV -neu-

Die Änderung dient dazu, die Nummern von ausländischen Zulassungsbescheinigungen im ZFZR zu speichern. Damit sollen die Ermittlungsmöglichkeiten bei zuvor bereits im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erweitert werden, um die missbräuchliche Nutzung ausländischer Zulassungsbescheinigungen einzudämmen und letztlich die organisierte Kriminalität effekti- ver bekämpfen zu können.

§ 30 Abs. 1 Nr. 29 FZV -neu-

Bei der UNECE wurde ein neues weltweit harmonisiertes Prüfverfahren zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge (WLTP) entwickelt mit dem Ziel, zukünftig reali- tätsnähere CO₂-Emissionswerte aus der Typgenehmigung zu erhalten. Die Umsetzung im europäischen Recht und damit die Überführung des WLTP in das europäische Typgenehmi- gungsrecht erfolgt durch die neue Durchführungsbestimmungsverordnung (EU) XXX/2017 (im Weiteren „WLTP-Verordnung“ genannt) zur sog. „Euro 5/6“ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typge- nehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwa- gen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und War- tungsinformationen für Fahrzeuge.

Entsprechend Artikel 15 der WLTP-Verordnung in Verbindung mit den Übergangsvorschri- ften über Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen einer auslaufenden Serie in Artikel 27 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Ein- heiten für diese Fahrzeuge dürfen für Fahrzeuge, die nicht den Vorschriften der WLTP- Verordnung entsprechen, ab den folgenden Terminen keine Typgenehmigung erteilt werden bzw. gelten Übereinstimmungsbescheinigungen für solche Fahrzeuge ab den folgenden Ter- minen nicht mehr als gültig, so dass deren Zulassung zu versagen ist:

Stichtag	M1, M2, N1 Gruppe I*	N1 Gruppe II und III*, N2
-----------------	-----------------------------	----------------------------------

01.09.2017	Neue Typen nur noch nach WLTP-Verordnung	---
01.09.2018	Erstzulassungen allgemein nur noch, wenn das Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht	Neue Typen nur noch nach WLTP-Verordnung
01.09.2019	Erstzulassung von „Auslaufenden Serien“ für vollständige Fahrzeuge nur noch, wenn das Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht	Erstzulassungen allgemein nur noch, wenn das Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht
01.03.2020	Erstzulassung von „Auslaufenden Serien“ für Mehrstufen-Fahrzeuge nur noch, wenn das Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht	---
01.09.2020	---	Erstzulassung von „Auslaufenden Serien“ für vollständige Fahrzeuge nur noch, wenn das Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht
01.03.2021	---	Erstzulassung von „Auslaufenden Serien“ für Mehrstufen-Fahrzeuge nur noch, wenn das Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht

* Die Fahrzeugklasse N1 wird gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 anhand der Bezugsmasse in Untergruppen unterteilt.

Darüber hinaus hat die Einführung des WLTP Auswirkungen auf die Daten, die bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeugs zu erheben sind, sofern dieses Fahrzeug einem WLTP-geprüften Typ entspricht.

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, verschiedene Daten (u. a. CO₂, Massen) bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen zu erheben, auf deren Basis das Erreichen der herstellereigenen CO₂-Zielwerte berechnet wird. Die notwendigen Daten werden bei der Zulassung eines Fahrzeugs durch die Zulassungsbehörden erhoben und vom Kraftfahrt-Bundesamt in einem jährlichen Bericht an die EU-Kommission übermittelt (sog. Monitoring).

Mit der Delegierten Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XX.XX.2017 zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge (Ares(2017)1030776) und der Delegierten Verordnung

(EU) .../... der Kommission vom XX.XX.2017 zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge (Ares(2016)1889331 und Ares(2017)1109956) wird mit Wirkung ab 1. Januar 2018 der Umfang der zu erfassenden Daten erheblich erweitert.

Mit der vorliegenden Änderung wird die Rechtsgrundlage geschaffen, um die für das Monitoring zu erfassenden Daten im Zulassungsverfahren zu erheben und im ZFZR zu speichern.

Zu Buchstabe b

Die Regelung zur Speicherung des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II umfasst auch die Fälle der Zuteilung von Ausfuhrkennzeichen, die (bisher) aus dem internetbasierten Verfahren ausgeschlossen sind. Dessen ungeachtet wird der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II bei Ausfuhrkennzeichen im Zentralen Fahrzeugregister nach der vorliegenden Verordnung gespeichert. Die Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass die bei der Zuteilung von Ausfuhrkennzeichen ausgegebene Zulassungsbescheinigung Teil II einen verdeckten Sicherheitscode beinhaltet. Für die Gewährleistung des rechtmäßigen Ablaufes der internetbasierten Zulassungsverfahren und Verhinderung seines Missbrauches zu kriminellen Zwecken ist die korrekte Zuordnung des Sicherheitscodes der ausgegebenen Zulassungsbescheinigung Teil II in jedem Fall unentbehrlich.

Zu Buchstabe c

Durch die Ergänzung von § 30 Abs. 9 Satz 1 Buchst. e FZV sollen Hinweise über Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen, die das Register auf Grund § 36b StVG erreichen, auch bzgl. einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung Teil I gespeichert werden können. Im Einzelnen wird auf die Begründung zu § 30 Abs. 1 Nr. 14 FZV (s. o.) verwiesen.

Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 31FZV)

Zu Buchstabe a

Die Änderungen in Buchstabe a Doppelbuchst. aa und Doppelbuchst. bb (hier: Ergänzung der Vordrucknummer) folgen den entsprechenden Änderungen in § 30, damit insoweit die Daten zu den Kennzeichen und Dokumentennummern sowohl im örtlichen als auch im zentralen Fahrzeugregister gleich sind.

Die Änderungen in Buchstabe a Doppelbuchst. bb (hier: Streichung der Angabe des Sicherheitscodes) und Doppelbuchst. cc tragen dem Datenschutz und der Datensparsamkeit Rechnung. Die Funktionalität der Sicherheitscodes beschränkt sich auf die internetbasierten Zulassungsvorgänge, bei denen ihre Eingabe die Vorlage der zugehörigen Dokumente im konventionellen Verfahren ersetzt. Die Sicherheitscodes werden ausschließlich vom von der Zulassungsbehörde hierfür eingerichteten informationstechnischen System (Portal) verarbeitet. Dabei verifiziert das Portal diese Daten durch Abgleich mit den im ZFZR gespeicherten Daten. Daher ist eine parallele Speicherung in den örtlichen Fahrzeugregistern nicht angemessen. Denn Sicherheitscodes stellen sensible Information dar, da sie letztendlich als Nachweis der Verfügungsberechtigung dienen.

Zu Buchstabe b

Die Ergänzung in § 31 Abs. 7 Satz 1 Buchst. e FZV folgt den entsprechenden Änderungen in § 30 Abs. 9 FZV, damit insoweit die Daten sowohl im örtlichen als auch im zentralen Fahrzeugregister gleich sind.

Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 36 Abs. 1 FZV)

Der Begriff Zulassungsbehörde wird schon in § 5 Abs. 1 legaldefiniert, so dass die hiesige redundante Definition gestrichen wird, um die FZV zu bereinigen.

Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 37 Abs. 2 FZV)

Mit den Änderungen wird bezweckt, den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I, den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II und die Sicherheitscodes der Stempelplaketten als Ausnahme vom Anwendungsbereich des § 37 FZV zu normieren. Die Funktionalität der Sicherheitscodes beschränkt sich auf die internetbasierten Zulassungsvorgänge, bei denen ihre Eingabe die Vorlage der zugehörigen Dokumente im konventionellen Verfahren ersetzt und letztendlich als Nachweis der Verfügungsberechtigung dient. Für die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Stempelplaketten betrifft das z. B. die Vorlage nach § 14 Abs. 1 Satz 1 FZV und für die Zulassungsbescheinigung Teil II die Vorlage nach § 6 Abs. 2 Satz 1 FZV. Die Sicherheitscodes stellen daher eine sensible Information dar, die im Rahmen der Datenübermittlung an die in § 37 vorgesehenen Stellen geschützt werden soll. Daher sollen der nach § 30 Abs. 1 Nr. 14 FZV im Register gespeicherte Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I, der nach § 30 Abs. 1 Nr. 11 FZV gespeicherte Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II und die nach § 30 Abs. 1 Nr. 14a FZV gespeicherten Sicherheitscodes der Stempelplaketten nicht übermittelt werden.

Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 38 FZV Abs. 3)

Die Änderungen dienen der Erweiterung der Ermittlungsmöglichkeiten bei zuvor bereits im Ausland zugelassenen Fahrzeugen. Um die missbräuchliche Nutzung ausländischer Zulassungsbescheinigungen einzudämmen und letztlich die organisierte Kriminalität effektiver bekämpfen zu können, werden künftig die Nummern ausländischer Zulassungsbescheinigungen im ZFZR gespeichert, wenn die Fahrzeuge in Deutschland zugelassen werden. Bei Hinweisen auf das Abhandenkommen solcher Dokumente oder die bereits erfolgte Speicherung zu einem anderen Fahrzeug soll das KBA die zuständige Zulassungsbehörde hierüber unterrichten, damit eine Prüfung des Sachverhaltes erfolgen kann.

Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 39 FZV)

Mit der Änderung durch **Buchstabe a** werden künftig auch die Fahrzeugdaten nach § 34 FZV im Auskunftsumfang enthalten sein. Hierbei handelt es sich um Daten aus Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen, die auf der Grundlage der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften von den Überwachungsinstitutionen an das KBA zu übermitteln und im ZFZR zu speichern sind. Hiermit wird Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG umgesetzt. Die Änderung in **Buchstabe a** enthält weiterhin die Ergänzung der Anfrageparameter um die Nummer einer ausländischen Zulassungsbescheinigung. Dies soll die Ermittlungsmöglichkei-

ten der Zulassungsbehörde bei zuvor bereits im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erweitern und der Eindämmung der missbräuchlichen Nutzung ausländischer Zulassungsbescheinigungen sowie letztlich der Bekämpfung organisierter Kriminalität dienen. Zudem werden in **Buchstabe a** die Nummern der Zulassungsbescheinigungen Teil I (hier sowohl die Vordrucknummer als auch die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer) und die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II als Anfrageparameter zu Abgleichszwecken ergänzt. Im Einzelnen wird auf die Begründung zu § 30 Abs. 1 Nr. 14 FZV (s. o.) verwiesen.

Mit der Änderung in **Buchstabe b Doppelbuchstabe aa** wird eine Folgeanpassung der Verweisung vorgenommen angesichts der Ergänzung der Vorschrift durch das Gesetz zur Stärkung der Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zudem werden in **Buchstabe b Doppelbuchst. bb Dreifachbuchst. aaa** die Nummern der Zulassungsbescheinigung Teil I (hier sowohl die Vordrucknummer als auch die von der Zulassungsbehörde aufgebrachte Nummer) und die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II als Anfrageparameter zu Abgleichszwecken ergänzt. Im Einzelnen wird auf die Begründung zu § 30 Abs. 1 Nr. 14 FZV (s. o.) verwiesen. Mit den übrigen Änderungen in **Buchstaben a und b** wird bezweckt, den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sowie die Sicherheitscodes der Stempelplaketten als Ausnahme vom Anwendungsbereich der jeweiligen Abrufermächtigungen des § 39 zu normieren. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 37 FZV) verwiesen. Damit sollen der nach § 30 Abs. 1 Nr. 14 FZV im Register gespeicherte Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I, der nach § 30 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 3 Nr. 3 FZV gespeicherte Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II und die nach § 30 Abs. 1 Nr. 14a FZV gespeicherten Sicherheitscodes der Stempelplaketten nicht übermittelt werden.

Durch die Änderung in **Buchstabe c** wird die gängige Praxis normiert: Das automatisierte Abrufverfahren kann durch das KBA mit vertretbarem Aufwand nur angeboten werden, wenn die abrufberechtigten Stellen über eine überschaubare Anzahl an Kopfstellen an das KBA angebunden sind. Es bedeutet eine maßgebliche Aufwandsreduzierung auf Seiten des KBA, wenn lediglich die Kopfstellen beim KBA angebunden und authentifiziert werden müssen. Den Kopfstellen obliegt dann die Anbindung, Authentifizierung und Anwenderverwaltung der jeweils angeschlossenen abrufenden Stellen und für deren Einhaltung der IT-sicherheitstechnischen Bestimmungen Sorge zu tragen. Die Kopfstellen erhalten die Anfrage-daten von den abrufenden Stellen und leiten diese ohne Veränderung an das KBA weiter. Umgekehrt leiten sie die Auskünfte des KBA ohne Veränderung weiter an die betroffene abrufende Stelle. Nach Abschluss der Weiterleitung sind die Daten zur Vermeidung einer doppelten Datenhaltung zu löschen; unberührt hiervon bleiben allerdings die Protokolldaten für die Datenschutzkontrolle, Datensicherung etc. Die angemessene Auswahl und Anzahl der Kopfstellen ist von den abrufenden Stellen im Einvernehmen mit dem KBA zu bestimmen.

Zu Artikel 1 Nummer 17 (§ 46 Abs. 2 FZV)

Im neu angefügten Satz wird die örtliche Zuständigkeit der Zulassungsbehörden im Zusammenhang mit Maßnahmen bei fehlendem Versicherungsschutz nach § 25 FZV besonders geregelt: Sofern der Versicherungsschutz eines Fahrzeugs abgelaufen ist, erfolgt eine Meldung

des Versicherungsunternehmens gemäß § 25 Abs. 1 FZV an die Zulassungsbehörde, damit diese die Stilllegung des Fahrzeugs veranlasst. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist in diesen Fällen ein sofortiges Handeln auf einer rechtssicheren Grundlage erforderlich. Dies ist bereits in § 46 Abs. 2 Satz 4 FZV geregelt, soll aber angesichts des Beschlusses des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 13.01.2015 (Az. 2 A 133/14.Z) für den Bereich des § 25 FZV besonders klargestellt werden. So soll für alle Anzeigen und Maßnahmen nach § 25 FZV die Zulassungsbehörde zuständig sein, die das Kennzeichen zugeteilt hat. Dies soll zunächst auch bei zwischenzeitlichem Ortswechsel gelten. Nur wenn die infolge Ortswechsels nach § 46 Abs. 2 Satz 1 oder 2 FZV neu zuständige Behörde die Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 13 Abs. 3 Satz 4 FZV berichtigt hat, ist sichergestellt, dass die Zuständigkeit hinreichend geklärt und auch im ZFZR hinterlegt ist.

Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 47 Abs. 1 FZV)

Folgeänderung: Anpassung des Verweises an die Neufassung des § 12 und Präzisierung unter Beachtung des ursprünglichen Zwecks: Angesichts der Bedeutung der Zulassungsbescheinigung Teil II sollen Ausnahmen von den Voraussetzungen zur Ausfüllung eines Vordrucks oder ihrer Ausfertigung nicht zulässig sein (siehe Verordnungsbegründung in der Bundesrats-Drucksache 811/05 S. 181).

Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 48 FZV)

Folgeänderungen: Anpassung der Verweise an die geänderten §§ 12 und 19 ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 50 Abs. 3 FZV)

Die Klarstellung in den Nummern 4, 5 und 6 macht die Aufbrauchregelung aus dem früheren Satz 2 in der bis zum 31.10.2012 gültigen Fassung wieder transparent. Dies erleichtert den Umgang mit fortgeltenden bisherigen Zulassungsbescheinigungen und die Prüfung auf deren Echtheit.

In der neuen Nummer 7 wird der Text der früheren Nummer 7 in der bis zum 31.03.2015 geltenden Fassung wiederhergestellt und um das Enddatum aus dem damalige Satz 2 ergänzt, damit auch hier die damalige Aufbrauchregelung transparent gehalten wird.

Die ab 01.04.2014 eingefügten Nummern 7 und 7a werden der chronologischen Systematik entsprechend zu den Nummern 10 und 11 verschoben. Zugleich wird in diesen Nummern ein redaktionelles Versehen in der Datumsangabe behoben.

Die neue Nummer 12 regelt die Fortgeltung der bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung ausgefertigten Zulassungsbescheinigungen Teil II nach bisherigem Muster. Darüber hinaus sollen zur Ressourcenschonung bei den Zulassungsbehörden und Herstellern oder dessen bevollmächtigten Vertretern bereits vorhandene Vordrucke der Zulassungsbescheinigung Teil II nach bisherigem Muster noch für eine Übergangszeit von mehr als 2 Jahren parallel zum neuen Muster aufgebraucht werden können. Hierzu wird im neuen Satz 2 die Anwendungsregelung getroffen, dass Zulassungsbescheinigungen Teil II noch innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung auch nach bisherigem Muster ausgefertigt werden dürfen.

Zu Artikel 1 Nummer 21 (Anlage 7 FZV)

Die Anforderungen an die Markierung der modifizierten Zulassungsbescheinigung Teil II einschließlich Sicherheitscode werden dargestellt und durch schematische Abbildungen verdeutlicht. Die bisherigen Regelungen aus der Anlage 7 zu § 12 FZV. werden übernommen und mit Angaben zur Ausgestaltung der Markierung und des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II ergänzt. Die sichtbare Markierung stellt eine fälschungerschwerende Sicherheitsabdeckung des darunterliegenden Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II dar. Auf der sichtbaren Markierung ist eine Nummer der Markierung aufgebracht, die die Zuordnung der Markierung zur entsprechenden Zulassungsbescheinigung Teil II im Herstellungsverfahren ermöglicht. Im Gegensatz zu den Druckstücknummern der Stempelplakette oder der Zulassungsbescheinigung Teil I wird mit der Nummer der sichtbaren Markierung keine Funktionalität im internetbasierten Zulassungsverfahren verbunden. Die fälschungerschwerende Sicherheitsabdeckung muss gewährleisten, dass diese sich beim Freilegen oder einer Manipulation unwiderruflich zerstört. Weitere material- und sicherheitsspezifische Anforderungen bei der Ausgestaltung sowie Anforderungen an die Bemaßung der Markierung mit der Sicherheitsabdeckung bzw. mit der freigelegten Abdeckung werden in der Anlage 7 FZV genannt.

Um ein schnelles Erfassen zu ermöglichen, wird der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II neben der unmittelbar lesbaren Form auch maschinenlesbar als ein 2D-Code in Form des DataMatrix-Codes dargestellt.

Der Hersteller von Zulassungsbescheinigungen Teil II wird nach Erstellung von Vordrucken der Zulassungsbescheinigung Teil II die entsprechende Kombination aus der Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II und des Sicherheitscodes an das KBA übermitteln, welches den dafür notwendigen Webservice zur Verfügung stellt. Die Daten werden gemäß den Anforderungen des § 15a Absatz 2 FZV an den Datenschutz und die Datensicherheit im Datenbanksystem des ZFZR gespeichert.

Um das Erfassen auch der Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II zu erleichtern, wird zudem ihre maschinenlesbare Form in DataMatrix als 2 D-Code gemäß den Abbildungen der Anlage 7 eingeführt. Die Maßnahme richtet sich auf die Prozesse des Erfassens der Nummer durch Zulassungsbehörden und Fahrzeughersteller, die damit optimiert werden können.

Zu Artikel 2 - Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Zu Artikel 2 Nummer 1 und 2 (Gebühren-Nrn. 123.1 und 123.2)

Jeweils zu Buchstabe a

Folgeänderung: Anpassung der Verweise (Absatznummer) an die Neufassung des § 12 FZV ohne inhaltliche Änderungen sowie Korrektur redaktioneller Versehen (Nummernverweis).

Jeweils zu Buchstabe b

Die Herstellung einer für die internetbasierte Zulassung modifizierten Zulassungsbescheinigung Teil II mit verdecktem Sicherheitscode verursacht aufgrund der in der Anlage 7 FZV -neu- formulierten Sicherheits- und Qualitätsanforderungen Zusatzkosten in Höhe von etwa 20 Cent (netto) pro Zulassungsbescheinigung Teil II. Unter Berücksichtigung der technischen Bezahlsysteme in den Zulassungsbehörden und der mathematischen Rundungsregeln wird die Gebühr für die Zuteilung einer Zulassungsbescheinigung Teil II über die Zulassungsbehörde (Geb.-Nr. 123.1) deshalb um 0,20 Euro erhöht. Bei der Gebühreinzahlung durch die Fahrzeughersteller sind keine technischen Besonderheiten zu berücksichtigen. Daher wird die Gebühr für die Zuteilung einer Zulassungsbescheinigung Teil II zur Ausfüllung durch den Hersteller oder dessen bevollmächtigten Vertreter unter Berücksichtigung der mathematischen Rundungsregeln um 0,25 Euro erhöht.

Zu Artikel 2 Nummer 3 (Gebühren-Nrn. 221, 222, 223 und 227)

Folgeänderung: Anpassung der Verweise an die Neufassung des § 12 FZV ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Artikel 3 - Bekanntmachungserlaubnis

Angesichts der zahlreichen Änderungen seit Verkündung der FZV vom 3. Februar 2011 soll eine Neuverkündung die Rechtsanwendung erleichtern und Normtransparenz schaffen.

Zu Artikel 4 - Inkrafttreten

Die Verordnung soll wegen der Umstellung der Datenerfassung auf WLTP (Art. 30 Abs. 1 Nr. 28 -neu- FZV) zum 1. Januar 2018 in Kraft treten, um die verbindlichen Vorgaben zum CO₂-Monitoring aus der Delegierten Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XX.XX.2017 zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge (Ares(2017)1030776) und der Delegierten Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XX.XX.2017 zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge (Ares(2016)1889331 und Ares(2017)1109956) fristgerecht umzusetzen.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (NKR-Nr. 4122, BMVI)**

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Jährlicher Erfüllungsaufwand (EU Vorgabe)	76.000 Stunden ab 2022 (1,9 Mio. Euro) Pro Fall 5 Minuten (rund 2 Euro)
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand (EU Vorgabe) iKfz-Projekt	4,4 Mio. Euro (Pro Fall 2,58 Euro) 1,8 Mio. Euro diese Kosten werden 1:1 abgegolten (siehe Weitere Kosten)
Verwaltung Bund (EU Vorgabe) Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand Länder (EU Vorgabe) Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährlicher Erfüllungsaufwand	83.500 Euro 18.500 Euro 1,6 Mio. Euro 7,2 Mio. Euro ab 2022
Weitere Kosten in Form von Gebühren für Bürger <u>und</u> Wirtschaft (gerundet)	2 Mio. Euro pro Jahr (Pro Fall 0,20 bis 0,25 Euro)
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Regelungsvorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.

,One in one out'-Regel	Die ,One in one out'-Regelung kommt in diesem Fall nicht zum Tragen, da es sich zum einen um die Umsetzung von EU Vorgaben handelt und zum anderen die Kosten der Wirtschaft in Höhe von 1,8 Mio. Euro 1:1 über Gebühren kompensiert werden.
Evaluierung	Das Ressort wird dem Nationalen Normenkontrollrat über die beabsichtigte Wirkung des Ziels und den Nutzen der Regelungen über die internetbasierte Zulassung von Kraftfahrzeugen alle fünf Jahre berichten. Dies erstmals zum 1.1.2019.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand transparent und nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Der Entwurf beinhaltet im wesentlichen folgenden Regelungsbereiche:

- Anpassung an EU-Recht im Bereich der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen

Die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen wird auf europäischer Ebene geregelt. Um künftig realitätsnähere Emissionsdaten erhalten zu können (Abgas-Thematik), hat die Europäische Kommission das bestehende Verfahren überarbeitet. Dabei wurde das bestehende Regelprüfverfahren zur Ermittlung der Emissionen an das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge umgestellt (WLTP-Verfahren – Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Aufgrund dessen sind neue fahrzeugbezogene Daten zum CO₂-Monitoring zu erheben und im Fahrzeugregister zu speichern.

- Vorbereitung der 3. Stufe der internetbasierten Kfz-Zulassung

Neben den bereits internetbasiert durchführbaren Vorgängen „Außerbetriebsetzung“ und „Wiederzulassung“ sollen auch alle weiteren Zulassungsvorgänge internetbasiert ermöglicht werden. Hierzu ist es erforderlich, die Zulassungsbescheinigung Teil II mit einem digitalisierbaren Sicherheitscode auszustatten. Die hierfür erforderlichen Vorgaben werden mit dem Entwurf geregelt. Zudem wird in Folge auch die entsprechende Gebührenordnung angepasst.

- Anpassung der zulassungsrechtlichen Einstufung von selbstfahrenden Futtermischwagen

Bisher waren solche Fahrzeuge aufgrund der Motorisierung ebenfalls zulassungs- und steuerpflichtig. Unter bestimmten Voraussetzungen wie z.B. einer Geschwindigkeitsbegrenzung, werden diese Fahrzeuge nun von den Zulassungsverfahren befreit.

II.1 Erfüllungsaufwand:

Maßgebliche Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand lösen die europarechtlichen Regelungen sowie die Vorgaben zur Vorbereitung der 3. Stufe iKfz aus. Sie stellen sich derzeit wie folgt dar:

Bürgerinnen und Bürger (76.000 Stunden ab 2022, pro Fall 5 Minuten) – EU-Vorgabe

Aufgrund der europarechtlichen Anforderung, zusätzliche Daten im Zusammenhang mit dem CO₂-Monitoring zu erheben, erhöht sich die Bearbeitungszeit der Zulassung in den Zulassungsbehörden. Dies hat Auswirkungen auf die Aufenthaltszeit, da die zusätzlichen Daten aus der sogenannten CoC (EU-Übereinstimmungsbescheinigung) ausgelesen werden müssen. Da die Anzahl an WLTP-relevanten Fahrzeugen mit den Jahren ansteigt, wird der Erfüllungsaufwand für die ersten fünf Jahre differenziert wie folgt dargestellt:

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger aufgrund des WLTP-Verfahrens				
Jährlicher Personalaufwand				
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Fallzahl	Zeitaufwand in Stunden
2018	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	738.011	61.501
2019	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	1.089.068	90.756
2020	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	1.073.977	89.498
2021	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	994.088	82.841
2022	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	913.228	76.102

Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand sowohl aus der EU Vorgabe als auch aufgrund der Vorbereitung zur Umsetzung der Stufe 3 der internetbasierten Zulassung.

WLTP Verfahren – EU Vorgabe (4,4 Mio. Euro, pro Fall 2,58 Euro)

Entsprechend der Darstellung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger, wird der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft ebenfalls für die ersten fünf Jahre differenziert betrachtet:

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aufgrund des WLTP-Verfahrens					
Jährlicher Personalaufwand					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (30,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
2018	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.314.056	3.390.264
2019	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.989.427	5.132.722
2020	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.995.485	5.148.351
2021	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.850.779	4.775.010
2022	Zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Neuzulassung gem. WLTP	5	2,58	1.700.482	4.387.244

Stufe 3 der internetbasierten Zulassung (1,8 Mio. Euro, pro Fall 0,20 Euro, 1:1 durch Gebühren kompensiert)

Infolge der Regelung zur internetbasierten Fahrzeugzulassung entstehen erhöhte Produktionskosten für den Hersteller der Zulassungsbescheinigungen Teil II aufgrund der Ausstattung mit einem digitalisierbaren Sicherheitscode. Pro Zulassungsbescheinigung sind dies circa 0,20 Euro. Mit ca. 9 Mio. auszufertigenden Zulassungen im Jahr liegen die erhöhten Produktionskosten demnach bei rund 1,8 Mio. Euro. Diese Kosten werden über die Entgelte gedeckt, die der Hersteller beim Absatz der Zulassungsbescheinigungen Teil II erhalten wird und finden Eingang in die entsprechenden Gebühren-Nummern (siehe Weitere Kosten).

Verwaltung

Bund:

WLTP-Verfahren – EU Vorgabe (45.500 Euro einmalig, 18.500 Euro jährlich)

Für das KBA entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand durch die Einführung des WLTP-Messzyklus. Die künftig im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) zu speichernden Daten werden um insgesamt 13 Parameter erweitert. Zudem ist das bestehende Mitteilungsverfahren der Zulassungsbehörden an das ZFZR um 13 Elemente zu erweitern. Dies zieht Änderungen im Schema sowie in der Datenbank nach sich. Die Suchverfahren im ZFZR müssen angepasst werden. Zudem sind einige der ZFZR-Auskunftsverfahren anzupassen, um sicherzustellen, dass die in den europäischen Normen verankerten Zulassungsverbote beachtet werden.

Für

- die Modellierung der Änderungen (ca. 120 Stunden),
- die Programmierung (ca. 200 Stunden) sowie

- die Testdurchführung und die Aktualisierung von Verfahrensdokumenten (ca. 130 Stunden)

entstehen daher einmalige Umstellungskosten von insgesamt 21.500 Euro (Tarif 46,64 Euro/Stunde, 450 Stunden insgesamt).

Darüber hinaus entstehen bei der Zulassungsstelle der Bundeswehr einmalige Umstellungskosten für die Umstellung der Datenerfassung auf WLTP von 24.000 Euro und ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand für die zusätzliche Bearbeitungszeit im Zulassungsverfahren von 18.500 Euro.

Stufe 3 der internetbasierten Zulassung (einmalig 38.000 Euro)

Zudem entsteht einmaliger Umstellungsaufwand beim KBA von 38.000 Euro für die Aufnahme des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II in das Datenbanksystem des ZFZR aufgrund der Vorbereitung der dritten Umsetzungsstufe zur internetbasierten Zulassung.

Länder und Kommunen:

WLTP-Verfahren – EU Vorgabe (1,05 Mio. Euro einmalig, 7,2 Mio. Euro jährlich)

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht für die nach Landesrecht zuständigen Behörden durch die Schulung der Beschäftigten hinsichtlich der künftigen Erfassungsmerkmale bei einer Neuzulassung eines Fahrzeugs sowie aufgrund der Anpassungen der internen Prozesse bzw. die Anpassung der Software. Folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Kosten:

Einmaliger Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in den nach Landesrecht zuständigen Behörden						
Einmaliger Personalaufwand						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Aufwand für die Teilnahme an der Schulung zu den Änderungen der FZV bzgl. WLTP	1	14.700	14.700	33,05	485.835
2.	Aufwand für die internen Prozessanpassungen der Arbeitsabläufe/Software	4	691	2.764	38,20	105.585
Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und interne Prozessanpassungen						591.420
Einmaliger Sachaufwand						
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten		Kosten pro Aufwandsposten in €		Einmaliger Sachaufwand in €
3.	Fremdleistung für die Anpassung der Software	420		2.500		1.050.000
Summe einmaliger Sachaufwand für die Anpassung der Prozessabläufe						1.050.000

Entsprechend der Darstellung des Erfüllungsaufwandes für Bürgerinnen und Bürger entsteht der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden durch die elektronische Erfassung und dem Auslesen der zusätzlichen Daten aus dem CoC pro Bearbeitung einer Neuzulassung. Im Durchschnitt ändert sich die Bearbeitungsdauer eines Vorgangs um ca. fünf Minuten. Ab dem Jahr 2022 wird der Anstieg des Erfüllungsaufwands in den Zulassungsbehörden für Personal ca. 7,2 Mio. Euro pro Jahr betragen (siehe folgende Tabelle).

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung von Neuzulassungen gemäß WLTP in den Behörden					
Jährlicher Personalaufwand					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mD:27,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
2018	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	2.052.067	4.781.316
2019	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	3.078.495	7.172.893
2020	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	3.069.462	7.151.846
2021	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,33	2.844.867	6.628.540
2022	Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Neuzulassungen gem. WLTP	5	2,75	2.613.710	7.187.703

II.2 Weitere Kosten

Infolge der Regelung zur internetbasierten Fahrzeugzulassung entstehen zusätzliche Produktionskosten von 1,8 Mio. Euro aufgrund der Ausstattung der Fahrzeugzulassungsbescheinigung Teil II mit einem digitalisierbaren Sicherheitscode. Diese Kosten werden über die Entgelte gedeckt, die der Hersteller beim Absatz der Zulassungsbescheinigungen Teil II erhalten wird. Diese werden über Gebühren wie folgt erhoben:

Die Mehrkosten für eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II betragen rund 0,23 Euro. Zulassungsbescheinigungen Teil II werden durch das KBA zum einen den Zulassungsbehörden zur Nutzung in den örtlichen Verfahren (ca. 5.009.500 Stück/Jahr) und zum anderen an Hersteller (ca. 4.088.740 Stück/Jahr) ausgegeben. Die Gebühren für private und gewerbliche Fahrzeughalter sowie für Hersteller von Fahrzeugen erhöhen sich somit um rund 2 Mio. Euro pro Jahr.

II.3 ‚One in one out‘-Regelung

Die ‚One in one out‘-Regelung kommt in diesem Fall nicht zum Tragen, da es sich zum einen um die Umsetzung von EU Vorgaben handelt und zum anderen die Kosten der Wirtschaft in Höhe von 1,8 Mio. Euro 1:1 über Gebühren kompensiert werden.

II.4 Evaluierung

Das Ressort wird dem Nationalen Normenkontrollrat über die beabsichtigte Wirkung des Ziels und den Nutzen der Regelungen über die internetbasierte Zulassung von Kraftfahrzeugen alle fünf Jahre berichten. Dies erstmals zum 1.1.2019.

III. Votum

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

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin