

10.01.19

Vk - In - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
des Innern, für Bau und Heimat
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit**

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

A. Problem und Ziel

Das Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern soll für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung durch eine internetbasierte Abwicklung effizienter und weniger zeitaufwändig gestaltet werden. Mit dieser Änderungsverordnung sollen hierzu die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angepasst und ergänzt werden, um den bereits im Projekt i-Kfz erreichten Umfang an digitalisierten Verwaltungsprozessen im Kfz-Zulassungswesen weiter auszubauen. Die bereits internetbasiert möglichen Verfahren der Außerbetriebsetzung und der Wiederzulassung in bestimmten Fallkonstellationen sollen in stärkerem Maße automatisiert und auf weitere Fallkonstellationen ausgeweitet werden. Zudem sollen weitere Verfahren in die internetbasierte Abwicklung einbezogen werden.

Weiterhin soll der fahrzeugindividuelle Datensatz aus der EG-Übereinstimmungsbescheinigung digital verfügbar gemacht werden. Seit der Einführung des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, WLTP) müssen die Zulassungsbehörden bis zu 13 Daten manuell aus der Übereinstimmungsbescheinigung in den Zulassungsdatsatz und zum Teil in die Zulassungsdokumente übertragen, was zeitaufwändig und fehlerträchtig ist. Zudem muss für die internetbasierte Fahrzeugzulassung ein Verfahren zur Verifizierung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge auf der Grund-

lage ihres genehmigten Typs ermöglicht werden. Dafür ist es notwendig, dass die Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen digital verfügbar gemacht werden.

Daneben sind einige redaktionelle Versehen zu berichtigen.

B. Lösung

Im Rahmen der internetbasierten Fahrzeugzulassung können unter Nutzung der hierfür eingeführten Ermächtigung im Straßenverkehrsgesetz bestimmte Verfahren vollständig internetbasiert abgewickelt werden und in den digitalen Erlass eines automatisierten Verwaltungsaktes münden. Dies sind die Außerbetriebsetzung und der Wohnort- oder Halterwechsel unter Kennzeichenmitnahme. Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 31. Juli 2017 ist bereits eine digital erfassbare und verarbeitungsfähige Zulassungsbescheinigung Teil II eingeführt worden. Durch diese Vorbereitung kann nun auch die Beantragung einer Erstzulassung für ein neues Fahrzeug internetbasiert abgebildet werden. Darüber hinaus können alle Konstellationen der Wiederezulassung sowie die Umschreibung bei Halterwechsel oder eine Adressänderung nach Umzug des Halters internetbasiert beantragt werden. Diese Verfahrensdigitalisierungen können für natürliche Personen als Halter angeboten werden. Hierzu werden die FZV und GebOSt angepasst.

Zudem soll eine nationale Verpflichtung der Fahrzeughersteller zur digitalen Übermittlung der Datensätze zu Übereinstimmungsbescheinigungen eingeführt werden. Diese sollen in einer Zentralen Datenbank beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeichert werden und für die Prüfung von Fahrzeugeigenschaften, im Zulassungsverfahren und zu weiteren Zwecken zur Verfügung stehen. Dies ist zur Vereinfachung der Prozesse angemessen, da diese Daten den Herstellern ohnehin in digitaler Form vorliegen.

Daneben sollen redaktionelle Berichtigungen in der FZV und BKatV erfolgen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund:

Für den Bund sind keine Auswirkungen auf Gebühren, Steuern oder Infrastrukturabgabe zu erwarten.

Länder und Kommunen:

Eine belastbare Entfaltung des Nutzungspotenzials der neuen E-Government-Verfahren wird sich voraussichtlich über einen langen Zeitraum erstrecken. Etwaige damit verbundene Auswirkungen von veränderten Gebühreneinnahmen sind derzeit nicht haushalterisch einschätzbar.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Bürgerinnen und Bürger

Bei Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch diese Verordnung **kein Umstellungsaufwand**.

Der jährliche Erfüllungsaufwand ändert sich für die privaten Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die nun weitere Zulassungsvorgänge internetbasiert abwickeln können. Etabliert sich die Nutzung der internetbasierten Zulassungsverfahren im Lauf der Zeit, ist mit einer **jährlichen** Entlastung der Bürgerinnen und Bürger um insgesamt knapp **3 Mio. Stunden Zeitaufwand** und um rund **20 Mio. Euro** Sachaufwand aufgrund der entfallenden Wege zu den Zulassungsbehörden zu rechnen.

E.2 Wirtschaft

Bei der Wirtschaft sind von der Einführung der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen die Kraftfahrzeughersteller mit EG-Typengenehmigungen betroffen, deren Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen werden sollen. Für die deutschen Fahrzeughersteller wird dadurch kein wesentlicher Erfüllungsaufwand erwartet, zumal teilweise bereits freiwillig Daten an diese Datenbank beim KBA gemeldet werden. Die Verfahren der internetbasierten Fahrzeugzulassung können auch in Stufe 3 i-Kfz von den gewerblichen Haltern weiterhin ausschließlich natürliche Personen nutzen. Mit zunehmender Nutzung der neuen internetbasierten Verfahren ist eine Entlastung der gewerblichen Halter um rund 4,9 Mio. Euro pro Jahr zu erwarten (davon entfallen rund 1,5 Mio. Euro Entlastung auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten). Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt diese jährliche Entlastung der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von 4,9 Mio. Euro dar.

E.3 Verwaltung

Von der Stufe 3 der internetbasierten Fahrzeugzulassung sind das KBA und die Zulassungsbehörden (Landesebene) betroffen. Für die Einführung von Stufe 3 entsteht voraussichtlich einmaliger Umstellungsaufwand von insgesamt rund 5,2 Mio. Euro (rd. 5,1 Mio. Euro bei den Zulassungsbehörden und rd. 100.000 Euro beim KBA) .

Mit zunehmender Nutzung der internetbasierten Verfahren wird die Verwaltung insgesamt entlastet. Langfristig wird die Entlastung auf jährlich rund 2,2 Mio. Euro (rd. 2,3 Mio Euro Entlastung bei den Zulassungsbehörden gegenüber rd. 100.000 Euro Erfüllungsaufwand beim KBA) geschätzt.

Für die Umstellung einer zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen und die Implementierung der dazugehörigen Webservices und -anwendungen entsteht beim KBA ein einmaliger Aufwand von rund 1,9 Mio. Euro. Für den Betrieb und die Pflege der Datenbank sowie für die Anwendung der Systeme im Fachbereich entsteht jährlich zusätzlicher Erfüllungsaufwand von rund 303 Tsd. Euro.

Insgesamt wird der einmalige **Umstellungsaufwand**, der durch diese Verordnung für die Verwaltung ausgelöst wird, auf rund **7 Mio. Euro** geschätzt. Der **jährliche Erfüllungsaufwand** sinkt um rund **2 Mio. Euro**.

	Saldo jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro			Umstellungsaufwand in Tsd. Euro		
	i-Kfz	COC	Summe	i-Kfz	COC	Summe
Bürgerinnen und Bürger	(- 3 Mio. h) - 20.000	-	(-3 Mio. h) - 20.000	-	-	-
Wirtschaft	- 4.882	-	- 4.882	-	1.639	1.639
Verwaltung	- 2.162	303	- 1.859	5.200	1.866	7.066
davon: - Länder	-2.258	-	-2258	5.100	-	5.100
- Bund (KBA)	96	303	399	100	1.866	1.966

F. Weitere Kosten

Mit der Ausdehnung der Zulassungsverfahren, die internetbasiert angeboten werden, werden auch die Gebühren für diese Zulassungsverfahren angepasst bzw. differenziert. Dies geschieht in den Fällen, in denen veränderte Aufwände der Verwaltung dies rechtfertigen. Bei voller Entfaltung des prognostizierten Nutzungspotentials wird für die internetbasierte Erstzulassung ein Anstieg der jährlichen Gebühren

für Halterinnen und Halter um rund 9,6 Mio. Euro und für die internetbasierte Umschreibung/Wiederzulassung auf einen neuen Halter von rund 43,5 Mio. Euro jährlich für Versandkosten geschätzt.

Mit der internetbasierten Abwicklung von Zulassungsverfahren entfallen Wartezeiten der Halter bei der Behörde, bis ihr Anliegen in Vor-Ort-Verfahren bearbeitet werden (geschätzt durchschnittlich 21 Minuten pro Fall).

10.01.19

Vk - In - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
des Innern, für Bau und Heimat
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit**

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

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 9. Januar 2018

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Daniel Günther

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

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

mit Begründung und Vorblatt.

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

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

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Helge Braun

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

Vom ...

Es verordnen

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c, d, f, k, m, s und t, des § 6a Absatz 2, 3 und 8, des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 1, 2, 6 bis 10, des § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 und des § 47 Nummer 1 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes, § 6a Absatz 2, 3 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung, von denen § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c, d, f, k, m, s und t, § 6a Absatz 2, § 26a Absatz 1 Nummer 1 und 2 und § 47 Nummer 1, 3 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 und 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), § 6a Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) und § 6a Absatz 8 des Straßenverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 1 Nummer 4 des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722) geändert worden sind und § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 1, 2, 6 bis 10 des Straßenverkehrsgesetzes durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722) eingefügt worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,

- aufgrund des § 6 Absatz 1 Nummer 5c in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes, die zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und Buchstabe c des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 14. März 2018 (BGBl. I S. 374), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam,

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 8 und 9 in Verbindung mit Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes, die zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und Buchstabe b des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I 1802) geändert worden sind, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 14. März 2018 (BGBl. I S. 374), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat gemeinsam:

Artikel 1

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch *Artikel 1 der Verordnung vom 31. Juli 2017 (BGBl. I S. 3090)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert.

a) Die Angaben zu Abschnitt 2a werden wie folgt gefasst:

„Abschnitt 2a

Internetbasierte Zulassung

§ 15a Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren

Unterabschnitt 1

Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren

§ 15b Portal

§ 15c Antrag

§ 15d Sicherheitscodes

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

§ 15f Bekanntgabe, Wirksamkeit und Vorbehalt der Nachprüfung

Unterabschnitt 2

Internetbasierte Außerbetriebsetzung

§ 15g Antrag auf Außerbetriebsetzung

§ 15h Außerbetriebsetzung

Unterabschnitt 3
Internetbasierte Erstzulassung, Wiederzulassung und Änderung
bei Halter- und Wohnsitzwechsel

§ 15i Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und Änderungen

§ 15j Internetbasierte Erstzulassung

§ 15k Internetbasierte Wiederzulassung

§ 15l Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebnahme“.

b) Nach der Angabe zu § 45 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 45a Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen“.

c) Die Angabe zu Anlage 8b wird wie folgt gefasst:

„Anlage 8b Verifizierung und Verarbeitung der Daten für internetbasierte Zulassungsverfahren“.

2. § 6 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird nach den Wörtern „erstmaliger Zulassung“ das Wort „(Erstzulassung)“ eingefügt.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Der Nachweis nach Satz 1 gilt als geführt, wenn die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung zu diesem Fahrzeug von der Zulassungsbehörde unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer aus

a) der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen des Kraftfahrt-Bundesamtes oder,

b) soweit sie in der in Buchstabe a bezeichneten Datenbank nicht vorliegen, aus der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union

abgerufen worden sind.“

3. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Zulassungsbescheinigung Teil I wird nach den Vorgaben der Anlage 5 ausgefertigt. Sie ist mit einer sichtbaren Markierung mit der Aufschrift „Nur für internetbasierte Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ zu versehen. Die sichtbare Markierung trägt zudem eine Druckstücknummer, die für jede Zulassungsbescheinigung Teil I nur einmal vergeben sein darf. Die sichtbare Markierung muss ferner die darunterliegende Markierung mit der Aufschrift „Dokument nicht mehr gültig“ und einen Sicherheitscode so verdecken, dass die darunterliegende Markierung und der Sicherheitscode nur durch Freilegung unumkehrbar sichtbar gemacht werden können.“

b) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Kraftfahrt-Bundesamt stellt der Zulassungsbehörde

1. die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung im automatisierten Abrufverfahren aus einer in § 6 Absatz 3 Satz 2 genannten Datenbank oder
 2. Typdaten, soweit keine Daten nach Nummer 1 vorliegen,
- zur Verfügung, damit die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung Teil I maschinell ausfüllen kann.“

4. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Hinweis „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes in internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig““ durch die Wörter „Hinweis „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.““ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Der Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung steht es gleich, wenn ihre Daten von der Zulassungsbehörde unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer aus einer in § 6 Absatz 3 Satz 2 genannten Datenbank abgerufen worden sind.“

bb) Der neue Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Für eine maschinelle Ausfüllung gilt § 11 Absatz 3 entsprechend.“

cc) In dem neuen Satz 5 werden nach dem Wort „Übereinstimmungsbescheinigung“ ein Komma und die Wörter „wenn diese vorgelegt wurde,“ eingefügt.

5. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „Berichtigung“ durch das Wort „Änderung“ ersetzt.

bb) In Nummer 9 wird das Wort „Verkehrsverbote“ durch das Wort „Verkehrsbeschränkungen“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nummer 1 und 2 wird jeweils das Wort „Berichtigung“ durch das Wort „Änderung“ ersetzt.

bb) In Satz 5 wird das Wort „berichtigt“ durch das Wort „ändert“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Tritt ein Wechsel in der Person des Halters ein, hat der bisherige Halter oder Eigentümer dies unverzüglich der Zulassungsbehörde zum Zweck der Änderung der Fahrzeugregister mitzuteilen; die Mitteilung ist entbehrlich, wenn der Erwerber seinen Pflichten nach Satz 3 bereits nachgekommen ist. Die Mitteilung muss das Kennzeichen des Fahrzeugs, Namen, Vornamen und vollständige Anschrift des Erwerbers sowie dessen Bestätigung, dass die Zulassungsbescheinigung übergeben wurde, enthalten. Der Erwerber hat unverzüglich nach Halterwechsel der für seinen Wohnsitz oder Sitz zuständigen Zulassungsbehörde die neuen Halterdaten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes und die Fahrzeugdaten nach § 6 Absatz 4 mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen, unter Vorlage des Versicherungsnachweises nach § 23 die Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung Teil I zu beantragen und die Zulassungsbescheinigung Teil II zur Änderung vorzulegen (Umschreibung). Sofern dem Fahrzeug bisher ein Kennzeichen einer anderen Zulassungsbehörde zugeteilt war, hat der Erwerber unverzüglich nach Halterwechsel die Zuteilung eines neuen Kennzeichens zu beantragen oder mitzuteilen, dass das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden soll. Kommt der bisherige Halter oder Eigentümer seiner Mitteilungspflicht nach Satz 1 nicht nach oder wird das Fahrzeug nicht unverzüglich umgemeldet oder außer Betrieb gesetzt oder erweisen sich die mitgeteilten Daten des neuen Halters oder Eigentümers als nicht zutreffend, kann die Zulassungsbehörde die Zulassungsbescheinigung im Verkehrsblatt mit einer Frist von vier Wochen zur Vorlage bei ihr aufbieten. Mit erfolglosem Ablauf des Aufgebots endet die Zulassung des Fahrzeugs. Die Zulassungsbehörde teilt das

Ende der Zulassung dem bisherigen Halter oder Eigentümer mit. Abweichend von Satz 5 kann die Zulassungsbehörde auch eine Anordnung nach Absatz 1 Satz 5 erlassen. Im Falle einer Anordnung nach Satz 8 gilt Absatz 1 Satz 6 entsprechend.“

6. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden im Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „oder der Verfügungsberechtigte dies bei der Zulassungsbehörde“ durch die Wörter „dies bei der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde nach § 46 Absatz 2“.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Legt ein Dritter alle nach Satz 1 erforderlichen Unterlagen vor, gilt er als von dem Halter bevollmächtigt, die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs zu beantragen.“

cc) Im neuen Satz 5 werden die Wörter „Sätzen 1 bis 3“ durch die Wörter „Sätzen 1 bis 4“ ersetzt.

dd) Im neuen Satz 6 wird die Angabe „Satz 4“ durch die Angabe „Satz 5“ ersetzt und werden nach den Wörtern „§ 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2“ die Wörter „oder Absatz 4 Satz 4“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Soll ein nach Absatz 1 Satz 1 bis 3 außer Betrieb gesetztes Fahrzeug wieder zum Verkehr zugelassen“ durch die Wörter „Soll ein nach Absatz 1 Satz 1 bis 3 außer Betrieb gesetztes Fahrzeug auf den selben Halter oder einen neuen Halter wieder zum Verkehr zugelassen (Wiederzulassung)“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 1 ist die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II bei einer Wiederzulassung auf den selben Halter nicht erforderlich.“

cc) Im neuen Satz 4 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.

7. Abschnitt 2a wird wie folgt gefasst:

**„Abschnitt 2a
Internetbasierte Zulassung**

§ 15a

Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren

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

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

(3) Soweit für internetbasierte Verfahren auf informationstechnische Systembestandteile zurückgegriffen wird, die einen Zugang zu den beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten

Daten ermöglichen, sind die vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten und im Bundesanzeiger sowie nachrichtlich im Verkehrsblatt veröffentlichten Standards

a) für die Datenübermittlung und

b) für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme

einzuhalten. Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung sowie gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten automatisiert zu löschen. Ergibt sich in dieser Frist der Bedarf für eine längere Speicherung zum Zwecke der Datenschutzkontrolle oder Datensicherheit, hat die Löschung unverzüglich nach Fortfall dieses Bedarfs zu erfolgen.

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

Unterabschnitt 1

Gemeinsame Regelungen

für internetbasierte Zulassungsverfahren

§ 15b

Portal

(1) Ein nach dieser Verordnung erforderlicher Antrag ist, wenn er elektronisch gestellt wird, über das von der Zulassungsbehörde hierfür eingerichtete informationstechnische System (Portal) zu stellen. Stellt der Halter einen solchen internetbasierten Antrag, werden die in das Portal der Zulassungsbehörde eingegebenen und von diesem Portal erstellten Daten

1. in die manuelle Bearbeitung und Entscheidung der Zulassungsbehörde übertragen, ohne dass die Zulassungsbehörde dabei an das Ergebnis der maschinellen Vorprüfung im Portal gebunden ist, oder
2. nach maschineller Prüfung im Portal zusammen mit der vollständig durch eine automatische Einrichtung des Portals der Zulassungsbehörde erlassenen Entscheidung (automatisierte Entscheidung) nach deren Abruf oder spätestens nach Ende von deren

Bereitstellungsdauer an die internen informationstechnischen Verfahren der Zulassungsbehörde übermittelt.

Die Übermittlung der Daten nach Satz 1 erfolgt elektronisch über ein vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtetes Verfahren. Die im Portal der Zulassungsbehörde zu dem jeweiligen Dialog gespeicherten Daten sind nach ihrer Übermittlung nach Satz 1 unverzüglich oder nach einem Abbruch des Vorgangs spätestens nach 30 Minuten zu löschen.

(2) Nach Maßgabe des § 15a Absatz 3 erfolgen

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

Verfahren, die mit der beantragten Amtshandlung in Zusammenhang stehen, ohne hierfür Voraussetzung zu sein, sind nicht an die Standards für die Datenübermittlung nach § 15a Absatz 3 Satz 1 Buchstabe a, jedoch an die Standards für die Mindestsicherheitsanforderungen an die beteiligten informationstechnischen Systeme nach § 15a Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b gebunden. Werden im Fall des Satzes 2 die Standards für die Datenübermittlung nach § 15a Absatz 3 Satz 1 Buchstabe a nicht beachtet, ist durch die Zulassungsbehörde sicherzustellen, dass diese Verfahren im Zusammenhang mit der elektronischen Antragstellung nach Absatz 1 Satz 1 verwendet werden können.

§ 15c

Antrag

(1) Ein elektronischer Antrag setzt eine sichere Identifizierung des Halters

1. anhand eines elektronischen Identitätsnachweises nach § 18 des Personalausweisgesetzes oder nach § 78 Absatz 5 des Aufenthaltsgesetzes oder
2. anhand sonstiger geeigneter technischer Verfahren mit gleichwertiger Sicherheit für die Identifizierung

voraus. Die Gleichwertigkeit der Sicherheit von Verfahren ist gegeben, wenn das Verfahren einem vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik festgestellten

und im Bundesanzeiger bekanntgegebenen Verfahren genügt. Die für den Antrag erforderlichen Angaben sind, soweit elektronisch auslesbar, aus dem zur Identifizierung verwendeten Verfahren zu übernehmen.

(2) Die vom Halter eingegebenen Daten werden durch das Portal der Zulassungsbehörde maschinell verifiziert und verarbeitet. Dabei werden die eingegebenen Daten mit den im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten abgeglichen und durch ein automatisiertes Programm im Portal der Zulassungsbehörde auf das Vorliegen der Voraussetzungen geprüft. Führt die Verifizierung und Verarbeitung zu einem Ergebnis, das einer antragsgemäßen Entscheidung entgegensteht, ist dies im internetbasierten Dialog dem Halter anzuzeigen. Der Halter kann in diesem Fall

1. die Angaben bis zu drei Mal korrigieren, worauf jeweils eine erneute Verifizierung und Verarbeitung erfolgt,
2. den internetbasierten Dialog zur internetbasierten Antragstellung abbrechen oder
3. mit den unveränderten Angaben den Antrag elektronisch stellen.

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

§ 15d

Sicherheitscodes

(1) Für die Bearbeitung von Anträgen in internetbasierten Zulassungsverfahren werden, soweit erforderlich,

1. die Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach § 10 Absatz 3 Satz 3,
2. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 11 Absatz 1 Satz 4,
3. der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 12 Absatz 2 Satz 3 erfasst und nach § 15c Absatz 2 verifiziert.

(2) Um den Sicherheitscode der Stempelplaketten als Nachweis der Entstempelung sichtbar zu machen, darf der Halter die den Sicherheitscode verdeckende Schicht der Stempelplaketten auf den Kennzeichenschildern entfernen. Um den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung

Teil I sichtbar zu machen, darf der Halter die Markierung mit der Aufschrift „Nur für internetbasierte Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ entfernen, wodurch der Schriftzug „Dokument nicht mehr gültig“ in der Zulassungsbescheinigung Teil I sichtbar wird. Um den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II als Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II sichtbar zu machen, darf der Halter die Markierung „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“ entfernen, wodurch der Schriftzug „Dokument nicht mehr gültig“ in der Zulassungsbescheinigung Teil II sichtbar wird.

(3) Ein Kennzeichenschild, bei dessen Stempelplakette der Sicherheitscode sichtbar ist, gilt als ungestempelt Kennzeichen im Sinne des § 10 Absatz 4 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 12.

§ 15e

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

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

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

Für die Anbringung von Prüfplaketten und Prüfmarken gilt § 29 Absatz 2 Satz 3 bis 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Die Zuteilung durch die Zulassungsbehörde erfolgt durch Versand zusammen mit Stempelplaketten nach § 15i Absatz 4 Nummer 1.

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

1. die jeweilige Technische Prüfstelle,
 2. die amtlich anerkannte Überwachungsorganisation,
 3. die anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt, soweit sie Sicherheitsprüfungen durchführt, oder
 4. jede andere Stelle, der die berechnigte Person angehört,
- sicherstellt, dass die Aufbringung der Prüfziffer unterschiedslos jedermann angeboten wird; die Öffentlichkeit ist vom Anbieter in geeigneter Weise darüber zu unterrichten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 15f

Bekanntgabe, Wirksamkeit und Vorbehalt der Nachprüfung

(1) Die Zulassungsbehörde gibt die das internetbasierte Zulassungsverfahren abschließende Entscheidung bekannt

1. im Fall der manuellen Bearbeitung und Entscheidung der Zulassungsbehörde nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides,
2. im Fall der automatisierten Entscheidung nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2
 - a) durch die Bereitstellung der Entscheidung in Form eines schreibgeschützten elektronischen Dokuments in einem üblichen Format im Portal der

Zulassungsbehörde zum Abruf durch den Halter für die Dauer von 30 Minuten unmittelbar nach Abschluss des maschinellen Prüfungsvorgangs,

- b) falls der Abruf nach Buchstabe a nicht erfolgt ist, durch Übersendung des Ausdrucks des elektronischen Dokuments an den Halter.

(2) Die Zulassung oder ihre Änderung ist wirksam

1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 oder Nummer 2 Buchstabe b am dritten Tag, der dem Tag folgt, am dem die Zulassungsbehörde den Bescheid oder den Ausdruck abgesandt hat,
2. im Fall des Absatzes 1 Nummer 2 Buchstabe a am Tag des Abrufes.

(3) Eine automatisierte Entscheidung nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 steht einen Monat beginnend mit dem Tag, an dem die Zulassung oder ihre Änderung nach Absatz 2 wirksam wird, unter dem Vorbehalt der Nachprüfung, Aufhebung und Neuentscheidung durch die Zulassungsbehörde. Die Zulassungsbehörde hat zu gewährleisten, dass

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

(4) Ist die Bekanntgabe einer automatisierten Entscheidung nach Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a erfolgt, werden die Daten aus dem Portal der Zulassungsbehörde zusätzlich zu § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 über das vom Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtete Verfahren auch unmittelbar an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister übermittelt.

Unterabschnitt 2

Internetbasierte Außerbetriebsetzung

§ 15g

Antrag auf Außerbetriebsetzung

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

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

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

Bei Wechselkennzeichen nach § 8 Absatz 1a gilt Satz 1 Nummer 2 mit der Maßgabe, dass zusätzlich der Sicherheitscode der Stempelplakette des gemeinsamen Kennzeichenteils erfasst werden muss, wenn kein weiteres Fahrzeug zugelassen bleibt. .

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

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

(4) Beantragt ein Dritter die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs, gilt es als vom Halter hierzu bevollmächtigt, wenn die Sicherheitscodes der Stempelplaketten nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 2, und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 erfasst werden. Im Fall

des Satzes 1 gilt § 15c Absatz 1 mit der Maßgabe, dass die sichere Identifizierung des Dritten erfolgen muss und die Halterdaten einzugeben sind.

§ 15h

Außerbetriebsetzung

(1) Liegen die Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung nach maschineller Prüfung durch das Portal der Zulassungsbehörde vor, wird das Fahrzeug in einer automatisierten Entscheidung nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 außer Betrieb gesetzt. Abweichend von § 15f Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b erfolgt die Bekanntgabe der automatisierten Entscheidung, falls diese nicht aus dem Portal der Zulassungsbehörde abgerufen wird, durch

1. Versendung einer De-Mail-Nachricht im Sinne des § 3a Absatz 2 Satz 4 Nummer 3 des
Verwaltungsverfahrensgesetzes, wenn der Halter in seinem elektronischen Antrag ein
auf seinen Namen eingerichtetes De-Mail-Konto benennt,
2. sonstige sichere Verfahren im Sinne des § 3a Absatz 2 Satz 4 Nummer 4 des
Verwaltungsverfahrensgesetzes, wenn der Halter einen solchen elektronischen
Kommunikationsweg eröffnet, oder
3. durch Übersendung des Ausdrucks des elektronischen Dokuments
und ist die Außerbetriebsetzung abweichend von § 15f Absatz 2 Nummer 1 am Tag der
Absendung des Ausdrucks wirksam. Scheitert die maschinelle Prüfung der
Voraussetzungen für die Außerbetriebsetzung, erfolgt die Entscheidung nach § 15b
Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und ist im Fall einer antragsgemäßen Entscheidung die
Außerbetriebsetzung abweichend von § 15f Absatz 2 Nummer 1 am Tag der Absendung
des schriftlichen Bescheides wirksam.

(2) Der Vermerk über die Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I und die Aushändigung der entstempelten Kennzeichenschilder nach § 14 Absatz 1 Satz 4 werden durch die Verarbeitung der freigelegten Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 1 und 2 ersetzt.

(3) Ist der Antrag durch eine bevollmächtigte Person gestellt worden, teilt die Zulassungsbehörde dem bisherigen Halter persönlich das Datum der Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung durch Übersendung eines schriftlichen Hinweises mit.

Unterabschnitt 3
Internetbasierte Erstzulassung,
Wiederzulassung und
Änderung bei Halter- und Wohnsitzwechsel

§ 15i
Gemeinsame Regelungen
für die Zulassung und Änderungen

(1) Der Halter kann die Zulassung oder deren Änderung elektronisch beantragen, wenn

1. er eine natürliche Person ist,
2. er nicht nach § 2 Absatz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit ist,
3. das Fahrzeug nicht nach § 3 Absatz 2 von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen ist,
4. das Kennzeichen als allgemeines Kennzeichen nach § 8 Absatz 1 Satz 1 bis 4 und Anlage 4 Abschnitt 2 zugeteilt werden soll,
5. der Halter den Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil I durch Erfassung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 2 und den Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil II durch Erfassung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 3 nachweisen kann und
6. keine Änderungen der Fahrzeugdaten im Sinne des § 13 Absatz 1 im Vergleich zu den bisher erfassten Daten oder bei Erstzulassung im Vergleich zu den Daten der Übereinstimmungsbescheinigung erfolgt sind.

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

1. das bisherige Kennzeichen, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 15d Absatz 1 Nummer 2 und den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 15d Absatz 1 Nummer 3,
2. die Nummer der elektronischen Versicherungsbestätigung,

3. die Daten zur Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer und, wenn vorhanden, ein Merkmal zur beabsichtigten Beantragung einer Kraftfahrzeugsteuervergünstigung,
4. die im Sinne des § 9 Absatz 3 des Infrastrukturabgabengesetzes erforderlichen Daten zur elektronischen Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats für den Einzug der Infrastrukturabgabe,
5. den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und, falls zutreffend, der Frist für die nächste Sicherheitsprüfung sowie, wenn der Nachweis nicht nach § 15e Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 elektronisch vorliegt, die weiteren Angaben nach § 15e Absatz 4 Satz 1.

(3) Die eingegebenen Daten werden durch das Portal der Zulassungsbehörde nach Maßgabe der Anlage 8b maschinell verifiziert und verarbeitet. Die Entscheidung erfolgt nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 1. Nach Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung werden

1. die Daten nach Anlage 8b Satz 1 Nummer 5 von der Zulassungsbehörde an die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde in einem einheitlichen Datensatz nach § 36 Absatz 1 und 3 zusammen mit den Zulassungsdaten übermittelt,
2. die Daten nach Anlage 8b Satz 1 Nummer 6 von der Zulassungsbehörde an die Infrastrukturabgabebehörde übermittelt.

(4) Für die internetbasierte Zulassung oder deren Änderung gelten § 3 Absatz 1 Satz 3, § 10 Absatz 3 Satz 1 und § 14 Absatz 2 Satz 1 mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der Kennzeichenschilder nach § 10 Absatz 3 Satz 1 und ihre Abstempelung nach § 3 Absatz 1 Satz 3 werden durch das Aufbringen der Stempelplaketten auf den Plakettenträgern nach § 10 Absatz 3 Satz 6 und deren Übersendung mit Vorgaben über die zulässigen Abmessungen und die Schriftart der Kennzeichenschilder sowie Hinweisen über die Verwendung dieser Unterlagen an den Halter ersetzt.
2. Die Zulassung des Fahrzeuges erfolgt unter Zuteilung des Kennzeichens durch Übersendung eines schriftlichen Bescheides nach § 15f Absatz 1 Nummer 1.
3. Die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Zulassungsbescheinigung Teil II sind dem Halter zu übersenden.

(5) Der Halter ist verpflichtet, einen von der Zulassungsbehörde übersandten Plakettenträger unverzüglich an der dafür vorgegebenen Stelle auf einem vorgegebenen Kennzeichenschild fest anzubringen. Ein Plakettenträger darf nur auf einem Kennzeichenschild mit dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht werden. Ein internetbasiert zugelassenes Fahrzeug darf auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn die dafür übersandten Plakettenträger auf den Kennzeichenschildern mit dem zugeteilten Kennzeichen fest angebracht worden sind. Der Halter darf die Inbetriebnahme eines internetbasiert zugelassenen Fahrzeugs nur anordnen oder zulassen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 3 vorliegen. Wird ein internetbasiert zugelassenes Fahrzeug entgegen Satz 3 oder entgegen § 10 Absatz 2 Satz 2 in Betrieb gesetzt, kann die Zulassungsbehörde die Kennzeichenschilder einziehen. Die Einziehung ist unabhängig von der Vorwerfbarkeit oder der Verfolgung als Ordnungswidrigkeit.

§ 15j

Internetbasierte Erstzulassung

(1) Der Halter kann die Zulassung eines Fahrzeugs, das noch nicht zugelassen war (Erstzulassung), nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit § 15i nach Maßgabe der folgenden Absätze beantragen.

(2) Nicht erforderlich sind

1. der Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil I abweichend von § 15i Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1,
2. die Eingabe des Kennzeichens abweichend von § 15i Absatz 2 Nummer 1 und
3. die Eingabe des Monats und des Jahres des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung und für die nächste Sicherheitsprüfung abweichend von § 15i Absatz 2 Nummer 5.

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

1. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 6 Absatz 2 Satz 1 wird durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 3 ersetzt.

2. Die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung nach § 6 Absatz 3 Satz 1 wird durch die Verifizierung der Angaben mittels der zentralen Datei der für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit erforderlichen fahrzeugbezogenen Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes ersetzt.

(4) Zusätzlich zum Ergebnis der automatisierten Vorprüfung prüft die Zulassungsbehörde das Vorliegen von Hindernissen für die Erstzulassung auf Grund technischer Vorschriften.

§ 15k

Internetbasierte Wiederzulassung

(1) Der Halter kann die Zulassung eines Fahrzeugs, das nach § 14 Absatz 2 wieder zugelassen werden soll, nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit § 15i nach Maßgabe der folgenden Absätze beantragen (internetbasierte Wiederzulassung).

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

(3) Für die Wiederzulassung gilt § 14 Absatz 2 Satz 1 mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der zur Außerbetriebsetzung verwendeten Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 14 Absatz 2 Satz 1 wird durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 2 ersetzt.
2. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 14 Absatz 2 Satz 1 wird, vorbehaltlich des Absatzes 4, durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 3 ersetzt.

(4) Bei einer Wiederzulassung auf denselben Halter sind nicht erforderlich

1. der Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 15i Absatz 1 Nummer 5 und
2. die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 15i Absatz 4 Satz 1 Nummer 3.

(5) Es ist anzugeben, dass für das Fahrzeug kein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist. Diese Angabe wird durch das Portal der Zulassungsbehörde im Verfahren nach § 15i Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 8b Nummer 2 maschinell verifiziert und verarbeitet.

(6) Zusätzlich zum Ergebnis der automatisierten Vorprüfung prüft die Zulassungsbehörde das Vorliegen von Hindernissen für die Wiederzulassung auf Grund technischer Vorschriften.

§ 15I

Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebnahme

(1) Der Halter kann die Änderung der Zulassung bei

1. einem Wechsel des Wohnsitzes oder des Sitzes des Halters im Sinne des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1 oder
 2. einem Wechsel des Halters im Sinne des § 13 Absatz 4 Satz 3
- nach dem Verfahren des Unterabschnitts 1 in Verbindung mit § 15i nach Maßgabe der folgenden Absätze beantragen (internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel).

(2) § 13 Absatz 1 gilt mit den folgenden Maßgaben:

1. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 13 Absatz 1 wird durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 2 ersetzt.
2. Die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 13 Absatz 1 wird, vorbehaltlich des Absatzes 3 Satz 2, durch die Erfassung und Verifizierung ihres Sicherheitscodes nach § 15d Absatz 1 Nummer 3 ersetzt.

(3) Verlegt der Halter seinen Wohnsitz oder Sitz innerhalb des bisherigen Zulassungsbezirks oder in einen anderen Zulassungsbezirk, sind die Angaben nach § 15i Absatz 2 Nummer 2 bis 4 nicht erforderlich. Soll in den Fällen des Satzes 1 das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden, sind auch nicht erforderlich

1. der Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 15i Absatz 1 Nummer 5 und
2. die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II abweichend von § 15i Absatz 4 Satz 1 Nummer 3.

(4) Soll das bisherige Kennzeichen weitergeführt werden, gelten die folgenden Maßgaben:

1. Liegen nach maschineller Prüfung durch das Portal der Zulassungsbehörde alle Voraussetzungen für die Änderung der Zulassung vor, erfolgt die antragsgemäße Entscheidung abweichend von § 15i Absatz 3 Satz 2 automatisiert nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2. In der Entscheidung sind sämtliche Angaben aus der Zulassungsbescheinigung Teil I wiederzugeben.
2. Scheitert die maschinelle Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen, erfolgt die Entscheidung nach § 15b Absatz 1 Satz 2 Nummer 1.
3. Die Zuteilung eines neuen Kennzeichens nach § 15i Absatz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 2 und das Aufbringen der Stempelplaketten auf den Plakettenträger sowie deren Übersendung nach § 15i Absatz 4 Nummer 1 wird durch die in der Zulassungsentscheidung erlaubte Weiterführung des bisherigen Kennzeichens und der Stempelplaketten nach § 13 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und § 13 Absatz 4 Satz 4 ersetzt.
4. Bis zum Empfang der nach § 15i Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 zu übersendenden Zulassungsbescheinigung Teil I, längstens jedoch für die Dauer von zehn Tagen nach dem Abruf der automatisierten Zulassungsentscheidung nach § 15f Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, genügt das Mitführen und die Aushändigung der Zulassungsentscheidung in unmittelbar lesbarer Form den Anforderungen des § 11 Absatz 6 für eine Inbetriebnahme des Fahrzeugs.

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

8. In § 16a Absatz 2 Satz 2 Nummer 5 werden die Wörter „§ 14 Absatz 2 Satz 4“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 2 Satz 5“ ersetzt.

9. § 30 Absatz 1 Nummer 29 wie folgt geändert:

- a) Dem Wortlaut werden die Wörter „bei erstmaliger Zulassung eines Fahrzeugs, wobei eine Zulassung außerhalb der Europäischen Union vor weniger als drei Monaten nicht zu berücksichtigen ist,“ vorangestellt.
- b) In Buchstabe g wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
- c) In Buchstabe h wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
- d) Folgender Buchstabe i wird angefügt:
„i) Fahrzeugfamilie.“

10. In § 35 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a werden die Wörter „bei Wechselkennzeichen zusätzlich ein Hinweis auf dessen Zuteilung“ durch die Wörter „bei Wechselkennzeichen oder Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich ein Hinweis auf deren Zuteilung“ ersetzt.

11. In § 39 Absatz 2 werden im Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2, Absatz 2a Nummer 1 und Absatz 3“ durch die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a, Absatz 2a Nummer 1, Absatz 2h und 3“ ersetzt.

12. Nach § 45 wird folgender § 45a eingefügt:

„§ 45a

Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen

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

1. für den Nachweis im Zulassungsverfahren, dass das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht, und für die maschinelle Weiterverarbeitung der Angaben über das Fahrzeug, insbesondere die maschinelle Ausfüllung der Zulassungsbescheinigung,
2. für die Prüfung von Fahrzeugeigenschaften, die nach dem oder auf Grund des Rechts der Europäischen Union einzuhalten sind,
3. für die unionsrechtlich vorgeschriebene Überwachung und Meldung der fahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen,

4. für die Bestimmung der fahrzeugbezogenen Energieeffizienzklasse nach der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037), die zuletzt durch Artikel 330 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
5. für statistische Aufbereitungen nach Maßgabe des Absatzes 3 und
6. für die Durchführung von Abgastests und anderen Maßnahmen im Rahmen der Marktüberwachung.

(2) Die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen enthält die von den Herstellern von Fahrzeugen nach Absatz 4 und 5 übermittelten Daten mit Bezug auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummern. Das Kraftfahrt- Bundesamt ist befugt, diese Daten für die Führung der Datenbank und für die Zwecke nach Absatz 1 zu erheben, zu speichern und zu verwenden.

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

(4) Die Hersteller von Fahrzeugen, die Inhaber einer EG-Typgenehmigung sind, oder deren bevollmächtigte Vertreter müssen dem Kraftfahrt-Bundesamt unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer die nach Maßgabe der jeweils geltenden Vorschriften der Europäischen Union in die Übereinstimmungsbescheinigungen einzutragenden Daten jeder ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung unverzüglich übermitteln,

1. wenn sie für diese Fahrzeuge eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausfüllen, oder
2. sobald auf ihre Veranlassung hin eine Zulassungsbescheinigung Teil II für diese Fahrzeuge ausgestellt werden soll.

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

Speicherung in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen übermitteln.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt bestimmt die technischen Standards für die Datenübermittlung unter Berücksichtigung von Festlegungen für den internationalen Datenaustausch und veröffentlicht diese im Bundesanzeiger sowie nachrichtlich im Verkehrsblatt.

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

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

13. § 48 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c, Nummer 2, 14 und 14a wird jeweils die Angabe „15e Absatz 6“ durch die Angabe „15i Absatz 5“ ersetzt.
- b) In Nummer 12 werden nach den Wörtern „§ 13 Absatz 1 Satz 1 bis 4, Absatz 3 Satz 1 oder Absatz 4 Satz 1“ die Wörter „erster Halbsatz, Satz 3 oder 4“ eingefügt.

14. § 50 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 12 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- b) Die folgenden Nummern 13 bis 15 werden angefügt:
„13. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind,

14. Fahrzeugscheine für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen, die dem Muster in Anlage 10 in der bis zum 30. September 2017 geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum 19. Mai 2018 ausgefertigt worden sind,
 15. Zulassungsbescheinigungen Teil I, die dem Muster in Anlage 5 in der bis zum ...[einsetzen: letzter Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] geltenden Fassung dieser Verordnung entsprechen und bis zum ...[einsetzen: letzter Tag des achtzehnten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] ausgefertigt worden sind.“
15. Anlage 4a Abschnitt A Nummer 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe e wird aufgehoben.
 - b) Die Buchstaben f und g werden die Buchstaben e und f.
16. Anlage 5 wird wie folgt geändert:
- a) Die Vorbemerkung Nummer 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Die Markierungen mit dem verdeckten Sicherheitscode nach § 11 Absatz 1 Satz 2 bis 4 sind im linken Drittel der Rückseite und dort in der unteren Hälfte rechts, oberhalb der Behördenbezeichnung und Unterschrift, anzubringen.“
 - bb) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) Schematische Abbildungen:

Die Markierungen müssen gemäß nachfolgender Abbildung nach vorgegebenen Maßen und farblicher Darstellung gestaltet sein:

 - aa) Format:
 - aaa) Breite 30 mm, Höhe 20 mm, Eckradien 1 mm oder
 - bbb) Breite 35 mm, Höhe 25 mm, Eckradien 1 mm.
 - bb) Farbe:

Mittiges Beschriftungsfeld silbergrau mit 4 mm umlaufendem, farbigem Rand (Verkehrsgrün, RAL 6024).
 - cc) Zusätzlich muss ein herstellerepezifisches, unsichtbares Kennzeichen in der Nähe der Druckstücknummer angebracht werden. Die sichtbare Markierung soll als fälschungser schwerende Sicherheitsabdeckung gewährleisten, dass die auf ihr angebrachte Druckstücknummer und der 2D-Code beim Freilegen oder einer Manipulation unwiderruflich zerstört werden. Durch das Entfernen der sichtbaren Abdeckung ist
 - aaa) ein irreversibles 2-farbiges Farbmuster (Schraffur Verkehrsblau RAL 5017/Verkehrsweiß RAL 9016, 45 Grad nach rechts geneigt, Strichstärke 1 mm) oder

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

Abbildung zur sichtbaren Markierung:



Abbildung zur darunterliegenden Markierung mit Sicherheitscode nach Sichtbarmachung:



17. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

a) In den Vorbemerkungen wird Nummer 3 wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a Satz 3 wird wie folgt gefasst: „Rechts daneben wird folgender Hinweis vorgedruckt: „Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.“

bb) Buchstabe b Doppelbuchstabe cc wird wie folgt gefasst:

„cc) Zusätzlich muss ein herstellersistpezifisches 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 Entfernung der sichtbaren Markierung wird

aaa) ein irreversibles einfarbiges Farbmuster, 45 Grad Winkelung, Strichstärke 2 mm (Verkehrsgrün, RAL 6024) oder

bbb) ein irreversibles zweifarbiges Farbmuster, 45 Grad Winkelung, Strichstärke 2 mm (Schraffur Verkehrsblau, RAL 5017/Verkehrsweiß, RAL 9016)

freigelegt und die Freilegung oder Manipulation erkennbar.

Abbildung der sichtbaren Markierung:*



Druckstücknummer der Markierung

2 D-Code der Druckstücknummer der Markierung

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




Abbildung der manipulierten Markierung:*



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


b) Die Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil II mit sichtbarer Markierung wird wie folgt gefasst:

„Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil II mit sichtbarer Markierung



Europäische Gemeinschaft Bundesrepublik Deutschland


Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief)



Свидетелство за регистрация - Част II / Permiso de circulación. Parte II / Osvedčeni o registraci - Část II / Registreringsattest. Del II / Registreemistunnistus. Osa II /
 Άδεια κυκλοφορίας / Πιστοποιητικό Εγγραφής: Μέρος II / Registration certificate. Part II / Certificat d'immatriculation. Partie II / Prometna dozvola II / Carta di circolazione. Parte II /
 Reģistrācijas apliecība. II. daļa / Registrācijas liudijimas. II daļa / Forgalmi engedély. II. Rész / Certificat ta' Registrazzjoni. It-II Parti / Kentekenbewijs. Deel II /
 Dowód Rejestracyjny. Część II / Certificado de matricula. Parte II / Certificat de immatriculare Partea II / Osvedčenie o evidencii. Časť II / Prometno dovoljenje. Del II /
 Rekisterintodistus. Osa II / Registreringsbeviset. Del II

Diese Bescheinigung n i c h t im Fahrzeug aufbewahren!

A	Amtliches Kennzeichen		
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	(1) Anzahl der Vorhalter	(1) Anzahl der Vorhalter
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname		
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)		
C.3.3 C.6.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung		
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.		
I	Datum		Datum





← Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.

AA 000000 (Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Marke	(23) Raum für interne Vermerke des Herstellers
	Typ	
D.2	Variante	
	Version	
D.3	Handelsbezeichnungen	
(2)	Hersteller Kurzbezeichnung	
(2.1)	Code zu (2)	
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer	(3) Prüfstäbchen zur Fahrzeug-Identifizierung
J	Fahrzeugklasse	(4) Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus	(24) Diese Bescheinigung wurde für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug ausgegeben durch (Zulassungsbehörde bzw. Genehmigungsinhaber):
R	Farbe des Fahrzeugs	(11) Code zu R
P.1	Hohlraum in cm ³	P.2 Nennleistung in kW P.4 Nenn Drehzahl bei min ⁻¹
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle	(10) Code zu P.3
K	Nummer der EG Typgenehmigung oder ABE	(6) Datum zu K
(17)	Merkmal zur Betriebsüberbrückung	Datum: Unterschrift:
(25)	Zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde:	

(maschinenlesbare Nummer der Zulassungsbescheinigung)

18. In Abschnitt 2 der Anlage 8 wird die Abbildung der „Seite 2 von 2“ des Musters durch die folgende Abbildung ersetzt:

Passer für EDV Seite 2 von 2 Verwertungsnachweis (VN)

Verwertungsnachweis

Ausfüllen vom Demontagebetrieb

Datum: _____ Id. Nr.: _____

Betriebsnummer¹⁾: _____ Kfz-Kennzeichen: _____

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

4 Angaben zum Demontagebetrieb Ausfüllen vom Demontagebetrieb

4.1 Name: _____

4.2 Straße: _____ Hausnr.: _____

4.3 Land²⁾: _____ PLZ: _____ Ort: _____

4.4 Telefon: _____ Fax: _____

4.5 Anerkannt durch Sachverständigen: Name: _____

4.6 Straße: _____ Hausnr.: _____

4.7 Land²⁾: _____ PLZ: _____ Ort: _____

4.8 Telefon: _____ Fax: _____

4.9 Datum der letzten Bescheinigung: _____ Ablaufdatum der Bescheinigung: _____

4.10 Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde: _____

4.11 Straße: _____ Hausnr.: _____

4.12 PLZ: _____ Ort: _____

4.13 Zeigt der Demontagebetrieb der Zulassungsbehörde an, dass das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird?
 ja nein

Erfolgt die Anzeige durch den Demontagebetrieb, verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen und den Verwertungsnachweis danach unverzüglich dem Fahrzeughalter/-eigentümer zu übersenden.

Ort, Datum: _____ Stempel, Unterschrift: _____

5 Angaben zum Verbleib des Fahrzeugs Ausfüllen vom Letzthalter

Ich bestätige, das Kraftfahrzeug dem o. a. Betrieb nach § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV überlassen zu haben.

Ort, Datum: _____ Stempel, Unterschrift: _____

¹⁾ von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 28 der Nachweisverordnung
²⁾ Unterscheidungszeichen im internationalen Kfz-Verkehr, z.B. NL, F, B, A

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

BARCODEFELD 75 x 15 mm

19. Anlage 8a wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift, im Satz vor Nummer 1, in Nummer 1 im Satzteil vor Buchstabe a, in Nummer 2 und in Nummer 3 Satz 1 wird jeweils die Angabe „§ 15c“ durch die Angabe „§ 15e“ ersetzt.
- b) In Nummer 1 werden im Satzteil vor Buchstabe a nach dem Wort „Portal“ die Wörter „der Zulassungsbehörde“ eingefügt.

20. Anlage 8b wird wie folgt gefasst:

„Anlage 8b
(zu § 15i Absatz 3)

**Verifizierung und Verarbeitung der Daten
für internetbasierte Zulassungsverfahren**

1. Für den internetbasierten Antrag auf Erstzulassung wird die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde verifiziert und werden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 15d Absatz 1 Nummer 3 mit den Daten des Datenbanksystems des Zentralen Fahrzeugregisters abgeglichen. Die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeuges im Sinne des § 6 Absatz 3 Satz 1 wird anhand der Angaben in der zentralen Datei der für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit erforderlichen fahrzeugbezogenen Daten geprüft und das Ergebnis an das Portal der Zulassungsbehörde übermittelt.
2. Für den internetbasierten Antrag auf Wiederzulassung oder Änderung der Zulassung bei Wechsel des Wohnsitzes oder des Sitzes des Halters oder bei Wechsel des Halters werden das bisherige Kennzeichen, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil I nach § 15d Absatz 1 Nummer 2 und der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II nach § 15d Absatz 1 Nummer 3 mit den im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Daten abgeglichen. Die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde wird verifiziert, und die in den §§ 30 und 32 genannten Daten werden aus dem Zentralen Fahrzeugregister an das Portal der Zulassungsbehörde übermittelt. Die nach § 15c Absatz 1 und § 15i Absatz 2 in das Portal der Zulassungsbehörde eingegebenen Daten werden mit den nach Satz 2 übermittelten Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister abgeglichen.

3. Die Nummer der elektronischen Versicherungsbestätigung wird mit der von der Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer betriebenen Datenbank abgeglichen, und von dort werden die Daten nach § 23 Absatz 2 an das Portal der Zulassungsbehörde übermittelt.
4. Die Daten für die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer werden in einem Verfahren der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde verifiziert.
5. Das Portal der Zulassungsbehörde erzeugt den für den Einzug der Kraftfahrzeugsteuer erforderlichen Datensatz. Dem Halter wird durch das Portal der Zulassungsbehörde die Möglichkeit gegeben, eine Bestätigung über die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zu erstellen und diese zu speichern oder auszudrucken.
6. Die Daten für die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zum Einzug der Infrastrukturabgabe können in einem Verfahren der Infrastrukturabgabebehörde verifiziert werden.
7. Das Portal der Zulassungsbehörde erzeugt den für den Einzug der Infrastrukturabgabe erforderlichen Datensatz. Dem Halter wird durch das Portal der Zulassungsbehörde die Möglichkeit gegeben, eine Bestätigung über die Erteilung des SEPA-Lastschrift-Mandats zu erstellen und diese zu speichern oder auszudrucken.
8. Für den Nachweis des Ablaufs der Frist für die nächste Hauptuntersuchung oder die nächste Sicherheitsprüfung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gilt § 15e.
9. Mit den Daten über den Halter nach § 15c Absatz 1 und 2 wird vom Portal der Zulassungsbehörde eine automatisierte Abfrage bei der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde über Kraftfahrzeugsteuerrückstände im Sinne des § 13 Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durchgeführt.
10. Mit den Daten über den Halter nach § 15c Absatz 1 und 2 wird vom Portal der Zulassungsbehörde eine automatisierte Abfrage bei der Infrastrukturabgabebehörde über Infrastrukturabgabenrückstände im Sinne des § 9 Absatz 5 des Infrastrukturabgabengesetzes durchgeführt.
11. Mit den Daten über den Halter nach § 15c Absatz 1 und 2 kann vom Portal der Zulassungsbehörde eine automatisierte Abfrage bei der Datenbank, die die nach

Landesrecht zuständige Behörde über Rückstände aus Gebühren oder Auslagen aus vorangegangenen Zulassungsvorgängen führt, durchgeführt werden, soweit dies landesrechtlich im Einklang mit § 6a Absatz 8 des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehen ist.

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

Artikel 2

Weitere Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

§ 45a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 dieser Verordnung geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „nach Absatz 4 und 5 übermittelten Daten“ durch die Wörter „nach Absatz 4, 4a und 5 übermittelten Daten“ ersetzt.
2. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Die Hersteller von Fahrzeugen, die Inhaber einer EG-Typgenehmigung sind, oder deren bevollmächtigte Vertreter prüfen für jedes Fahrzeug, für das sie eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellen, deren Daten nach Absatz 4 zu übermitteln sind, ob aufgrund von anderen als in den Schlüsselnummern abgebildeten technischen Gegebenheiten ein rechtliches Verbot für die erstmalige Zulassung dieses Fahrzeugs bestehen wird. Diese Prüfung nehmen sie ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer Rechtsvorschrift vor, die eine technische Regelung enthält, die zu einem Verbot der erstmaligen Zulassung führen kann. Der Verpflichtete nach Satz 1 hat dem Kraftfahrt-Bundesamt die unter ein solches Verbot fallenden Fahrzeuge spätestens 30 Werktage vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Verbots unter Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und des letzten zulässigen Erstzulassungsdatums mitzuteilen. Stellt der Verpflichtete nach Satz 1 einen Antrag auf Genehmigung einer auslaufenden Serie, kann er die Mitteilung nach Satz 3 auch erst gemeinsam mit diesem Antrag vornehmen, spätestens jedoch 15 Tage vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Verbots. In diesem Fall bezieht sich die Mitteilung auf alle Fahrzeug-

Identifizierungsnummern für Fahrzeuge, für die die auslaufende Serie beantragt und genehmigt wird. Darüber hinaus meldet der Verpflichtete nach Satz 1 die ihm bekannten Fahrzeug-Identifizierungsnummern für Fahrzeuge, die ebenfalls unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen können. Die Mitteilungen nach den Sätzen 2 bis 6 sind mit einer Erklärung zu versehen, dass dem Verpflichteten keine weiteren Fahrzeuge bekannt sind, die unter das Verbot der erstmaligen Zulassung fallen können.“

Artikel 3
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch *Artikel 3 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549; 2018 I 53)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die laufende Nummer 180 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„180	Gegen die Mitteilungspflicht bei Änderungen der tatsächlichen Verhältnisse, Wohnsitz- oder Sitzänderung des Halters, Standortverlegung des Fahrzeuges, Veräußerung oder Erwerb verstoßen	§ 13 Absatz 1 Satz 1 bis 4, Absatz 3 Satz 1, Absatz 4 Satz 1 erster Halbsatz, Satz 3 oder 4 § 48 Nummer 12	15 €“.

2. In den laufenden Nummern 180b bis 180e wird in der Spalte „Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)“ jeweils die Angabe „15e Absatz 6“ durch die Angabe „15i Absatz 5“ ersetzt.

3. In der laufenden Nummer 182 werden in der Spalte „Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)“ die Wörter „§ 16 Absatz 3 Satz 1“ durch die Wörter „§ 16a Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch *Artikel 6 der Verordnung vom 2. Januar 2018 (BGBl. I S. 2)* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Gebühren-Nummer 221 wird in der Spalte „Gegenstand“ wie folgt geändert:
 - a) In Satz 2 werden die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 3“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 4“ ersetzt.
 - b) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Gebühren nach Nummern 221.1, 221.1.1, 221.2, 221.2.1, 221.10 und 221.10.1 erhöhen sich im Falle der Zuteilung einer vom regelmäßigen Zuteilungsverfahren der Zulassungsbehörde abweichenden Erkennungsnummer (Wunschkennzeichens) um 10,20 Euro.“
2. In Gebühren-Nummer 221.1 werden in der Spalte „Gegenstand“ nach dem Wort „Zulassung“ die Wörter „oder Wiederzulassung – jeweils außer in den Fällen der Nummern 221.1.1, 221.6 und 221.7 –“ eingefügt.
3. Nach Gebühren-Nummer 221.1 wird folgende Gebühren-Nummer 221.1.1 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„221.1.1	Internetbasierte Zulassung, internetbasierte Wiederzulassung außer im Fall der Nummer 221.7 Diese Gebühr erhöht sich für einen Plakettenträger für Prüfplaketten um 0,30 Euro.	27,90“.

4. Der Gebühren-Nummer 221.2 werden in der Spalte „Gegenstand“ ein Komma und die Wörter „außer im Fall der Nummer 221.2.1“ angefügt.

5. Nach Gebühren-Nummer 221.2 wird folgende Gebühren-Nummer 221.2.1 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„221.2.1	Internetbasierte Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel –	28,20“.

6. In Gebühren-Nummer 221.6 werden in der Spalte „Gegenstand“ die Wörter „und ohne Änderung des Kennzeichens“ durch die Wörter „mit nach § 14 Absatz 1 Satz 4 FZV reserviertem Kennzeichen“ ersetzt.

7. In Gebühren-Nummer 221.7 wird die Spalte „Gegenstand“ wie folgt gefasst:
„Internetbasierte Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung innerhalb desselben Zulassungsbezirks – ohne Halterwechsel und mit nach § 14 Absatz 1 Satz 4 reserviertem Kennzeichen –
Diese Gebühr erhöht sich für einen Plakettenträger für Prüfplaketten um 0,30 Euro.“

8. In Gebühren-Nummer 221.8 wird die Spalte „Gegenstand“ wie folgt gefasst:
„Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.8.1“.

9. Nach Gebühren-Nummer 221.8 wird folgende Gebühren-Nummer 221.8.1 eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„221.8.1	Internetbasierte Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – Halterwechsel –	17,00“.

10. Die Gebühren-Nummer 221.9 wird durch die folgenden Gebühren-Nummern 221.9, 221.9.1, 221.10 und 221.10.1 ersetzt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„221.9.	Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.9.1	16,70
221.9.1	Internetbasierte Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk bei Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens – mit und ohne Halterwechsel –	17,00
221.10	Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – Halterwechsel –, außer im Fall der Nummer 221.10.1	27,00
221.10.1	Internetbasierte Umschreibung innerhalb desselben Zulassungsbezirks und Zuteilung eines neuen Kennzeichens – Halterwechsel – Diese Gebühr erhöht sich für einen Plaketenträger für Prüfplaketten um 0,30 Euro.	27,90“.

11. In den Gebühren-Nummern 222 und 223 werden in der Spalte „Gegenstand“ jeweils die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 3“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 4“ ersetzt.

12. In der Gebühren-Nummer 227 werden in der Spalte „Gegenstand“ in Satz 2 die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 3“ durch die Wörter „§ 12 Absatz 3 Satz 4“ ersetzt.

13. Nach Gebühren-Nummer 225 wird folgende Gebühren-Nummer 225.1 eingefügt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„225.1	Internetbasierte Änderung der Anschrift des Halters innerhalb desselben Zulassungsbezirks	11,40“.

Artikel 5

Bekanntmachungserlaubnis

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

Artikel 6

Inkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am ...[einsetzen: erster Tag des siebten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 9 bis 11, 15, 17 und 18 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (3) Artikel 2 tritt am ...[einsetzen: erster Tag des achtzehnten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung:**A. Allgemeines****1. Ziel der Regelung zur internetbasierten Zulassung**

Mit der vorliegenden Verordnung zur Ausweitung der internetbasierten Fahrzeugzulassung (i-Kfz) wird das Ziel verfolgt, das Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung effizienter und weniger zeitaufwendig zu gestalten. i-Kfz wurde bereits stufenweise für einzelne Zulassungsvorgänge realisiert:

Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 19.10.2012 (BGBl. I 2749) wurde die internetbasierte Außerbetriebsetzung (i-Kfz-Stufe 1) eingeführt. Mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017 (BGBl. I 522) wurde die internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (i-Kfz-Stufe 2) eingeführt.

Hierfür wurden Lösungen entwickelt, die die digitale Äquivalenz einzelner Komponenten der Zulassungsverfahren vorsehen. Es handelt sich um die Sicherheitscodes der Stempelplaketten und der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II, die den Nachweis ihres Besitzes abbilden bzw. ihre Vorlage in einem herkömmlichen Zulassungsverfahren ersetzen, sowie um die Plakettenträger, mit deren Hilfe die behördliche Abstempelung der Kennzeichenschilder mit Stempelplaketten abgebildet werden kann. Der Zugang zum i-Kfz-Verfahren erfolgt über informationstechnische Einrichtungen in Zuständigkeit der Länder und Kommunen (i-Kfz-Portale). Für das Verfahren wurden zudem folgende Funktionen und Komponenten bereitgestellt: die Verknüpfung des i-Kfz-Verfahrens mit dem Verfahren der elektronischen Versicherungsbestätigung, dem Kraftfahrzeugsteuerverfahren und der Gebührenrückstandsprüfung in den Ländern sowie die Übermittlung von Daten zur Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung von Fahrzeugen durch die Überwachungsinstitutionen und den Zentralverband des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und deren Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR). Die Verfügbarkeit dieser Komponenten war erforderlich, um Arbeitsschritte, die

bislang im manuellen Verfahren durchgeführt werden, nun im internetbasierten Verfahren automatisiert oder teilautomatisiert ablaufen zu lassen.

Mit der vorliegenden Verordnung werden die Vorschriften über die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsvorgängen wie folgt weiterentwickelt:

a) Antragsbearbeitung: Neben der bereits entwickelten elektronischen Übermittlung der Antragsdaten in die Bearbeitung der Zulassungsbehörde wird nunmehr die vollständig automatisierte Antragsbearbeitung eingeführt. Sie erfolgt bei jedem Antrag. Bei einer sich anschließenden händischen Bearbeitung und Bescheidung durch die Zulassungsbehörde stellt sie eine maschinelle Vorprüfung dar, die der Arbeitserleichterung dient, an deren Ergebnis die Behörde aber nicht gebunden ist und manuell, d. h. durch einen Bearbeiter, entscheidet. Dieses Verfahren läuft damit teilautomatisiert ab. Bei einem anderen Teil der Verfahren, nämlich der Außerbetriebsetzung und der Umschreibung auf einen neuen Halter sowie bei Umzug des Halters unter Kennzeichenmitnahme, wird darüber hinaus mit der automatisierten Antragsbearbeitung erreicht, dass die Behörde diese Antragsbearbeitung in eine automatisierte Gesamtentscheidung münden lässt. Dieses Verfahren läuft damit vollautomatisiert ab.

b) Automatisierter Verwaltungsakt: Mit Rückgriff auf die Ermächtigungsgrundlagen des § 35a VwVfG i.V. m. § 6g Absatz 2 StVG erfolgt die antragsgemäße Entscheidung über automatisiert geprüfte Anträge in drei Verfahren durch Erlass eines automatisierten Verwaltungsaktes (vollständig durch eine automatische Einrichtung erlassener Verwaltungsakt). Die automatisierte Antragsbearbeitung soll als Regelfall der Antragsbearbeitung gelten, ihre Finalisierung in einer automatisierten Entscheidung ist in der i-Kfz-Stufe 3 allerdings zunächst auf drei einzelne Zulassungsvorgänge und deren antragsgemäße Bescheidung beschränkt: Antrag auf Außerbetriebsetzung zum einen, Antrag auf Umschreibung auf einen anderen Halter (Halterwechsel) unter Kennzeichenmitnahme zum zweiten sowie Antrag für den Wohnsitzwechsel des Halters ohne Kennzeichenwechsel zum dritten. Der umfassenden Anwendung der automatisierten Entscheidung steht die zum aktuellen Zeitpunkt automatisiert nicht abbildbare Prüfung von bestimmten Erstzulassungsvoraussetzungen bei Erstzulassungen entgegen.

c) Internetbasierte Zulassungsvorgänge: Neben der nach geltendem Recht bereits internetbasiert vorgesehenen Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk werden nunmehr auch die internetbasierte Abwicklung der Neuzulassung, der Wiederzulassung mit oder ohne Halterwechsel und mit oder ohne Zulassungsbezirkswechsel sowie des Halter- oder Wohnsitzwechsels mit und ohne Kennzeichenmitnahme angeboten.

d) Sofortige Inbetriebnahme: Mit dem automatisiert erlassenen Verwaltungsakt und seiner sofortigen Bekanntgabe im Wege der Bereitstellung als online abrufbare Datei wird die sich unmittelbar an die internetbasiert abgewickelte Zulassung anschließende sofortige Inbetriebnahme eines Fahrzeuges ermöglicht. Dieses Konzept der sofortigen Inbetriebnahme wird in der hier erreichten i-Kfz-Stufe 3 für die Verfahren des Halter- oder Wohnsitzwechsels realisiert. Die Voraussetzungen dafür sind die Weiterführung des Kennzeichens und die Verwendung der gestempelten Kennzeichenschilder sowie der Abruf des Zulassungsbescheides im Portal der Zulassungsbehörde, mit dem die rechtliche Wirksamkeit der Zulassung ausgelöst wird. Dieses Konzept stellt einen wesentlichen Vorteil aus der Perspektive der Bürger dar. Es wiegt die bei sofortiger Wirksamkeit der Zulassung ebenfalls sofort entstehenden finanziellen Folge der Versicherungsbeiträge, Kfz-Steuer und Infrastrukturabgabe auf.

e) Kennzeichenmitnahme bei Halterwechsel:

Um die unter 4. beschriebenen Vorgänge automatisiert ablaufen lassen zu können und hier das sofortige Losfahren zu ermöglichen, ist es erforderlich, die Option der Kennzeichenmitnahme auch auf den Halterwechsel auszuweiten. Dies wird mit der vorliegenden Verordnung ebenfalls neu geregelt und trägt zugleich zu einer Entlastung der Bürgerinnen und Bürger bei.

2. Demografische Auswirkungen der Regelungen zur internetbasierten Zulassung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels leisten internetbasierte Verfahren generell einen Beitrag zum besseren Nachfragemanagement von Verwaltungsdienstleistungen. Unter Berücksichtigung der zukünftigen regionalen Verteilung der Bevölkerung ist die Möglichkeit der internetbasierten Fahrzeugzulassung sowohl für Ballungsräume mit knappen Terminofferten bei hohen Fallzahlen als auch für ländliche Gebiete mit weiten Fahrstrecken

zu Zulassungsbehörden ein attraktives und bürgerfreundliches Angebot. In ländlichen Kreisen hat das Auto im Alltag zudem für die Mobilität eine höhere Bedeutung als etwa in Großstädten. Gleichzeitig sind dies aber auch häufig die Regionen mit abnehmender Bevölkerungszahl. Über E-Government-Angebote wie die internetbasierte Fahrzeugzulassung kann die staatliche Daseinsvorsorge im ländlichen Raum aufrechterhalten werden.

Vorteile auf Grund der entfallenden Bearbeitungs- sowie Wege- und Wartezeiten und sich erübrigenden Fahrtkosten gelten dabei sowohl für den städtischen als auch den ländlichen Raum. Die Gewährleistung des leicht erreichbaren Zugangs zu Verwaltungsdienstleistungen führt darüber hinaus zur Steigerung der Attraktivität der ländlichen Räume als Wohnorte. Den Menschen mit eingeschränkter Mobilität, wie älteren Menschen oder Menschen mit einer Schwerbehinderung, bietet die internetbasierte Fahrzeugzulassung überdies die Möglichkeit eines erleichterten Zugangs zu dieser Dienstleistung an. Die Automatisierung der Antragsstellung und der Bearbeitung entlastet außerdem die bereits heute stark belasteten Zulassungsbehörden.

3. Ziel der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen beim Kraftfahrt-Bundesamt

Das auf der europäischen Ebene bestehende System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen wurde von der Europäischen Kommission überarbeitet, wobei unter anderem ein neues Verfahren zur Ermittlung der Abgas-Emissionen festgelegt worden ist. Ab dem 01.09.2017 wurde 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 nach den Verordnungen (EG) 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 zu erheben und im Fahrzeugregister zu speichern.

Diese Daten sind fahrzeugspezifisch und können in dieser Form nicht der EG-Typgenehmigung und damit elektronisch aus der Typdatenbank des Kraftfahrt-Bundesamts entnommen werden, sondern ausschließlich der Übereinstimmungsbescheinigung, die durch die Hersteller fahrzeugindividuell ausgestellt wird und den Fahrzeugen als Dokument beizugeben ist. Die Zulassungsbehörden müssen nun insgesamt bis zu 13 Daten manuell aus der Übereinstimmungsbescheinigung in den Zulassungsdatensatz und zum Teil in die

Zulassungsdokumente übertragen. Dazu zählen unter anderem der neben dem CO₂-Monitoring auch für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer maßgebliche CO₂-Wert sowie die Masse in fahrbereitem Zustand, welche auch für die Berechnung der Nutzlast und der Energieeffizienzklasse nach der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung benötigt wird. Die manuelle Erhebung ist zeitaufwändig und fehlerträchtig.

Nach Betrachtung der mit der manuellen Datenerhebung verbundenen qualitativen Risiken und des mit der Einführung des neuen Prüfverfahrens einhergehenden erhöhten zeitlichen Aufwandes für die Zulassungsbehörden ist der digitale Zugriff auf den fahrzeugindividuellen Datensatz der Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeugneuzulassungen erforderlich und zeitgemäß.

Zudem muss für die internetbasierte Fahrzeugzulassung ein Verfahren für die Kontrolle der Vorschriftsmäßigkeit der technischen Ausstattung des Fahrzeugs in Konformität zur Genehmigung seines Typs ermöglicht werden. Dafür ist es notwendig, dass die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung über eine entsprechende Datenbank lückenlos verfügbar gemacht werden.

Mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28.11.2016 (BGBl. I S. 2722) wurde mit Einführung des § 6g StVG die Ermächtigungsgrundlage geschaffen, die Einrichtung einer beim Kraftfahrt-Bundesamt zu führenden Datenbank, in der die Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen und weitere Daten gespeichert werden können, durch Rechtsverordnung zu regeln. Eine solche Datenbank soll der Prüfung dienen, ob ein Fahrzeug, dessen Zulassung beantragt wird, im Hinblick auf das EU-Typgenehmigungsrecht zulassungsfähig ist, also einem genehmigten Typ entspricht und die weiteren, unionsrechtlich vorgeschriebenen Eigenschaften besitzt. Diese technischen detaillierten Daten sind nicht in der vom Hersteller vorausgefüllten Zulassungsbescheinigung Teil II enthalten.

Am 03.01.2018 ist der Wirkbetrieb einer Datenbank über EG-Übereinstimmungsbescheinigungen in einem EU-weit abgestimmten Datenumfang beim Kraftfahrt-Bundesamt in seiner Eigenschaft als Typgenehmigungsbehörde aufgenommen worden, in die auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) bezogene Einzeldatensätze

zum Zweck der Fahrzeugzulassung von den Fahrzeugherstellern eingeliefert werden können. Wie bereits bei der seit 01.12.2011 im KBA geführten früheren Datenbank über EG-Übereinstimmungsbescheinigungen (mit deutlich geringerem Datenumfang) erfolgt die Zulieferung der Datensätze durch die Fahrzeughersteller derzeit freiwillig.

Die kontinuierliche Analyse in Bezug auf die in der Zeit seit 2011 freiwillig gelieferten Datensätze hat jedoch gezeigt, dass weder die Quantität noch die Qualität ausreichend sind, um die dargestellten Ziele im öffentlichen Interesse einer effizienten und den qualitativen Anforderungen genügenden Erfassung der Daten zu erreichen.

B. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Stufen 1 und 2 i-Kfz ist anzunehmen, dass sich eine belastbare Entfaltung des Nutzungspotenzials der neuen E-Government-Verfahren voraussichtlich über einen langen Zeitraum erstrecken wird. Damit verbundene Auswirkungen von veränderten Gebühreneinnahmen (siehe zu 3.) sind somit nicht haushalterisch einschätzbar. Ihnen stehen jeweils entsprechende Änderungen der Verwaltungsaufwände gegenüber.

Etwaige Auswirkungen auf die Kraftfahrzeugsteuer oder die Infrastrukturabgabe sind nicht zu erwarten.

2. Erfüllungsaufwand

a) Bürger

aa) Stufe 3 der internetbasierten Fahrzeugzulassung

Umstellungsaufwand

Bei Bürgerinnen und Bürgern fällt kein Umstellungsaufwand an.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands

Bürgerinnen und Bürger sind als private Halterinnen und Halter von Kraftfahrzeugen von Zulassungsvorgängen betroffen. Bei ihnen führt die Erweiterung der internetbasierten

Zulassungsvorgänge durch Stufe 3 i-Kfz daher zu einer Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands.

Um ein konsistentes Vorgehen zu gewährleisten, wird bei allen Normadressaten entsprechend der Schätzungen zu i-Kfz Stufe 1 und 2¹ davon ausgegangen, dass bis zu 65 Prozent der betrachteten Zulassungsvorgänge internetbasiert erfolgen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Stufen 1 und 2 ist anzumerken, dass sich die volle Entfaltung des Nutzungspotenzials der neuen E-Government-Verfahren voraussichtlich über einen langen Zeitraum erstrecken wird.

Wie schon bei den bisherigen Schätzungen kann auch hier nicht differenziert werden, wie häufig Vorgänge über Vollmachten (z. B. über Dienstleister oder Autohäuser) abgewickelt werden. Da Vollmachten auch in Stufe 3 nicht internetbasiert abgebildet werden können, müssten diese Vorgänge eigentlich ausgeklammert werden; sie lassen sich aber statistisch nicht getrennt erfassen. Die Fallzahlen für das internetbasierte Verfahren sind somit in nicht quantifizierbarer Größenordnung überschätzt.

Der Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger für das Vor-Ort-Verfahren wird vom Zeitaufwand der Zulassungsbehörden gespiegelt (vgl. zu c) aa)). Hinzu kommen Zeit und Fahrtkosten für den Weg zur Zulassungsbehörde.

Entfallende Wegezeiten zählen nicht zu den Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Für die vorliegende Schätzung werden – konsistent zum Vorgehen in Stufe 2 – entfallende Wegezeiten in die Berechnungen des Erfüllungsaufwands einbezogen. Diese bilden bei einem E-Government-Verfahren die entscheidende Entlastung für die Nutzerinnen und Nutzer ab.

Obwohl für die Halterinnen und Halter der Hin- und Rückweg zur Behörde anfällt, wird standardmäßig der einfache Weg einbezogen. Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Entfernungspauschale im Steuerrecht. Ebenfalls an das Steuerrecht angelehnt, werden für die Berechnung der Entlastung 30 Cent pro Kilometer verwendet. Der einfache Weg zu einer Behörde beträgt auf Kreisebene durchschnittlich rund

¹ Ex-ante-Schätzungen des Statistischen Bundesamtes zu den Regelungsentwürfen zur Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr sowie zur Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

22 Minuten und ca. 10 km². Hieraus ergeben sich pro Fall durchschnittliche Wegekosten von 3 Euro.

Wartezeiten in Behörden und anfallende Gebühren für Verwaltungsleistungen sind nicht Teil des Erfüllungsaufwands und werden daher nur nachrichtlich ausgewiesen (siehe zu 3.b)).

Für die Einschätzung des Zeitaufwands im internetbasierten Verfahren wird auf das Verhältnis von Vor-Ort-Verfahren und internetbasierter Wiederzulassung aus Stufe 2 i-Kfz zurückgegriffen. Demnach sparen Bürgerinnen und Bürger rund 44 Prozent Zeitaufwand im internetbasierten Verfahren ein. Diese prozentuale Änderung wird auf die Vorgänge in Stufe 3 übertragen.

Erstzulassung

Mit der internetbasierten Erstzulassung³ kann die Bürgerin oder der Bürger gegenüber dem Vor-Ort-Verfahren rund 27 Minuten einsparen. Die Einsparung ist vor allem auf den Wegfall der oben beschriebenen Wegezeit (-22 Minuten) zurückzuführen. Mit der internetbasierten Bearbeitung des Antrags ist die antragstellende Person im Mittel rund 5 Minuten schneller fertig. Außerdem entfällt der Sachaufwand für den Weg zur Zulassungsbehörde i. H. v. 3 Euro pro Fall. (vgl. Tabelle 1)

Tabelle 1: Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands für private Halter bei Erstzulassung - pro Fall

	Erfüllungsaufwand je Fall			
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit in Minuten	Zeitaufwand insgesamt in Minuten	Sachaufwand pro Fall
Vor-Ort	11	22	33	3,00 €
i-Kfz	6	0	6	0 €
Änderung	-5	-22	-27	-3,00 €

² Statistisches Bundesamt: Zur Ermittlung standardisierter Wegezeiten. Modell vom 14.08.2008.

³ In der Praxis ist der Begriff Neuzulassung gängig. Unter Neuzulassungen können aber auch gebrauchte Kfz zählen, die bislang nur auf Privatgelände gefahren sind (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Internetbasierte Fahrzeugzulassung – Fachkonzept der Stufen 1-3. Version 0.95, Stand 29.03.2018. S. 6). Es wird davon ausgegangen, dass die Anzahl dieser Fälle gering ist und dies keinen Einfluss auf die Höhe des Erfüllungsaufwand der Normadressaten hat

Umschreibung mit Halterwechsel/ Wiederzulassung mit Halterwechsel

Die Umschreibung eines Fahrzeugs auf einen neuen Halter kann in verschiedenen Varianten auftreten (mit oder ohne Wechsel des Zulassungsbezirks, mit oder ohne Kennzeichenmitnahme).

Das KBA subsumiert Vorgänge, in denen der vorherige Halter eine Außerbetriebsetzung beantragt hat und der neue Halter das Fahrzeug wieder zulässt („Wiederzulassungen mit Halterwechsel“) in der Statistik unter Umschreibungen. Daher werden Umschreibungen mit Halterwechsel und Wiederzulassungen mit Halterwechsel im Folgenden gemeinsam betrachtet.

Insgesamt kann eine Privatperson 27 Minuten und Wegekosten i. H. v. 3 Euro mit der internetbasierten Umschreibung/Wiederzulassung auf einen anderen Halter einsparen, wobei sich die größte Zeitersparnis durch den Wegfall der Wegezeit (-22 Minuten) ergibt. Die Einsparung reiner Bearbeitungszeit ist vergleichbar der Erstzulassung. (vgl. Tabelle 2)

Tabelle 2: Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands für private Halter bei Umschreibungen - je Fall

	Erfüllungsaufwand je Fall			
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit in Minuten	Zeitaufwand insgesamt in Minuten	Sachaufwand pro Fall
Vor-Ort	12	22	34	3,00 €
i-Kfz	7	0	7	0,00 €
Änderung	-5	-22	-27	-3,00 €

Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

Eine Adressänderung wird durchgeführt, wenn der Halter des Fahrzeugs innerhalb des Zulassungsbezirks oder in einen anderen Zulassungsbezirk umzieht. Seit dem 01.10.2015 können Halter bei Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk ihr bisheriges Kennzeichen behalten.

Derzeit erfolgt eine Adressänderung innerhalb des Zulassungsbezirks bereits in vielen Fällen im Zuge der regulären Meldung beim Einwohnermeldeamt, sofern die Behörde ein solches Verfahren anbietet (§ 13 Abs. 1a FZV). Den Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeitern liegt die neue Adresse in diesen Fällen bereits vor. Es muss nur noch ein neuer Adressaufkleber und ein Stempel oder Klebesiegel in der ZB I angebracht werden. Für die Halterin oder den Halter fällt bereits jetzt keine Wegezeit an. Dieses Vorgehen wird in der Schätzung für 10 Prozent der Adressänderungen privater Halter angenommen (zur geschätzten Häufigkeit der Umzüge innerhalb des Zulassungsbezirks s. u. die Erläuterung der Fallzahlen für die

Hochrechnung). Die durchschnittliche Wegezeit zur Behörde von 22 Minuten wird entsprechend um 10 Prozent reduziert auf rund 20 Minuten pro Fall. Der Sachaufwand für die Fahrt zur Zulassungsbehörde entfällt analog in 10 Prozent der Fälle, sodass im Durchschnitt Kosten i. H. v. 2,70 Euro je Fall zu berücksichtigen sind.

Im internetbasierten Verfahren würde eine Halterin bzw. ein Halter über alle Varianten im Mittel um insgesamt rund 22 Minuten entlastet. Rund 2 Minuten davon entfallen auf die reine Bearbeitungszeit. Wenn beim Wechsel des Zulassungsbezirks auf Wunsch des Halters das Kennzeichen geändert werden soll, ist ähnlich dem Vor-Ort-Verfahren von einem etwas höheren Zeitaufwand auszugehen, beim einfachsten Fall einer Adressänderung im selben Zulassungsbezirk von einem etwas geringeren Bearbeitungsaufwand. Das größte Entlastungspotenzial liegt wiederum im Wegfall der Wegezeit und der Einsparung im Sachaufwand für die Fahrt zur Behörde. (vgl. Tabelle 3)

Tabelle 3: Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands für private Halter bei Adressänderung - je Fall

	Erfüllungsaufwand je Fall				Wartezeit in Minuten je Fall
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit in Minuten	Zeitaufwand insgesamt in Minuten	Sachaufwand pro Fall	
Vor-Ort	5	20	25	2,70 €	19
i-Kfz	3	0	3	0,00 €	0
Änderung	-2	-20	-22	-2,70 €	-19

Hochrechnung

Tabelle 4 (s.u.) fasst die Ergebnisse der Hochrechnung auf Basis der statistischen Angaben des KBA für das Jahr 2017 für den Normadressat zusammen.

Es wurden 1.593.261 Erstzulassungen privater Halter gezählt. In rund 1.300 Fällen ist die Zuordnung zu privaten bzw. gewerblichen Haltern nicht möglich. Um diese Fälle in die Hochrechnung einzubeziehen, werden sie anhand des Verhältnisses von Erstzulassungen für private und gewerbliche Halter (37 % / 63 %) diesen beiden Haltergruppen zugeteilt. Grundlage für die weitere Berechnung für private Halter ist eine Fallzahl von 1.593.744 Erstzulassungen⁴.

⁴ Alle Berechnungen sind mit den exakten Fallzahlen erfolgt. Die Zahlen werden zugunsten der besseren Nachvollziehbarkeit auch entsprechend ausgewiesen, auch wenn sie natürlich im Rahmen des Ex-ante-Verfahrens nur als Richtschnur der langfristig zu erwartenden Effekte dienen sollen. Mögliche geringfügige Abweichungen ergeben sich durch Rundungen (v. a. bei anteiligen Fallzahlen). Zeitaufwände werden in den Berechnungen auf volle Minuten gerundet, Eurobeträge auf volle Cent.

Unter einer langfristigen Nutzungsprognose von 65 Prozent erfolgen jährlich 1.035.933 Erstzulassungen internetbasiert. Bürgerinnen und Bürger sparen dadurch insgesamt pro Jahr bis zu 466 Tsd. Stunden Zeitaufwand ein. Der Sachaufwand für den Normadressaten sinkt um jährlich rund 3,1 Mio. Euro.

Die Anzahl der Umschreibungen und Wiederzulassungen mit Halterwechsel betrug insgesamt 8.660.623 Vorgänge, wovon rund 93 Prozent privaten Haltern zugeordnet sind. Zuzüglich des entsprechenden Anteils an Vorgängen mit nicht zuordenbaren Haltern (insgesamt 482 Fälle) ergibt sich eine Fallzahl von 8.035.282 Vorgängen. Bei einer 65%-Nutzungsprognose wird geschätzt, dass bis zu 5.222.934 Umschreibungen bzw. Wiederzulassungen mit Halterwechsel über das internetbasierte Verfahren beantragt werden. Langfristig werden so pro Jahr beim Normadressaten knapp 2,4 Mio. Stunden zeitlicher Aufwand und Sachkosten von rund 15,7 Mio. Euro pro Jahr eingespart.

Adressänderung mit Wechsel des Zulassungsbezirks gab es insgesamt 669.479, wovon rund 95 Prozent bei privaten Haltern vorkamen. Auch bei Adressänderungen war in wenigen Fällen (76 Vorgänge) keine eindeutige Zuordnung zu privaten und gewerblichen Haltern möglich; 95 Prozent (72 Vorgänge) wurden den privaten Haltern angerechnet. Somit ergibt sich eine Fallzahl von 633.520 Vorgängen. Da dem Statistischen Bundesamt zum Zeitpunkt der Ex-ante-Schätzung keine Fallzahlen zu Adressänderungen innerhalb des Zulassungsbezirks vorliegen, wird diese Fallzahl vorsichtig geschätzt um 10 Prozent erhöht, um alle Adressänderungen zu erfassen. Die Hochrechnung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürgern bei Adressänderungen basiert somit auf 696.872 Vorgängen. Laut Nutzungsprognose von 65 Prozent werden langfristig bis zu 452.967 Adressänderungen internetbasiert beantragt. Gegenüber dem Vor-Ort-Verfahren können die Bürgerinnen und Bürger bei i-Kfz jährlich um rund 15 Tsd. Stunden Zeitaufwand und rund 1,2 Mio. Euro Sachaufwand entlastet werden. (vgl. Tabelle 4)

Tabelle 4: Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands für private Halter - Hochrechnung

Vorgang	Bearbeitungszeit in Stunden	Wegezeit in Stunden	Zeitaufwand gesamt in Stunden	Sachaufwand
Erstzulassung	-86.328	-379.842	-466.170	-3.107.799 €
Umschreibung/ Wiederzulassung auf neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	-435.245	-1.915.076	-2.350.320	-15.668.802 €
Adressänderung mit / ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	-15.099	-150.989	-166.088	-1.223.011 €
Gesamt			- 2.982.578	- 19.999.612 €

bb) Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen

Bürgerinnen und Bürger sind von den Regelungen nicht unmittelbar betroffen. Bei ihnen entsteht daher weder Umstellungsaufwand noch eine Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands.

b) Wirtschaft**aa) Stufe 3 der internetbasierten Fahrzeugzulassung****Umstellungsaufwand**

Beim Normadressaten Wirtschaft fällt kein Umstellungsaufwand an.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands

Beim Normadressaten Wirtschaft sind die Auswirkungen für die gewerblichen Halterinnen und Halter von Fahrzeugen einzuschätzen. Die internetbasierten Verfahren stehen dabei weiterhin nur natürlichen Personen offen, da Vertretungsregelungen online bislang nicht abgebildet werden können. Daher werden Vorgänge für juristische Personen nicht einbezogen.

Für den laufenden Erfüllungsaufwand wird angenommen, dass der Zeitaufwand und die Sachkosten für einen Antrag auf Erstzulassung, Umschreibung oder Wiederzulassung denen der privaten Halter entsprechen. Bei der Adressänderungen mit und ohne Zulassungsbezirkswechsel geht die Schätzung davon aus, dass gewerbliche Halter ihre Daten nicht beim Einwohnermeldeamt, sondern immer bei ihrer Zulassungsbehörde ändern.

Der Zeitaufwand wird bei der Wirtschaft monetarisiert und fließt als Personalaufwand in den Erfüllungsaufwand ein. Die Berechnung des Personalaufwands erfolgt mit dem

durchschnittlichen Lohnsatz der Gesamtwirtschaft aller Unternehmensgrößenklassen (34,50 €/h⁵). Standardmäßig wird auch bei der Wirtschaft eine Wegstrecke von 10 km mit einer Entfernungspauschale von 30 Cent pro Kilometer angesetzt. Die entfallende Wegezeit wird als Erfüllungsaufwand gewertet und in die Berechnung des Personalaufwands einbezogen. Bei den Bürokratiekosten aus Informationspflichten muss die Wegezeit jedoch ausgeklammert werden (siehe zu 2.a)).

Wartezeiten und Gebühren werden wiederum nur nachrichtlich ausgewiesen (vgl. zu 3.b)).

Die Hochrechnung erfolgt auf Basis der Statistik des KBA für das Jahr 2017. Die Nutzungsprognose für i-Kfz liegt weiterhin bei 65 Prozent.

Erstzulassung

Die internetbasierte Erstzulassung entlastet einen gewerblichen Halter schätzungsweise um insgesamt rund 19 Euro Erfüllungsaufwand pro Fall, wovon rund 6 Euro Bürokratiekosten aus Informationspflichten sind. (vgl. Tabelle 5)

Tabelle 5: Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und der jährlichen Bürokratiekosten der Wirtschaft bei Erstzulassungen - je Fall

	Erfüllungsaufwand je Fall					darunter Bürokratie- kosten
	Bearbei- tungszeit in Minuten	Wegezeit	Personal- aufwand	Sach- aufwand	Erfüllungs- aufwand	
Vor-Ort- Verfahren	11	22	18,98 €	3,00 €	21,98 €	9,33 €
i-Kfz	6	0	3,45 €	0,00 €	3,45 €	3,45 €
Änderung	-5	-22	-15,53 €	- 3,00 €	-18,53 €	-5,88 €

Umschreibung mit Halterwechsel/ Wiedenzulassung mit Halterwechsel

Die Einsparung des Erfüllungsaufwands je Fall bei einer Umschreibung mit Halterwechsel bzw. eine Wiedenzulassung mit Halterwechsel beträgt beim internetbasierten Verfahren ebenfalls rund 19 Euro pro Fall. Die Bürokratiekosten verringern sich wiederum um rund 6 Euro je Fall. (vgl. Tabelle 6)

⁵ Alle verwendeten Durchschnittslöhne der Wirtschaft und Verwaltung stammen aus: Statistisches Bundesamt, Gruppe A3 – Bürokratiekostenmessung: Aktualisierte Lohnkostentabellen 2018 zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung. Stand 04.10.2017.

Tabelle 6: Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und der jährlichen Bürokratiekosten der Wirtschaft bei Umschreibungen/Wiederzulassung mit Halterwechsel - je Fall

	Erfüllungsaufwand je Fall					darunter Bürokratiekosten
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit	Personal-aufwand	Sach-aufwand	Erfüllungs-aufwand	
Vor-Ort-Verfahren	12	22	19,55 €	3,00 €	22,55 €	9,90 €
i-Kfz	7	0	4,03 €	0,00 €	4,03 €	4,03 €
Änderung	-5	-22	-15,53 €	-3,00 €	-18,53 €	-5,88 €

Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

Für die Beantragung einer Adressänderung mit oder ohne Zulassungsbezirkswechsel verringert sich der Erfüllungsaufwand im internetbasierten Verfahren durch die entfallenden Wegezeiten um durchschnittlich 17 Euro je Fall; darunter entfallen 4,15 Euro Einsparung auf Bürokratiekosten. (vgl. Tabelle 7)

Tabelle 7: Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und der jährlichen Bürokratiekosten der Wirtschaft bei Adressänderung - je Fall

	Erfüllungsaufwand je Fall					darunter Bürokratiekosten
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit	Personal-aufwand	Sach-aufwand	Erfüllungs-aufwand	
Vor-Ort-Verfahren	5	22	15,53 €	3,00 €	18,53 €	5,88 €
i-Kfz	3	0	1,73 €	0,00 €	1,73 €	1,73 €
Änderung	-2	-22	-13,80 €	-3,00 €	-16,80 €	-4,15 €

Hochrechnung

Tabelle 8 (s.u.) fasst die Ergebnisse der Hochrechnung auf Basis der statistischen Angaben des KBA für das Jahr 2017 für den Normadressat Wirtschaft zusammen.

Für gewerbliche Halter, die natürliche Personen sind, wurden beim KBA 218.135 Erstzulassungen gezählt. Von den Fällen, die das KBA nicht eindeutig privaten oder gewerblichen Haltern zuordnen kann, werden entsprechend den Anteilen privater und gewerblicher Halter (37 % /63 %, s. o.) 822 Vorgänge den gewerblichen Haltern zugeordnet. In der Schätzung wird der Einfachheit halber davon ausgegangen, dass diese Fälle hälftig auf juristische und natürliche Personen entfallen. Die Datenbasis für die Hochrechnung sind somit 218.546 Erstzulassungen. Bei einer 65 %-Nutzungsprognose für i-Kfz ergibt sich eine Fallzahl von 142.055 internetbasierten Erstzulassungen. Insgesamt können die gewerblichen

Halter, sofern sie natürliche Personen sind, jährlich rund 2,6 Mio. Euro Erfüllungsaufwand einsparen, davon sind knapp ein Drittel (835 Tsd. Euro) Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

180.252 Umschreibungs- bzw. Wiederzulassungsvorgänge waren für gewerbliche Halter, die natürliche Personen sind, zu verzeichnen. Zuzüglich der Hälfte des Anteils gewerblicher Halter an nicht zuordenbaren Haltern (ca. 7 % von 482 Vorgängen) ergibt sich eine Fallzahl von 180.269. Bei einer 65 %-Nutzungsprognose wird mit einer jährlichen Fallzahl von 117.175 Vorgängen gerechnet. Insgesamt verringert sich der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft bei Umschreibungen und Wiederzulassungen auf einen neuen Halter jährlich um rund 2,2 Mio. Euro; bei den Bürokratiekosten ist eine Entlastung um rund 700 Tsd. Euro möglich.

Es gab 6.572 Fälle von Adressänderungen mit Zulassungsbezirkswechsel für die gewerblichen Halter, die natürliche Personen sind. Dazu werden entsprechend der bisherigen Vorgehensweise zwei Vorgänge von den nicht zuordenbaren Haltern gezählt (insgesamt 76 Fälle; davon ca. 95 % private und ca. 5 % gewerbliche Halter). Auch für die Wirtschaft liegen zur Zeit der Ex-ante-Schätzung keine Informationen zu Adressänderungen innerhalb eines Zulassungsbezirks vor. Für ein einheitliches Vorgehen wird daher analog zur Vorgehensweise bei den Bürgerinnen und Bürgern ein zusätzlicher Anteil von 10 Prozent angenommen, der diese Fälle umfasst. Die Fallzahl für die weiteren Berechnungen liegt demnach bei 7.231. Würde künftig in 65 Prozent dieser Fälle (4.700 Vorgänge) i-Kfz genutzt, könnte die Wirtschaft um knapp 79 Tsd. Euro Erfüllungsaufwand jährlich entlastet werden, darunter rund 20 Tsd. Euro Bürokratiekosten. (vgl. Tabelle 8)

Tabelle 8: Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands und der jährlichen Bürokratiekosten der Wirtschaft bei Adressänderung - insgesamt

	Änderung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft					darunter Bürokratie- kosten (€)
	Personalaufwand			Sach- aufwand (€)	Erfüllungs- aufwand (€)	
	Bearbei- tungszeit in Stunden	Wegezeit in Stunden	Personal- kosten (€)			
Erstzulassung	-11.838	-52.087	-2.206.114	-426.165	-2.632.279	-835.283
Umschreibung/Wieder- zulassung auf neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	-9.765	-42.964	-1.819.728	-351.525	-2.171.253	-688.989

Adressänderung mit / ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	-157	-1.723	-64.860	-14.100	-78.960	-19.505
Gesamt					-4.882.492	-1.543.777

bb) Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen

Von der Einführung des § 45a Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) sind die Kraftfahrzeughersteller bzw. deren Vertreter betroffen, die Inhaber einer EG-Typengenehmigung sind und deren Fahrzeuge in Deutschland zugelassen werden sollen.

Um die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand einschätzen zu können, wurden Kfz-Hersteller befragt. Die Befragung erfolgte über den Verband der Automobilindustrie (VdA) sowie über den Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK). Für den deutschen Automobilmarkt konnte ein Expertengespräch mit einem größeren deutschen Hersteller geführt werden.

Umstellungsaufwand

Den eingeholten Expertenaussagen zufolge entsprechen die Systeme deutscher Hersteller bereits jetzt weitgehend den Anforderungen an die Prüfung und Meldung von CoC-Daten an das KBA nach § 45a Abs. 4 und 5 FZV. Es werden voraussichtlich einige Anpassungen notwendig sein, die aber bei deutschen Herstellern keinen wesentlichen Umstellungsaufwand verursachen werden.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands

Für die elektronische Übermittlung der Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung wird ein umfangreicher Datensatz rechtlich festgelegt. Außerdem müssen die Hersteller nach § 45a Abs. 4a FZV für jedes Fahrzeug, für das sie eine zu übermittelnde Übereinstimmungsbescheinigung ausstellen, prüfen, ob neben den Schlüsselnummern weitere Hindernisse für die Zulassung bestehen, und das KBA darüber informieren. Bei der Beantragung einer auslaufenden Serie muss zukünftig zusätzlich die FIN angegeben werden.

Laut Expertengespräch entsteht bei den deutschen Herstellern dennoch kein wesentlicher Mehraufwand, auch da teilweise bereits freiwillig Daten an die bestehende CoC-Datenbank beim KBA gemeldet wurden. Auch die zusätzliche Angabe der FIN bei der Beantragung einer auslaufenden Serie ist ohne wesentlichen Aufwand möglich, da diese im Datenbestand direkt abrufbar ist.

cc) Ergebnis, One in, one Out-Regel

In der Summe wird die Wirtschaft durch diesen Verordnungsentwurf um 4.882.492 Euro entlastet. Im Sinne der „One in, one Out-Regel“ ist somit eine Entlastung der Wirtschaft um 4.882.492 Euro zu verzeichnen.

c) Verwaltung**aa) Länder: Zulassungsbehörden**Stufe 3 der internetbasierten Fahrzeugzulassung**Umstellungsaufwand**

Je Zulassungsbehörde (ZulB) entsteht voraussichtlich ein durchschnittlicher einmaliger Aufwand von insgesamt 12.084 Euro.

Der überwiegende Teil dieser Kosten resultiert aus dem Ausbau der IT-Infrastruktur für die Erfordernisse der Zulassungsverfahren in Stufe 3 durch die IT-Dienstleister. Auf Basis einer Befragung von Portalanbietern errechnet sich ein Sachaufwand für die IT-Dienstleister von im Mittel rund 6.863 Euro pro Zulassungsbehörde.⁶

Bei der Implementierung der neuen Verfahren ist auch behördeneigenes Personal beteiligt. Die Beschäftigten steuern zum Beispiel das Fachwissen für den Entwicklungsprozess bei, nehmen an Funktionstests teil und gestalten die Anpassung von Abläufen. Im Median entstehen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehrerer befragter Zulassungsbehörden 78 Stunden Zeitaufwand für die Umstellung, wobei die Einschätzungen über das Ausmaß des Arbeitsaufwands zwischen den befragten Behörden stark schwankt. Eingebunden sind vorwiegend der mittlere und gehobene Dienst, weshalb in der Schätzung der durchschnittliche Lohnsatz der Kommunen über alle Laufbahngruppen (37,30 €/h) verwendet wird. Je Zulassungsbehörde entstehen Personalkosten i. H. v. rund 2.900 Euro. Hinzu kommt eine Arbeitsplatzpauschale⁷ von aktuell 12,66 Euro pro Stunde. Sie deckt die sächlichen Verwaltungsausgaben ab und beläuft sich durchschnittlich auf knapp 1.000 Euro pro Fall.

⁶ In der Praxis geben die IT-Dienstleister ihre Kosten separat an ihren Auftraggeber, d.h. die Zulassungsbehörden weiter, zum Teil decken bereits vorhandene Verträge Anpassungen aufgrund rechtlicher Änderungen ab.

⁷ Angesetzt wurden 20.250 Euro pro Jahr und Arbeitsplatz in der Bundesverwaltung laut BMF-Schreiben vom 30.06.2017; die Pauschale wird anhand des Zeitaufwands anteilig (0,21 Euro/Minute) eingerechnet. Sie deckt unter anderem auch Portokosten für Standardbriefe ab.

Der andere Teil der Personalkosten entfällt auf Schulungen für die ausführenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zu Beginn über die Neuerungen bzw. Änderungen im Bearbeitungsprozess informiert werden müssen. In den bisherigen i-Kfz-Stufen wurde bereits ein erheblicher Teil der Infrastruktur geschaffen. In der Schätzung zur Einführung von i-Kfz wurde dafür (Einführung von Stempelplaketten und geänderten ZBI, Verwendung von Codescannern) und für die Außerbetriebsetzung ein Zeitaufwand von einem Arbeitstag je Schulung angenommen. In Stufe 2 wurde ein internetbasiertes Verfahren zur Beantragung der Wiedenzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk eingerichtet. Der Bearbeitungsprozess der Zulassungsvorgänge in Stufe 3 lehnt sich daran an, weitet den Anwendungsbereich aber aus und sieht einzelne neue Komponenten vor, etwa die stichprobenhafte Nachprüfung. Vor diesem Hintergrund sollte der Schulungsaufwand für Stufe 3 eher gering ausfallen.

Das Statistische Bundesamt geht aufgrund der Befragung von einer Stunde Schulungsaufwand je Mitarbeiter aus. Analog zu bisherigen Schätzungen wird mit durchschnittlich 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter je Zulassungsbehörde gerechnet, was einen Schulungsaufwand von 30 Stunden je Behörde bedeutet. Die Befragungen haben gezeigt, dass zur Einführung von Stufe 3 manche Behörden nur einen Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schulen werden. Unter Berücksichtigung der langfristigen Nutzungsprognose von 65 Prozent ist anzunehmen, dass vermutlich (zumindest in den Hauptstellen) annähernd alle Beschäftigten die Bearbeitung internetbasierter Vorgänge übernehmen werden. Da in der Praxis vorrangig der mittlere Dienst die Zulassungsvorgänge bearbeitet, verwendet die Schätzung den Lohnsatz des mittleren Dienstes der Kommunen (31,50 €/h). Neben der Arbeitsplatzpauschale fällt kein zusätzlicher Sachaufwand an. Der Schulungsaufwand beläuft sich somit je Zulassungsbehörde auf durchschnittlich 1.325 Euro. Der Umstellungsaufwand wird auf die Hauptstellen der Zulassungsbehörden hochgerechnet. Zum Zeitpunkt der Schätzung gibt es 426 Hauptstellen.⁸ Der einmalige Umstellungsaufwand der Zulassungsbehörden wird folglich auf rund 5,1 Mio. Euro geschätzt. (vgl. Tabelle 9)

⁸ Verzeichnis des Kraftfahrt-Bundesamtes, Zulassungsbehörden, Stand: Januar 2018

Tabelle 9: Umstellungsaufwand der Zulassungsbehörden

		Personalaufwand		Sachaufwand		einmaliger Umstellungsaufwand
		Zeitaufwand in Stunden	Personalkosten	Arbeitsplatzpauschale	weiterer Sachaufwand (Ausbau der Portale)	
je ZulB	Entwicklung und Implementierung neues Verfahren	78	2.909 €	987 €	6.863 €	10.759 €
	Schulung der Mitarbeiter in den ZulB	30	945 €	380 €	0 €	1.325 €
	Gesamt	108	3.854 €	1.367 €	6.863 €	12.084 €
alle ZulB	Entwicklung und Implementierung neues Verfahren	33.228	1.239.404 €	420.666 €	2.923.425 €	4.583.496 €
	Schulung der Mitarbeiter in den ZulB	12.780	402.570 €	161.795 €	0 €	564.365 €
	Gesamt	46.008	1.641.974 €	582.461 €	2.923.425 €	5.147.861 €

Änderung des jährlichen ErfüllungsaufwandsErstzulassung

Bei internetbasierten Erstzulassungsvorgängen ist das Personal der Zulassungsbehörden weiterhin involviert. Die Prüfung der Erstzulassungsvoraussetzungen und die Bekanntgabe der Zulassung über den Zulassungsbescheid erfolgen durch die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter. Zusätzlich entsteht Aufwand für die Fertigstellung der Postsendungen von ZB I, ZB II und der Plakettenträger mit Stempelplaketten. Einspareffekte sind aufgrund automatisierter Teilprozesse möglich. Die befragten Zulassungsbehörden schätzen die zeitlichen Effekte der internetbasierten Erstzulassung konträr ein: Ein Teil geht von einer Einsparung aus, der andere Teil von einem Mehraufwand.

Als Sachaufwand fällt weiterhin die Arbeitsplatzpauschale von 2,31 Euro an.

Zum derzeitigen Stand wird geschätzt, dass die internetbasierte Erstzulassung weder eine Entlastung noch eine zusätzliche Belastung für die Zulassungsbehörden sein wird. (vgl. Tabelle 10 s.u.)

Umschreibung mit Halterwechsel/ Wiedenzulassung mit Halterwechsel

Die Umschreibung eines Fahrzeugs auf einen neuen Halter in ihren verschiedenen Varianten (mit oder ohne Wechsel des Zulassungsbezirks, mit oder ohne Kennzeichenmitnahme) und

die Wiederzulassung eines Fahrzeugs mit Halterwechsel wird auch für die Verwaltung zusammen betrachtet.

Für die internetbasierten Verfahren ist durch die Vielzahl automatisierter Prozesse, bspw. die vollautomatisierten Prüfungen zu HU/SP oder der Steuerrückstände, Einsparpotenzial vorhanden. Im Median aller befragten Behörden ist mit einem Bearbeitungsaufwand für eine internetbasierte Umschreibung bzw. Wiederzulassung von rund 11 Minuten (siehe Tabelle 5) zu rechnen; damit verringert sich der zeitliche Aufwand pro Fall um im Mittel rund 1 Minute. Wird das bisherige Kennzeichen allerdings beibehalten, ist die Umschreibung als automatisierter Verwaltungsakt ohne manuelle Bearbeitung durch die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter gültig. Für den Erfüllungsaufwand bedeutet dies, dass in der Verwaltung nur Aufwand für die nachgelagerten Aktivitäten entsteht. Hierzu zählen die Erstellung und der Versand eines Informationsschreiben an den alten Halter über den Vollzug der Umschreibung nach § 15I Abs. 5 FZV und das Ausfertigen und Versenden der Zulassungsunterlagen (ZB I, ZB II, ggf. Plakettenträger) an den neuen Halter. Der Zeitaufwand liegt für solche Fälle nicht separat vor, sondern ist in den genannten Durchschnittswerten einbezogen. Es ist aber davon auszugehen, dass der Erfüllungsaufwand der Verwaltung für jene Vorgänge unter 11 Minuten je Fall beträgt.

Die Arbeitsplatzpauschale reduziert sich entsprechend der Zeitersparnis um rund 20 Cent.

Der Erfüllungsaufwand verringert sich durch i-Kfz insgesamt im Mittel je Vorgang um circa 70 Cent auf 8,09 Euro. (vgl. Tabelle 10 s.u.)

Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

Adressänderungen ohne Zuteilung eines neuen Kennzeichens können im internetbasierten Verfahren als automatisierter Verwaltungsakt abgewickelt werden, ziehen aber dennoch Bearbeitungsschritte in den Zulassungsbehörden nach sich. Dies betrifft Adressänderungen mit oder ohne Wechsel des Zulassungsbezirks unter der Bedingung, dass das bisherige Kennzeichen fortgeführt wird. Adressänderungen mit Zuteilung eines neuen Kennzeichens bei Zulassungsbezirkswechsel werden ohnehin durch die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter der Zulassungsbehörden beschieden.

Nach Einschätzung der befragten Zulassungsbehörden bringt das internetbasierte Verfahren in der Verwaltung keine Entlastung. Es muss immer eine neue ZB I ausgestellt und an den Halter versendet werden. Dies ist im Vor-Ort-Verfahren nicht notwendig, da die bestehende ZB I durch einen Aufkleber mit der neuen Adresse auf den aktuellen Stand gebracht werden

kann und weiterhin gültig ist (nur bei einer bereits zuvor geänderten ZB I muss ein neues Dokument ausgestellt werden).

Im Median steigt dadurch die Bearbeitung von derzeit rund 5 Minuten⁹ im mittleren Dienst (31,50 €/h) auf 6 Minuten, wodurch sich auch der Sachaufwand in Form der Arbeitsplatzpauschale anteilig erhöht.

Der Erfüllungsaufwand für das internetbasierten Verfahren steigt damit um rund 73 Cent pro Fall auf 4,41 Euro. (vgl. Tabelle 10)

Tabelle 10: Laufender Erfüllungsaufwand (EA) der Zulassungsbehörden je Fall

	Derzeit je Fall				i-Kfz je Fall				Änderung je Fall	
	Zeitaufwand in Min.	Personal-kosten	Sachaufwand	EA	Zeitaufwand in Min.	Personal-kosten	Sachaufwand	EA	Zeitaufwand in Min.	EA
Erstzulassung	11	5,78 €	2,31 €	8,09 €	11	5,78 €	2,31 €	8,09 €	0	0,00 €
Umschreibung/Wiederzulassung auf neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	12	6,30 €	2,52 €	8,82 €	11	5,78 €	2,31 €	8,09 €	-1	-0,73 €
Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	5	2,63 €	1,05 €	3,68 €	6	3,15 €	1,26 €	4,41 €	1	0,73 €

Hochrechnung

Im Jahr 2017 zählte das KBA insgesamt rund 8,7 Mio. Umschreibungen inkl. Wiederzulassungen mit Halterwechsel. Insgesamt rund 8,2 Mio. Fälle sind privaten und gewerblichen (natürliche Personen) Haltern zuzuordnen, inkl. des Anteils nicht zuordenbarer Fälle.

Ausgehend von einer langfristig möglichen Nutzungsprognose von 65 Prozent für die internetbasierten Umschreibungen und Wiederzulassungen mit Halterwechsel sind im internetbasierten Verfahren langfristig rund 5,3 Mio. Vorgänge pro Jahr denkbar. Der Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden reduziert sich um rund 3,9 Mio. Euro jährlich. (vgl. Tabelle 11 s.u.)

⁹ Aktuelle Erhebung und Sekundärdaten aus Statistisches Bundesamt (Hrsg.). Einfacher zur Fahrzeugzulassung. Eine Erhebung verschiedener Pilotverfahren im Deutschland-Online-Vorhaben „Kfz-Wesen“. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle Bürokratieabbau im Bundeskanzleramt. 2011.

Nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes auf Basis der Statistik des KBA liegen für 2017 704.103 Adressänderungen vor¹⁰. Ausgehend von einer langfristig möglichen künftigen Nutzungsprognose von 65 Prozent sind im internetbasierten Verfahren jährlich bis zu 457.667 internetbasierte Vorgänge möglich. In der Verwaltung entsteht hierdurch ein Mehraufwand i. H. v. rund 334 Tsd. Euro pro Jahr. (vgl. Tabelle 11)

Tabelle 11: Laufender Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden

	Fallzahl 2017 für private und gewerbliche Halter (natürliche Personen)	Fallzahl i-Kfz (65 %-Anteil)	Änderung des Erfüllungsaufwands der Zulassungsbehörden
Erstzulassung	1.812.290	1.177.988	0 €
Umschreibung/Wiederzulassung auf einen neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	8.215.552	5.340.109	-3.898.280 €
Adressänderung mit Wechsel des Zulassungsbezirks/ Adressänderung ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	704.103	457.667	+334.097 €
Gesamt			-3.564.183 €

Stichprobenhafte Nachprüfung bei vollautomatisierten Verwaltungsakten

Bei Vorgängen mit automatisierter Antragsbearbeitung und automatisiertem Verwaltungsakt sind nach § 15f Abs. 3 FZV des Verordnungsentwurfs stichprobenhafte Nachprüfungen vorgesehen. Dies betrifft die

- Außerbetriebsetzung
- Adressänderung ohne Wechsel des Zulassungsbezirks
- Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme

Der Verordnungsentwurf legt nicht fest, inwieweit die Auswahl der zu prüfenden Fälle auch automatisiert erfolgt. Das heißt, dass die Auswahl bis auf vorgeschriebene regelmäßige manuelle Stichprobenauswahlen damit auch fast vollständig manuell erfolgen könnte. Nach Aussagen der befragten Behörden und im Hinblick auf die Darstellung einer normaleffizient arbeitenden Behörde wird davon ausgegangen, dass die Auswahl in der Regel automatisch

¹⁰ Private Halter zzgl. Anteil nicht zuordenbare Halter zzgl. 10 % für Adressänderungen innerhalb des Zulassungsbezirks und gewerbliche Halter (natürliche Personen) zzgl. Anteil nicht zuordenbare Halter zzgl. 10 % für Adressänderungen innerhalb des Zulassungsbezirks.

erfolgt und dadurch für diesen Arbeitsschritt kein laufender messbarer Personal- und Sachaufwand anfällt.

Die Prüfung selbst wird manuell durch eine Sachbearbeiterin oder einen Sachbearbeiter des mittleren Dienstes durchgeführt. Auf den einzelnen Fall bezogen, lassen sich auf Basis der Angaben der befragten Zulassungsbehörden nur geringe Unterschiede im Erfüllungsaufwand erkennen. Dieser beträgt pro Fall im Schnitt 2,21 Euro bzw. 2,94 Euro und resultiert überwiegend aus den Personalkosten. Außer der Arbeitsplatzpauschale entsteht kein Sachaufwand. (vgl. Tabelle 12)

Tabelle 12: Erfüllungsaufwand je Nachprüfung

	Erfüllungsaufwand pro Fall				
	Personalaufwand			Sachaufwand	Erfüllungsaufwand
	Zeitaufwand in Min.	Lohnsatz	Personalkosten		
Außerbetriebsetzung	3	31,50 €	1,58 €	0,63 €	2,21 €
Adressänderung (innerhalb des Zulassungsbezirks)	4	31,50 €	2,10 €	0,84 €	2,94 €
Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme	4	31,50 €	2,10 €	0,84 €	2,94 €

Der Verordnungsentwurf sieht ebenfalls keine feste Stichprobengröße vor. Die befragten Behörden planen aktuell eine Nachprüfung in durchschnittlich rund 6 Prozent der jeweiligen Vorgänge.

Der Erfüllungsaufwand für alle Zulassungsbehörden wird anhand der Fallzahlen des KBA für 2017 hochgerechnet. Dabei wird wie zuvor angenommen, dass in der Hälfte der Umschreibungen das Kennzeichen mitgenommen wird und langfristig eine Nutzungsprognose von 65 Prozent möglich ist.

In Summe wird für die stichprobenhafte Nachprüfung ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von knapp 1,2 Mio. Euro pro Jahr geschätzt. (vgl. Tabelle 13)

Tabelle 13: Anzahl der Nachprüfungen und Änderung des laufenden Erfüllungsaufwands pro Jahr

	Anzahl internetbasierter Vorgänge pro Jahr	Prüfquote	Anzahl Nachprüfungen pro Jahr	Erfüllungsaufwand pro Jahr
Außerbetriebsetzung	5.028.861	6	301.732	+666.828 €
Adressänderung (innerhalb des Zulassungsbezirks)	41.606	6	2.496	+7.338 €
Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme	2.878.085	6	172.685	+507.694 €
Gesamt				+1.181.860 €

Thermodrucker

Im Zuge der erweiterten Möglichkeiten internetbasierter Zulassungsvorgänge und mit steigender Nutzung müssen die Zulassungsbehörden zusätzliche Thermodrucker vorhalten. Laut Befragten liegen die Kosten eines Druckers im Schnitt bei 725 Euro, und es würden durchschnittlich zwei zusätzliche Drucker in jeder Hauptstelle angeschafft.

Die Anschaffungskosten betragen demzufolge pro Hauptstelle 1.450 Euro; für alle 426 Hauptstellen sind das insgesamt 617.700 Euro.

In der Methodik des Erfüllungsaufwands werden solche Kosten standardmäßig über fünf Jahre abgeschrieben. Somit liegen die jährlichen Kosten für zwei Thermodrucker je Hauptstelle bei 290 Euro; hochgerechnet auf alle Hauptstellen bei 123.540 Euro.

Gesamtbilanz**Tabelle 14: Umstellungsaufwand und Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder (Zulassungsbehörden)**

	Verfahren	Nachprüfung	Thermo-drucker	Gesamt
einmaliger Umstellungsaufwand				+ 5.147.861 €
Änderung jährlicher Erfüllungsaufwand Stufe 3	-3.564.183 €	+1.181.860 €	+ 123.540 €	- 2.258.783 €

bb) Bund: KBAaaa) Stufe 3 der internetbasierten Fahrzeugzulassung**Umstellungsaufwand**

Beim Kraftfahrt-Bundesamt entsteht einmaliger Umstellungsaufwand. Dieser beläuft sich auf insgesamt 52.472 Euro.

Laut KBA muss die IT-Infrastruktur, die derzeit für die Vorgänge der Stufe 2 (internetbasierte Außerbetriebsetzung, internetbasierte Wiedenzulassung ohne Halter,- Zulassungsbezirkswechsel und mit reservierten Kennzeichen) ausgelegt ist, für die Anforderungen von Stufe 3 weiterentwickelt werden.

Zum einen muss ein weiterer Webservice zur Prüfung des Sicherheitscodes auf der ZB II entwickelt werden. Außerdem sind Webservices für Abfragen von Datensätzen von Übereinstimmungsbescheinigungen aus einer nationalen CoC-Datenbank und einer Datenbank auf EU-Ebene (EUCARIS) notwendig. Mit der FIN kann das Portal beispielsweise prüfen, ob vorab schon eine Zulassung im europäischen Ausland erfolgt ist. Zudem werden die Daten zur Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung in mehr Verfahren verwendet werden und sind entsprechend einzubinden.

Da künftig mehr Daten zur Hauptuntersuchung (HU) und zur Sicherheitsprüfung (SP) gespeichert werden, ist das Zentrale Fahrzeugregister anzupassen. Nach Angaben des KBA muss ein Auskunftsdienst eingerichtet werden.

Das KBA rechnet hierfür mit einem einmaligen Zeitaufwand von 936 Stunden. Die Umstellung erfolgt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des gehobenen Dienstes mit einem Lohnsatz von 43,40 Euro pro Stunde, wodurch sich ein Personalaufwand von rund 40.622 Euro errechnet. Neben der Arbeitsplatzpauschale, die insgesamt 11.850 Euro beträgt, sollten keine weiteren Sachkosten anfallen. (vgl. Tabelle 15 s.u.)

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands

Das KBA ist nach § 15a FZV zum Betrieb und zur Aufrechterhaltung der Datensicherheit der informationstechnischen Systeme verpflichtet, die im Rahmen von i-Kfz genutzt werden.

Durch die Zulässigkeit weiterer internetbasierter Zulassungsverfahren im Rahmen von Stufe 3 i-Kfz werden im KBA zusätzlich zu den bereits bestehenden Penetrationstests und Audits weitere regelmäßige Prüfungen nicht zulassungsrelevanter Systeme (z.B. Reservierung von Wunschkennzeichen oder Terminen im Service der Zulassungsbehörden) notwendig. Die mögliche Penetration eines vorgelagerten Fachverfahrens birgt ein direktes

Gefährdungspotential auch für das Verfahren der internetbasierten Kfz-Zulassung. Das KBA rechnet mit einem jährlichen Mehraufwand von 1.718 Stunden im gehobenen Dienst, also Personalaufwand von rund 74.561 €. Darin enthalten ist insbesondere eine zusätzlichen Stelle der Wertigkeit E 11 in der Verfahrensbetreuung-Onlineverfahren für den zusätzlichen Prüfaufwand, Dokumentation, Kommunikation und Fristüberwachung. Weiterhin fallen, bis auf die Arbeitsplatzpauschale i. H. v. 22.000 Euro, voraussichtlich keine Sachkosten an. Der laufende Erfüllungsaufwand des KBA steigt demnach um rund 96.000 Euro pro Jahr. (vgl. Tabelle 15)

Tabelle 15: Umstellungsaufwand und Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Kraftfahrt-Bundesamtes

	Personal-kosten	Arbeitsplatz-pauschale	weiterer Sach-aufwand	Gesamt
einmaliger Umstellungsaufwand	40.622 €	11.850 €	0 €	52.472 €
Änderung jährlicher Erfüllungsaufwand Stufe 3	+ 74.561 €	+ 21.750 €	0 €	+ 96.311 €

bbb) Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen

Nach § 45a FZV betreibt das KBA zukünftig eine zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen (CoC-Datenbank). Das führt zu einmaligem Umstellungsaufwand und laufendem Erfüllungsaufwand für das KBA.

Umstellungsaufwand

Das KBA führte eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (WiBe) zur Einführung der CoC-Datenbank durch. Die vorliegende Ex-ante-Schätzung des Umstellungsaufwands greift auf die Erkenntnisse aus dieser WiBe zurück.

Für den Umbau der Datenbank sowie die Implementierung der Webservices und -anwendungen zur Belieferung der Datenbank und zur Informationsbereitstellung veranschlagt die WiBe Personalkosten i. H. v. rund 1,7 Mio. Euro. Für die Schätzung wird davon ausgegangen, dass der Sachaufwand für einen Standardarbeitsplatz in der Verwaltung bereits anteilig in diesen Personalkosten einkalkuliert ist. Die Inanspruchnahme eines externen Dienstleisters bei der Verfahrensentwicklung kostet das KBA knapp 160.000 Euro, was als Sachaufwand für die Inanspruchnahme von Leistungen Dritter gewertet wird. Insgesamt ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von knapp 1,9 Mio. Euro. (vgl. Tabelle 16)

Tabelle 16: Umstellungsaufwand des Kraftfahrt-Bundesamtes

Personalkosten inkl. Arbeitsplatzpauschale	1.706.408 €
Sachaufwand	159.900 €
Gesamt	1.866.308 €

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands

Der Betrieb der CoC-Datenbank bedeutet beim KBA einen jährlichen Mehraufwand von schätzungsweise rund 303.380 Euro. Darin enthalten sind Personalkosten sowohl des Fachbereichs als auch des IT-Bereichs. Im Fachbereich geht das KBA von 2 zusätzlichen Vollzeitäquivalenten (VZÄ) im gehobenen Dienst (43,40 €/h¹¹) aus. Setzt man durchschnittlich 200 Arbeitstage à 8 Stunden an,¹² belaufen sich die Personalkosten des Fachbereichs auf circa 138.880 Euro. Mit der Arbeitsplatzpauschale von aktuell 20.250 Euro pro Jahr¹³ und VZÄ wird der dazugehörige sächliche Erfüllungsaufwand abgedeckt. Für die laufende Systembetreuung und -administration sowie Wartung und Updates der Software durch die IT-Systembetriebe des KBA rechnet das KBA mit Personalkosten i. H. v. 16.000 Euro pro Jahr.

Neben dem zusätzlichen Personalaufwand fallen Kosten für die Nutzung des Speichernetzwerks an, die zum Sachaufwand gezählt werden. Diese liegen laut KBA bei schätzungsweise 108.000 Euro pro Jahr. (vgl. Tabelle 17)

Tabelle 17: Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Kraftfahrt-Bundesamtes

Personalkosten inkl. Arbeitsplatzpauschale	Fachbereich	179.380 €
	IT-Bereich	16.000 €
Sachaufwand	Kosten für das Speichernetzwerk	108.000 €
Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands		+ 303.380 €

Der Erfüllungsaufwand ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 zu erbringen.

3. Weitere Kosten

Gebühren und Wartezeiten in Behörden zählen nicht zum Erfüllungsaufwand. Sie werden nur nachrichtlich ausgewiesen.

¹¹ Statistisches Bundesamt, Gruppe A3 – Bürokratiekostenmessung: Aktualisierte Lohnkostentabellen 2018 zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung. Stand 04.10.2017.

¹² Statistisches Bundesamt: Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, S. 32, Wiesbaden: 2012

¹³ Sacheinzelkosten je Arbeitsplatz in der Bundesverwaltung laut BMF-Schreiben vom 30.06.2017.

a) Gebühren

Für private (Bürgerinnen und Bürger) und gewerbliche Halter (Wirtschaft) gilt die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gleichermaßen. Mit Artikel 3 dieses Verordnungsentwurfes wird die GebOSt vor allem um Gebühren für die neuen internetbasierten Verfahren erweitert. Diese neuen Gebühren werden alternativ neben die bisherigen Gebühren für die herkömmlichen Verfahren gestellt.

Für die internetbasierte Erstzulassung wird die neue Gebühr Nr. 221.1.1 mit 27,90 Euro eingeführt. Zu diesem Betrag kommen 30 Cent für einen HU-Plakettenträger hinzu.

Für die internetbasierte Umschreibung mit Halter- und Zulassungsbezirkswechsel und neuem Kfz-Kennzeichen wird die Gebührennummer 221.2.1 i. H. v. 28,20 Euro eingeführt. Hier sind die Kosten für HU-Plakettenträger bereits standardmäßig mit eingerechnet.

Für den internetbasierten Halterwechsel im selben Zulassungsbezirk gilt die neue Gebührennummer 221.8.1 i. H. v. 17,00 Euro. Es wird berücksichtigt, dass der neue Halter das bisherige Kennzeichen weiterführen kann. Die Gebühr erhöht sich daher nur bei Beantragung eines neuen Kennzeichens um 85 Cent.

Für das internetbasierte Verfahren der Umschreibung mit Halter- und Zulassungsbezirkswechsel unter Beibehalten des bisherigen Kennzeichens wird die Gebühr Nr. 221.9.1 i. H. v. 17 Euro eingeführt.

Die internetbasierte Adressänderung innerhalb eines Zulassungsbezirks kostet nach neuer Gebühr Nr. 225.1 künftig 11,40 Euro. Bei internetbasierter Adressänderung mit Zulassungsbezirkswechsel greift die Gebühren-Nr. 221.9.1 (17 Euro).

Mit dem Versand und den Versandkosten der Zulassungsunterlagen wird in der Praxis heterogen umgegangen. Für die ZB I und ZB II empfiehlt das Ressort einen getrennten Versand.¹⁴ Die Mehrheit der befragten Zulassungsbehörden wird dieser Empfehlung voraussichtlich folgen; einige planen dagegen den gemeinsamen Versand aller Unterlagen vorbehaltlich anderweitiger Anweisungen auf Landesebene. Bei ZB I und Plakettenträgern sowie den Stempelplaketten wird nach Angaben der Befragten meist ein Standardbrief versendet. Dieses Porto wird normalerweise nicht zusätzlich auf die Halterinnen und Halter umgelegt, sondern von der Arbeitsplatzpauschale abgedeckt. Die ZB II wird laut Befragten hingegen in der Regel in der Praxis als Einschreiben oder Postzustellungsurkunde versendet. Hier wird als Gebühr 10,20 Euro (Nr. 231.2 GebOSt) angesetzt. Bei Vor-Ort-Verfahren fällt diese Versandgebühr hingegen nicht an.

¹⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Internetbasierte Fahrzeugzulassung – Fachkonzept der Stufen 1-3. Version 0.95, Stand 29.03.2018. S. 87

Unter der Annahme, dass bei 80 Prozent aller prognostizierten internetbasierten Erstzulassungen (1.177.988 Fälle, Tabelle 11) die Zulassungsbehörde die ZB II separat und versichert versendet und die Gebührenposition Nr. 231.2 GebOSt ansetzt, hätte das einen Anstieg der jährlichen Gebühren für Halterinnen und Halter um rund 9,6 Mio. Euro zur Folge. Davon entfallen knapp 8,5 Mio. Euro auf die privaten Halterinnen und Halter, knapp 1,2 Mio. Euro auf die gewerblichen Halter.

Bei internetbasierter Umschreibung/Wiederzulassung auf einen neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks fallen ebenfalls die Versandgebühren an. Würde analog der Erstzulassung in 80 Prozent diese Fälle (5.340.109 internetbasierte Umschreibung/Wiederzulassung auf neuen Halter, Tabelle 11) die ZB II versichert versendet werden, entstünden zusätzliche Gebühren von rund 43,5 Mio. Euro jährlich für die Halterinnen und Halter. Davon entfallen rund 42,6 Mio. Euro auf die privaten Halterinnen und Halter, rund 956 Tsd. Euro auf die gewerblichen Halter.

Bei diesen Schätzungen ist wiederum zu berücksichtigen, dass - aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Stufen 1 und 2 i-Kfz - sich die volle Entfaltung des prognostizierten Nutzungspotenzials der neuen E-Government-Verfahren voraussichtlich über einen langen Zeitraum erstrecken wird.

b)Wartezeiten

Es ist davon auszugehen, dass die Halterinnen und Halter bei den Vor-Ort-Verfahren in den Behörden warten müssen, bis ihr Anliegen bearbeitet wird. In der Schätzung wird analog zu den Schätzungen zu Stufe 1 und 2 i-Kfz ein Standardwert von 21 Minuten pro Fall angesetzt. Mit den internetbasierten Verfahren entfallen diese Wartezeiten.

Eine Ausnahme stellt die Adressänderung innerhalb eines Zulassungsbezirks bei Bürgerinnen und Bürgern dar. Zum Teil ist es möglich, Halterdaten und ZB I beim Einwohnermeldeamt im Zuge der Ummeldung der Wohnanschrift ändern zu lassen. Für Halterinnen und Halter, die diese Möglichkeit nutzen, führt der internetbasierte Antrag nicht zu einer zeitlichen Einsparung.

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 Erweiterung der elektronischen Antragstellung und die Einführung eines digitalen Verwaltungsaktes mit elektronischer Bekanntgabe (online abrufbar) ermöglicht eine Ressourcenschonung durch die potentielle Einsparung von Papier.

Im Übrigen berührt die Verordnung keine Aspekte der nachhaltigen Entwicklung.

E. Evaluierung

Mit Realisierung der Stufe 2 der internetbasierten Zulassung wurde in der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017 vorgesehen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über den Stand der beabsichtigten Wirkung in Bezug auf das Ziel, den Zweck und den Nutzen der Regelungen über die internetbasierte Abwicklung von Zulassungsvorgängen alle 5 Jahre dem Normenkontrollrat berichtet. In diesen Berichtsturnus werden auch die neuen Regelungen mit aufgenommen werden.

Jener Rhythmus wurde so gewählt, da die vollständige Durchsetzung aller Komponenten – darunter die verstärkte Anwendung der elektronischen Identifizierung mittels des Personalausweises (PA) – sich über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren erstrecken kann. Bis dahin ist von einer im Zeitverlauf zunehmenden Nutzung der Verfahren auszugehen.

F. Zu den Regelungen im Einzelnen

1. Zu Artikel 1: Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Zur Inhaltsübersicht

Anpassung an die Neufassung des Abschnitts 2a und Anlage 8b sowie an die Einfügung von § 45a.

Zu § 6 Absatz 3

Mit der Änderung in Absatz 3 **Satz 1** wird eine generelle begriffliche Klarstellung vorgenommen, da in der Praxis auch häufig der Begriff „Neuzulassung“ verwendet wird. Die Erstzulassung geht jedoch weiter: Sie umfasst zum einen die erstmalige Zulassung eines Neufahrzeuges (ugs. Neuzulassung). Zum anderen umfasst sie auch die erstmalige Zulassung eines Fahrzeuges, das bisher ausschließlich auf nicht-öffentlichen Privatflächen betrieben worden ist (z.B. Firmengelände, Flughafengelände).

Mit der Anfügung eines weiteren **Satzes 2** wird dem papiergebundenen Nachweis der Übereinstimmungsbescheinigung nun der Abruf der entsprechenden digitalen Daten als gleichwertig zur Seite gestellt. Mit dem elektronischen Abruf der Datensätze der Übereinstimmungsbescheinigungen zu dem jeweiligen Fahrzeug kann zum Zweck der Zulassung der Verzicht auf den papiergebundenen Nachweis der Übereinstimmungsbescheinigung erfolgen. Dadurch werden die internetbasierte Erstzulassung und automatisierte Antragsbearbeitung in den Zulassungsbehörden in Zukunft ermöglicht. Nicht zuletzt wird die hohe Datenqualität in den Fahrzeugregistern gewährleistet und ein EU-verordnungskonformes CO₂-Monitoring sichergestellt.

Zu § 11

In **Absatz 1** wird - angesichts der Erweiterung der Vorgänge, die mit der i-Kfz-Stufe 3 internetbasiert abgewickelt werden können - der Texthinweis auf der Markierung der ZB I angepasst. Der Texthinweis beschränkte sich bisher lediglich auf Vorgänge zur Außerbetriebsetzung. In materialtechnischer wie organisatorischer Sicht erfolgt hiermit keine Änderung, da die ZB I bereits mit der i-Kfz-Stufe 1 durch Aufbringen eines Sicherheitscodes in digitalen Verfahren verwendbar wurde. Mit der Anpassung des Hinweises wird verdeutlicht, dass die ZB I anstelle ihrer Vorlage in internetbasierten Zulassungsverfahren durch den Sicherheitscode ersetzt wird.

Die Änderung in **Absatz 3** gewährleistet, dass die Zulassungsbehörden die jeweiligen Daten zur Übereinstimmungsbescheinigung elektronisch erhalten. Die Zulassungsbehörden dürfen diese Daten im automatisierten Verfahren abrufen. Dies kann in erster Linie durch Abruf der Daten aus der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen des Kraftfahrt-Bundesamtes oder auch eines anderen EU-Mitgliedstaats erfolgen. Somit wird die maschinelle Bearbeitung

der Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung Teil I ermöglicht und die Datenqualität erhöht. Dies legt auch den Grundstein für eine künftige internetbasierte Erstzulassung und automatisierte Antragsbearbeitung. Es kann zudem im internetbasierten Zulassungsverfahren der Nachweis über die Existenz eines erstmalig zuzulassenden Fahrzeugs und dessen Übereinstimmung mit einem genehmigten Typ geführt werden. Hilfsweise, sofern keine Daten in den Datenbanken verfügbar sind, wird die bisherige Regelung über Typdaten beibehalten.

Zu § 12 Absatz 2 und 3

In **Absatz 2 Satz 2** werden zwei redaktionelle Berichtigungen vorgenommen.

In **Absatz 3** werden entsprechende Änderungen wie bereits in § 11 vorgenommen: Mit dem elektronischen Abruf der Datensätze der Übereinstimmungsbescheinigungen zu dem jeweiligen Fahrzeug kann zum Zweck der Zulassung der Verzicht auf den papiergebundenen Nachweis der Übereinstimmungsbescheinigung erfolgen und die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II maschinell bearbeitet werden. Ebenso ist dies für eine zukünftige Ermöglichung der internetbasierten Erstzulassung sowie der automatisierten Antragsbearbeitung notwendig. Hilfsweise, sofern keine Daten in den Datenbanken verfügbar sind, wird die bisherige Regelung über Typdaten beibehalten.

Zu § 13 (Mitteilungspflichten bei Änderungen)

Die Umformulierungen von „Berichtigung“ in „Änderung“ dient jeweils der Verdeutlichung. Die Inhalte des Registers haben keinen Anspruch auf objektive Richtigkeit. Sie sind auch abhängig von der Meldung durch den Halter. Sofern sich die tatsächlichen Verhältnisse ändern, wird der Registereintrag dadurch nicht „falsch“ und kann also auch nicht „berichtigt“ werden, sondern muss entsprechend der Änderung der tatsächlichen Verhältnisse nachgelagert geändert werden.

In Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 wird folgende Klarstellung vorgenommen. Die Berichtigung der Fahrzeugpapiere wegen einer Änderung des Abgas- und Geräuschverhaltens des Fahrzeugs hat nicht nur für den Vollzug von diesbezüglichen Verkehrsverboten im engen Sinne, sondern auch für andere diesbezügliche Verkehrsbeschränkungen im weiteren Sinne unverzüglich zu erfolgen.

In **Absatz 4 Satz 3** werden die bei beruflich selbstständigen Haltern geforderten Daten nach § 33 Absatz 2 StVG über Beruf oder Gewerbe sowie die Fahrzeugdaten nach § 6 Absatz 4

FZV und deren jeweilige Nachweislichkeit zur Klarstellung ergänzt und damit dem allgemeinen Antrag auf Zulassung angeglichen. Zudem wird hinsichtlich der beiden Teile der Zulassungsbescheinigung differenziert und die Verfahrensweise entsprechend präzisiert. Mit den weiteren Änderungen des **Absatzes 4** wird die Kennzeichenmitnahme bei Halterwechsel, auch zulassungsbezirksübergreifend, eingeführt und damit bundesweit ermöglicht. Dies ist jedoch nur für den Fall vorgesehen, dass es sich um eine Umschreibung im engen Sinne handelt, also keine Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung auf den neuen Halter stattfindet (dort wäre eine Kennzeichenübernahme nur innerhalb desselben Zulassungsbezirks und zudem nur als Wunschkennzeichen möglich). Um diesen Unterschied zu verdeutlichen, wird die Umschreibung in **Satz 3** daher legaldefiniert, sie hängt dabei begrifflich nicht von der Kennzeichenübernahme ab. Zudem wird die Erwerberpflicht hinsichtlich Zeitpunkt und Inhalt klargestellt. **Satz 4** regelt die Kennzeichenmitnahme auch bei Bezirkswechsel; dem neuen Halter stehen bei einer Umschreibung entweder die Beantragung eines neuen Kennzeichens oder die Weiterführung des bisherigen Kennzeichens zur Wahl. Satz 3 wird an diesen Umstand angepasst. Die praktischen Erfahrungen der Zulassungsbehörden sowie der Bürgerinnen und Bürger mit der bereits nach geltendem Recht zulässigen Kennzeichenmitnahme bei Wohnortwechsel auch über den Zulassungsbezirk hinaus und bei Halterwechsel im selben Zulassungsbezirk sind positiv. Erhebliche zusätzliche Programmierungs- und Sachaufwände der Zulassungsbehörden werden bei einem Verzicht auf Umkennzeichnung beim Halterwechsel auch unter Wechsel des Zulassungsbezirks nicht erwartet. Darüber hinaus sind aus den Erfahrungen mit der Kennzeichenmitnahme bei Wohnortwechsel bzw. bei Halterwechsel im selben Zulassungsbezirk keine praktischen Probleme, etwa der Zuordnung von Versicherungsanfragen oder Steuerverfügungen, feststellbar. Das ZFZR ist hier eine zuverlässige und umfassende Informationsquelle. Bereits angesichts des bundesweiten Verzichts auf Umkennzeichnung bei Wohnortwechsel des Halters ist das ZFZR die maßgebliche Informationsquelle in Zulassungsangelegenheiten. Wie bei der Kennzeichenmitnahme beim Wohnortwechsel werden die regionalen Unterscheidungskennzeichen beibehalten. Diesen liegt dann eine fahrzeugbezogene Beibehaltung zu Grunde, da bei einer bloßen Umschreibung auf einen neuen Halter die Zulassung nahtlos fortgeführt wird und gerade keine zwischenzeitliche Außerbetriebsetzung erfolgt. Dagegen ist die Kennzeichenmitnahme gerade nicht für den Fall einer Wiederzulassung auf einen neuen Halter vorgesehen und wäre dort auch nicht als Wunschkennzeichen möglich. Zudem ist die bezirksübergreifende Kennzeichenmitnahme

auch nur bis zur Außerbetriebsetzung möglich; eine Reservierung bei Außerbetriebsetzung im neuen Zulassungsbezirk ist nicht zulässig. Das grundsätzliche Prinzip des Kennzeichenwesens – der Regionalbezug – bleibt somit auch mit den hier eingeführten Ausnahmen erhalten. Der neue Halter hat im Übrigen auch im internetbasierten Verfahren weiter die Möglichkeit, das Unterscheidungszeichen seines Wohnortes zu beantragen und damit auf die Möglichkeit der Weiterführung des bisherigen Kennzeichens zu verzichten. Ebenso hat der bisherige Halter die Möglichkeit, das Fahrzeug vor der Veräußerung außer Betrieb zu setzen und dadurch die Weiternutzung seines bisherigen Kennzeichens zu unterbinden. Der neue Halter muss das Fahrzeug in diesem Fall neu zulassen; eine Kennzeichenmitnahme kommt hier nicht in Betracht, auch nicht als Wunsch Kennzeichen.

Die weiteren Änderungen in **Absatz 4 Satz 1, 5, 8 und 9** sind redaktionelle Folgeänderungen.

Zu § 14 (Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung)

Angesichts der erweiterten Möglichkeiten der Kennzeichenmitnahme wird ein Hinweis auf die örtlich zuständige Zulassungsbehörde in **Absatz 1 Satz 1** aufgenommen. Dies dient der Klarstellung, dass die allgemeinen Zuständigkeiten beibehalten bleiben und bei einer bezirksübergreifenden Kennzeichenmitnahme ein Antrag auf Außerbetriebsetzung nicht etwa an die ehemals kennzeichenausgebende Zulassungsbehörde zu richten wäre. Weiterhin dient die Streichung des Verfügungsberechtigten in Absatz 1 Satz 1 als bisher ausdrücklich Antragsberechtigten der Bereinigung der Begrifflichkeiten. Inhaltlich wird das Gewollte nun im neuen **Absatz 1 Satz 2** klargestellt. Mit der Ergänzung eines „Verfügungsberechtigten“ durch die Verordnung vom 13.01.2012 sollte erreicht werden, dass eine andere berechtigte Person die Zulassung beenden können soll, ohne eine gesonderte Vollmacht des bisherigen Halters nachweisen zu müssen. Dieser Gedanke findet sich nun verwaltungstechnisch klarer im neuen Satz 2.

Die Ergänzung in **Absatz 1 Satz 6** (nach neuer Satzzählung) ist eine Folgeänderung zur Einführung der Kennzeichenmitnahme auch bei Halterwechsel.

In **Absatz 2 Satz 1** soll die Wiederzulassung legaldefiniert werden. Im neu eingefügten **Satz 2** wird eine Gleichschaltung des herkömmlichen mit den internetbasierten Verfahren vorgenommen: Da bei der Wiederzulassung auf denselben Halter kein Wechsel in der Person des Halters stattfindet, darf hier im Regelfall von seiner fortbestehenden Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug ausgegangen werden. Zur Bürokratieentlastung soll daher auf die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II verzichtet werden. Dies ist

bereits im bisherigen § 15e Absatz 2 Satz 2 vorgesehen und wird nun in § 15k Absatz 4 für die internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter fortgeführt. Die Änderung in **Satz 4** ist eine Folgeänderung der neuen Satzzählung.

Zu Abschnitt 2a (Internetbasierte Zulassung)

Die Bündelung der Regelungen zum internetbasierten Zulassungsverfahren im Abschnitt 2a soll beibehalten und ausgebaut werden. Zu den bisher bereits geregelten Verfahren der Außerbetriebsetzung und der Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Bezirk treten nun weitere Zulassungsvorgänge hinzu, die internetbasiert angeboten und abgewickelt werden. Angesichts dieses Zuwachses an Regelungen ändert sich die Systematik des Abschnitts. Neben einem allgemeinen Teil, der Regelungen für alle internetbasierten Zulassungsvorgänge enthält (Unterabschnitt 1), treten die Unterabschnitte 2 und 3 als besondere Teile, welche die einzelnen Zulassungsvorgänge mit ihren jeweiligen Spezifika regeln.

Zu § 15a (Zulässigkeit internetbasierter Zulassungsverfahren)

Die Regelung in **Absatz 1** wird um die Änderungen der Zulassung ergänzt, da nun auch Änderungen bei Wohnsitz- und Halterwechsel internetbasiert abgewickelt werden können. Des weiteren ergeben sich die bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten und sonstigen vertraulichen Angaben zu treffenden technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit nun nach deren Inkrafttreten unmittelbar aus Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679. Aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit und Einheitlichkeit wurde ein Verweis auf diese geltenden Regelungen in Absatz 2 Satz 1 und 2 eingefügt. Daneben gelten für den Schutz nicht personenbezogener Daten weiterhin die bisherigen nationalen Vorschriften. Im Übrigen werden die Regelungen aus § 15a FZV g.F. unverändert belassen.

Zu Unterabschnitt 1 (Gemeinsame Regelungen für internetbasierte Zulassungsverfahren)

In diesem Unterabschnitt werden diejenigen Vorschriften zusammengefasst, die das Regelverfahren bei sämtlichen internetbasierten Vorgängen normieren. Das bedeutet, dass sie bei allen einzelnen in den folgenden Unterabschnitten 2 und 3 geregelten internetbasierten Zulassungsprozessen Anwendung finden, sofern sie in den Unterabschnitten 2 und 3 nicht

ausdrücklich ausgeschlossen werden. Wie schon der bisherige § 15c für den Nachweis der Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung, werden einzelne Aspekte des Verfahrens in gesonderten Paragraphen unterteilt geregelt.

Zu § 15b (Portal)

§ 15b n.F. übernimmt die Regelungen des bisherigen § 15b Absatz 1 und 2 zum Portal, seinen grundsätzlichen Funktionen und technischen Standards und entwickelt diese weiter. Dabei ist der hier gewählte Begriff des Portals, das von einer Zulassungsbehörde eingerichtet und verantwortet wird, ein technischer. Davon zu unterscheiden ist der rechtliche Begriff des Verwaltungsportals im Sinne des OZG, das ein gebündeltes elektronisches Verwaltungsangebot eines Landes bezeichnet.

Absatz 1 Satz 1 regelt unverändert, dass die Antragstellung auf internetbasierte Zulassung auf dem von der zuständigen Zulassungsbehörde verantworteten Portal erfolgt. In **Absatz 1 Satz 2** wird nun der Halter als Antragsteller ausdrücklich festgeschrieben. Dies wird konsequent im gesamten Abschnitt vorgenommen.

Des Weiteren werden als Kernpunkt der i-Kfz-Stufe 3 in Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 2 die beiden grundlegenden Bearbeitungs- und Bescheidungsvarianten von internetbasiert gestellten Anträgen auf internetbasiert abgewickelte Zulassungsverfahren geregelt:

- **Nummer 1** führt die bisherige manuelle Bearbeitung von internetbasierten elektronischen Anträgen fort und reichert sie um eine automatisierte Vorprüfung an: Die vom Antragsteller eingegeben Daten werden im Portal sofort validiert und verarbeitet und soweit wie möglich einer automatisierten Vorprüfung der Antragsvoraussetzungen unterzogen. Sofern der Antragsteller auch den Zahlungsvorgang abgeschlossen hat und den Antrag am Ende rechtswirksam stellt, werden die zusammenfassend aufbereiteten Daten einschließlich des Ergebnisses der Vorprüfung elektronisch an die Zulassungsbehörde übermittelt und münden dort in eine herkömmliche manuelle Schlussprüfung und Entscheidung durch einen Sachbearbeiter.

Diese Variante kommt insbes. für solche Zulassungsvorgänge zur Anwendung, deren Zulassungsvoraussetzungen (noch) nicht komplett digital abgebildet werden können und die daher eine manuelle Bearbeitung durch einen Sachbearbeiter verlangen (z. B. die Neuzulassung aufgrund fehlender digitaler Verfügbarkeit der Übereinstimmungsbescheinigung).

De facto stellt jedoch bereits diese sog. manuelle Variante der internetbasierten Antragsbearbeitung eine teilautomatisierte Antragsbearbeitung dar. Dies beruht auf dem Umstand, dass zum einen die Antragsangaben durch das Portal bereits elektronisch zusammengefasst werden; sie müssen vom Sachbearbeiter nicht mehr händisch in das Fachverfahren übertragen werden. Zum anderen findet im Portal eine Verifizierung der Angaben und soweit wie möglich eine Vorprüfung auf das Vorliegen der Zulassungsvoraussetzungen statt, deren Ergebnis dem Sachbearbeiter zur Verfügung gestellt wird.

- Neu eingeführt wird daneben in **Nummer 2** die vollständig maschinelle Bearbeitung des im Portal gestellten Antrages durch das Prüfprogramm des Portals der Zulassungsbehörde (vollständig automatisierte Antragsbearbeitung), die bei antragsgemäßer Entscheidung in den Erlass eines automatisierten Verwaltungsaktes mündet. Sofern alle erforderlichen Daten vom Antragsteller durch Eingabe an das Portal übermittelt worden sind und vom Portal elektronisch verifiziert werden konnten, die weitere Datenverarbeitung im Portal keine Hindernisse ergeben hat und die übrige maschinelle Prüfung durch das Prüfprogramm insgesamt das Vorliegen aller Voraussetzungen ergibt, ergeht im Portal sofort die antragsgemäße Entscheidung. Dergestalt kann der automatisierte Erlass eines Verwaltungsaktes allerdings nur in solchen Verfahren erfolgen, in denen sämtliche Voraussetzungen elektronisch verifizierbar sind und bei deren Vorliegen auch kein Ermessenspielraum mehr verbleibt. In der aktuellen i-Kfz-Stufe 3 ist dieses Verfahren zum einen für die Außerbetriebsetzung und zum anderen für den Halterwechsel unter Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens realisiert. Mit der Fortentwicklung im Projekt i-Kfz soll die automatisierte Antragsbearbeitung für weitere Zulassungsvorgänge ausgebaut werden.

Diese Art der Antragsbearbeitung und Entscheidung ist gesetzeskonform und wurde mit den Ermächtigungsgrundlagen des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28.11.2016 (BGBl. I S. 2722) ermöglicht. Danach sieht § 6g Absatz 2 StVG vor, dass ein Verwaltungsakt vollständig durch automatische Einrichtungen erlassen werden kann, wenn die maschinelle Prüfung der Entscheidungsvoraussetzungen auf der Grundlage eines automatisierten Prüfprogrammes erfolgt, welches bei der zuständigen Behörde

eingrichtet ist und ausschließlich von ihr betrieben wird, und sichergestellt ist, dass das Ergebnis der Prüfung nur die antragsgemäße Bescheidung oder die Ablehnung des Antrages sein kann.

Eine solche automatisierte Ablehnung ist in der mit der vorliegenden Verordnung realisierten i-Kfz-Stufe 3 nicht vorgesehen. Steht einer automatisierten antragsgemäßen Entscheidung nach dem Ergebnis der Validierung der Antragsdaten und Prüfung der Voraussetzungen nach dem Prüfprogramm etwas entgegen, werden die Antragsdaten vielmehr elektronisch zur manuellen Bearbeitung an die Zulassungsbehörde übermittelt. Konkret bedeutet dies, dass dem Antragsteller das Fehlen einer Voraussetzung angezeigt wird; stellt er dennoch den Antrag, wird der betreffende Vorgang nicht der automatisierten Entscheidung im Portal zugeführt, sondern angesteuert und wie in der manuellen Variante (Nummer 1) an die Zulassungsbehörde zur manuellen Schlussprüfung und Entscheidung übermittelt. Die Gründe der Aussteuerung können vielfältig sein, etwa eine fehlerhafte oder unvollständige Angabe des Antragstellers, ein materielles Hindernis nach Datenabgleich oder auch ein ZFZR-Eintrag mit Freitext (Suchvermerke, Verwertungs- und Fahrzeughinweise), der maschinell nicht geprüft werden kann.

Beiden Verfahren ist aber gleich, dass sämtliche Daten, die im Portal erfasst und erstellt werden, von den Antragsdaten bis zu den Daten einer automatisierten Entscheidung, am Ende in das Fachverfahren der Zulassungsbehörde übermittelt werden. Nur der Zeitpunkt und Datenumfang der Übermittlung ist in den beiden Bearbeitungsvarianten unterschiedlich: Bei der manuellen Variante (Nummer 1) erfolgt die elektronische Übermittlung der Antragsdaten nach deren Vorprüfung im Portal, wenn der Antragsteller die Übermittlung zur rechtswirksamen Stellung des Antrags abschließend auslöst. Bei der vollautomatisierten Variante (Nummer 2) erfolgt die elektronische Übermittlung der Daten des Antrags und zudem der automatisiert erlassenen Entscheidung erst nach deren Abruf oder 30 Minuten später nach Beendigung der erfolglosen Bereitstellung zum Abruf. Das Portal sammelt sämtliche Daten zu allen relevanten Umständen des internetbasierten Vorgangs, insbes. die Erteilung eines SEPA-Mandates, die jeweiligen entsprechenden Protokolldaten zum Nachweis und nicht zuletzt den Abruf einer automatisiert erlassenen Entscheidung, und übermittelt diese ins Fachverfahren zur dortigen exklusiven Speicherung (Aktenführung) und

zu Nachweiszwecken. Für den juristisch bislang nicht geprägten Begriff des Fachverfahrens wird mit der vorliegenden Verordnung der Terminus des „internen informationstechnischen Verfahrens der Zulassungsbehörde“ verwendet.

Im neuen **Absatz 1 Satz 3** findet sich die Regelung über den i-Kfz-Webservice des KBA aus dem bisherigen § 15b Absatz 1 Satz 2 wieder. Dieser Webservice organisiert die Datenflüsse, Datenabgleiche und gewährleistet dabei, wie gegenwärtig auch schon in Stufe 2 der internetbasierten Zulassung, dass auch bei der vollständig automatisierten Antragsbearbeitung der Internetdialog zwischen dem Portal der Zulassungsbehörde, dem Fachverfahren der Zulassungsbehörde und dem mit dem Fachverfahren online verbundenen Zentralen Fahrzeugregister des KBA (ZFZR) keine Gefährdung für den Datenbestand und die Datenqualität des ZFZR verursacht. Die elektronische Übermittlung der Daten aus dem Portal erfolgt über den i-Kfz-Webservice des KBA an das elektronische Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde und wird dort in das örtliche Fachverfahren überführt. Eine Besonderheit bei der Datenübermittlung durch den Webservice des KBA ist in § 15f Abs. 4 für den Fall des Abrufs einer automatisierten Entscheidung aus dem Portal geregelt, siehe dort.

In **Absatz 1 Satz 4** wird die bisherige Regelung zur unverzüglichen Löschung der im Portal erhobenen und gespeicherten fahrzeug- und personenbezogenen Daten flexibilisiert: Es soll den Zulassungsbehörden ermöglicht werden, für Fälle des plötzlichen Abbruchs eines internetbasierten Vorgangs, etwa aufgrund einer technischen Störung oder eines Versehens des Antragstellers, in ihren Portalen die Möglichkeit vorzusehen, dass solche Vorgänge durch den Antragsteller innerhalb 30 Minuten wieder aufgerufen und weiterbearbeitet werden können. Die Zeitspanne von 30 Minuten orientiert sich dabei an der Zeit, die für einen kurzzeitigen Verbindungsausfall und einen Neustart des Computers oder eine andere Ablenkung eines wenig technisch versierten Antragstellers angesetzt werden muss. Die Löschung der Daten aus dem Portal erfolgt unter der Voraussetzung, dass die elektronische Übermittlung der Daten aus dem Portal über den i-Kfz-Webservice des KBA an das elektronische Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde vollständig und erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Absatz 2 behält den Wortlaut der bisherigen Fassung bei und wird um die Regelungen für die Durchführung der Infrastrukturabgabe entsprechend den Regelungen zur Kraftfahrzeugsteuer ergänzt.

Der bisherige § 15b Absatz 5 ist redaktionell entbehrlich. Die Regelung zum Nachweis einer Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung findet sich in § 15e.

Zu § 15c (Antrag)

§ 15c n.F. übernimmt in seinen 3 Absätzen die Regelungen des bisherigen § 15b Absatz 3, § 15e Abs. 4 und § 15b Abs. 6.

In **Absatz 1 Satz 1** wird der Halter ausdrücklich als Antragsteller festgelegt. Nur im Verfahren zur Außerbetriebsetzung ist die Antragstellung durch einen Vertreter zulässig und dort ausdrücklich geregelt (§ 15g Abs. 4). Für die Identifizierung des Antragstellers ist generell das Sicherheitsniveau „hoch“ im Sinne von Art. 8 Abs. 2 Buchst. c der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG bzw. das Vertrauensniveau „hoch“ im Sinne der Technischen Richtlinie TR-03107-1, Elektronische Identitäten und Vertrauensdienste im E-Government, Teil 1: Vertrauensniveaus und Mechanismen, Version 1.1 vom 31.10.2016, für die internetbasierte Zulassung vorgeschrieben.

Absatz 1 Satz 2 behält den bisherigen Wortlaut aus § 15b Abs. 3 Satz 2 bei. Im neuen **Absatz 1 Satz 3** wird angeordnet, dass die Daten für den Antrag soweit wie möglich aus dem Identifizierungsmittel übernommen werden müssen, um Übertragungsfehler möglichst zu reduzieren und damit die Qualität der Zulassungsdaten sowohl in örtlichen Registern als auch im ZFZR zu erhöhen. Dies ist nach §§ 19 Abs. 6 i. V. m. § 18 Abs. 3 Satz 2 des Personalausweisgesetzes zulässig. Darüber hinaus für den Antrag erforderliche Daten, die im Identifizierungsmedium nicht gespeichert sind (z. B. der Geburtsname bei vereinzelt Personalausweisen mit älteren eID-Chips) sind vom Antragsteller ergänzend einzugeben.

Die Öffnungsklausel im bisherigen § 15b Abs. 3 Satz 3 zur Identifizierung eines Vertreters nach landesrechtlichen Bestimmungen wird gestrichen, da solche Verfahren bisher nicht bestehen.

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 15e Abs. 3 und 4 zur internetbasierten Wiederzulassung und erhebt sie zum Regelfall für alle internetbasierten Zulassungsvorgänge. Die vom Antragsteller eingegebenen Daten werden im Portal sofort automatisch verifiziert und einer Vorprüfung durch ein automatisiertes Prüfprogramm der Zulassungsbehörde unterzogen. Diese Prüfung stellt eine Erleichterung für die Zulassungsbehörde dar, an deren Ergebnis sie jedoch bei einer sich anschließenden manuellen Antragsbearbeitung nicht gebunden ist (§ 15b Abs. 1 Satz 2 Nr. 1). Dem Antragsteller wird angezeigt, ob die Daten sich nach der Vorprüfung als vollständig und plausibel erwiesen haben. Dadurch wird deutlich gemacht, ob der Antrag alle erforderlichen Daten enthält, wenn er hernach abschließend rechtswirksam gestellt würde. Fehlende oder unplausible Daten können bis zu drei Mal korrigiert werden. Alternativ kann der internetbasierte Dialog abgebrochen und das Portal verlassen werden. Als dritte Variante steht es dem Antragsteller zu, den Antrag mit unvollständigen oder fehlerhaften Antragsdaten dennoch zu stellen. Sollte der Antragsteller hiervon Gebrauch machen, geht der Antrag stets in die manuelle Bearbeitung nach § 15b Abs. 1 Satz 2 Nr. 1. Eine automatisierte Entscheidung wäre hier nicht möglich.

In **Absatz 3** wird die Regelung des bisherigen § 15b Abs. 6 redaktionell angepasst übernommen.

Zu § 15d (Sicherheitscodes)

§ 15d übernimmt die Regelungen des bisherigen § 15b Abs. 4 unter Ergänzungen.

In **Absatz 1** wird die zentrale Vorschrift zur Verarbeitung der Sicherheitscodes um den Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II vervollständigt. Der Sicherheitscode der Zulassungsbescheinigung Teil II gilt als digitales Substitut der Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II im herkömmlichen Verfahren in der Zulassungsbehörde. Er wurde im Vorfeld der Realisierung der i-Kfz-Stufe 3 mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 31.07.2017 (BGBl. I S. 3090) zum 01.01.2018 eingeführt. Die Regelung des Absatzes 1 erfüllt nach wie vor die Funktion einer zentralen Vorschrift, auf die in den jeweiligen einzelnen Zulassungsverfahren verwiesen wird bei der Bestimmung, zu welchem Zweck welcher Code eingegeben werden muss. Die Erfassung der Sicherheitscodes erfolgt lediglich „soweit erforderlich“, da nicht bei jedem Verfahren auch die

Zulassungsbescheinigung Teil II benötigt wird. Anstelle des bisherigen Begriffes „verarbeiten“ werden klarer die konkreten Bestandteile des Erfassens und Verifizierens der Daten benannt.

In **Absatz 2** werden die Regelungen über die Befugnisse und Folgen der Freilegung der Sicherheitscodes aus dem bisherigen § 15d Abs. 2 Satz 3 und 4 zentral für alle Verfahren geregelt und um die Zulassungsbescheinigung Teil II ergänzt. Mit dem Freilegen der Sicherheitscodes der Stempelplaketten wird die Entstempelung der Kennzeichenschilder erreicht. Mit dem Freilegen des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil I wird der elektronische Nachweis ihres Besitzes möglich.

Diese Handhabung kann jeweils durch den Halter erfolgen oder er kann für die Zwecke der Außerbetriebsetzung eine andere Person hiermit beauftragen (vgl. § 15g Abs. 2 Satz 3). Die Berechtigung einer dritten Person zu Vornahme solcher Handlungen für eine Außerbetriebsetzung ist von der Bevollmächtigung zur Beantragung der Außerbetriebsetzung umfasst, da eine Vollmacht im Verwaltungsverfahren nach § 14 Abs. 1 Satz 2 VwVfG zu allen das Verwaltungsverfahren betreffenden Verfahrenshandlungen ermächtigt.

Hinzugekommen ist nun auch der elektronische Nachweis des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II nach Freilegen ihres Sicherheitscodes.

In **Absatz 3** wird der Wortlaut des bisherigen § 15b Abs. 4 Satz 2 unverändert übernommen

Zu § 15e (Nachweis der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

§ 15e übernimmt weitgehend wörtlich die Regelungen des bisherigen § 15c.

Abweichend vom bisherigen Wortlaut wird in **Absatz 1 Satz 1** die Erweiterung des internetbasierten Angebotes an Zulassungsverfahren durch Ergänzung der „Änderung“ der Zulassung deutlich. Weiterhin wird durch ersatzlose Streichung des zweiten Halbsatzes von **Absatz 1 Satz 2** die Handhabung abgeschafft, wonach bisher auch bei einem außer Betrieb gesetzten Fahrzeug eine Prüfplakette oder Prüfmarke auf dem Kennzeichen oder SP-Schild aufgebracht werden durfte. Diese Lösung war für die i-Kfz-Stufe 2 entwickelt worden und zielte auf die Fälle der Wiederezulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk unter Kennzeichenreservierung ab. Mit der vorliegenden Verordnung werden dagegen weitere internetbasierte Zulassungsvorgänge eingeführt. Hierbei stellt die Kennzeichenreservierung

kein allgemein geeignetes Anknüpfungsmerkmal mehr dar. Stattdessen ist im Falle einer Hauptuntersuchung an einem außer Betrieb gesetzten Fahrzeug nach dem neuen **Absatz 1 Satz 3** vorgesehen, dass die Zulassungsbehörde bei Wiederzulassung Plakettenträger mit dazugehörigen Prüfplaketten bzw. Prüfmarken an den Halter zur Anbringung auf den Kennzeichen- bzw. SP-Schildern des wiederzugelassenen Fahrzeugs versendet. Indem die Aufbringung der Prüfplaketten oder -marken auf Kennzeichen- bzw. SP-Schildern durch die Überwachungsinstitutionen nun wieder auf zugelassene Fahrzeuge beschränkt ist, wird auch ein etwaiger Missbrauch durch doppelte Vergabe von Prüfplaketten oder -marken vermieden.

Zu § 15f (Bekanntgabe, Wirksamkeit und Vorbehalt der Nachprüfung)

§ 15f übernimmt die Funktion des bisherigen § 15b Abs. 7 und legt in **Absatz 1** die Art der Bekanntgabe des Verwaltungsaktes fest. Abweichend von der bisherigen Aufbau-logik wird nicht mehr nach einzelnen Zulassungsverfahren unterschieden, sondern nach der Art der Bearbeitung und Entscheidung: erstens die Entscheidung über den elektronisch über das Portal gestellten Antrag nach manueller abschließender Bearbeitung durch den Mitarbeiter in der Zulassungsbehörde, zweitens die automatisierte Entscheidung nach rein maschineller Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen. Im ersten Fall wird der schriftliche Bescheid postalisch versendet. Im zweiten Fall veranlasst die Zulassungsbehörde die Bekanntgabe, indem der vollständig maschinell erlassene Zulassungsbescheid im Portal der Zulassungsbehörde zum Abruf bereitgestellt wird. Mit der Betätigung eines Abruflinks oder einer Schaltfläche im Portal durch den Antragsteller erfolgt die Bekanntgabe des Bescheides. Konkret bedeutet dies, dass der Bescheid dem Antragsteller auf seinem Bildschirm angezeigt wird und als Datei (i. d. R. wohl PDF) von ihm auf seinem Computer gespeichert werden kann. Die Dauer der Bereitstellung mit 30 Minuten orientiert sich wiederum an der Zeit, die für einen kurzzeitigen Verbindungsausfall und einen Neustart des Computers oder eine andere Ablenkung eines wenig technisch versierten Antragstellers anzusetzen ist.

Ist innerhalb dieser Zeit kein Abruf zu verzeichnen, wird die Bereitstellung zum Abruf beendet, der Abruf ist aus Gründen der Rechtssicherheit dann technisch nicht mehr möglich. Die Entscheidung wird in diesem Fall durch Ausdruck in einem Dokument verkörpert und dem Halter postalisch übermittelt, um die Bekanntgabe des Verwaltungsaktes dennoch zu bewirken.

In **Absatz 2** wird die Wirksamkeit des Verwaltungsaktes abweichend von den allgemeinen Regeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes (§ 43 i. V. m. §§ 41 und 42 Absatz 2a Satz 3 VwVfG) festgelegt. Wird der Bescheid nach Absatz 1 Nr. 1 oder auch der Ausdruck einer elektronischen Entscheidung nach Absatz 1 Nr. 2 Buchst. b postalisch versandt, tritt die Wirksamkeit gemäß Verordnung nach 3 Tagen ein. Das demgemäß von der Zulassungsbehörde vorab errechnete Datum der Wirksamkeit ist im Bescheid zu vermerken und dem Bürger damit transparent. Als Vorbild dieser Regelung diene der bisherige § 15e Abs. 5 Satz 2. Es soll ein festes Wirksamkeitsdatum vorgeschrieben werden, um die Unsicherheiten des § 41 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu umgehen, da an den Tag der Wirksamkeit finanzielle Pflichten anknüpfen.

Wird eine automatisiert erstellte Entscheidung als elektronische Datei nach Absatz 1 Nr. 2 Buchst. a abgerufen, tritt noch am Tag des Abrufes sofortige Wirksamkeit ein. Dies ist erforderlich, um die mit der Wirksamkeit verbundenen Konsequenzen auszulösen (z. B. die Gestattung der sofortigen Inbetriebnahme eines Fahrzeuges oder bei Außerbetriebsetzung die erlöschenden Verpflichtungen im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer, der Infrastrukturabgabe und der Kfz-Versicherung).

Die Ermächtigungsgrundlage für diese Abweichungen von den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Vorschriften ist § 6g Absatz 4 Satz 1 Nr. 1 b StVG.

Absatz 3 kommt einer gesetzlichen Aufforderung nach: Nach § 6g Absatz 2 Satz 2 StVG steht ein vollständig durch automatische Einrichtungen erlassener Verwaltungsakt einen Monat unter einem Nachprüfungsvorbehalt. Die Einzelheiten im Zusammenhang mit dem Nachprüfungsvorbehalt sind nach § 6g Absatz 4 Nr. 1 StVG in einer Rechtsverordnung zu regeln. **Absatz 3 Satz 1** konkretisiert insoweit die Nachprüfungsfristen. **Absatz 1 Satz 2** enthält Mindestanforderungen an das Prüfprogramm. Den Nachprüfungssystemen der Zulassungsbehörden wird ein Stichprobenansatz zugrunde gelegt, welcher eine hinreichende Anzahl an nachgeprüften Zulassungsentscheidungen nach pflichtgemäßem Ermessen der Zulassungsbehörden gewährleisten und dabei jedenfalls auch effektiv kontrollierende manuelle Elemente umfassen muss.

Absatz 4 regelt die Datenübermittlung aus dem Portal bei automatisierten Entscheidungen. Nach Nummer 1 werden die im Portal erhobenen und erstellten Daten ebenfalls über den i-Kfz-Webservice des KBA an das elektronische Postfach der zuständigen Zulassungsbehörde

übermittelt. Von dort erfolgt die Übernahme in das örtliche Fachverfahren und die Speicherung im örtlichen Fahrzeugregister. Nach Nummer 2 gelten jedoch angesichts der sofortigen Bekanntgabe und Wirksamkeit einer automatisiert erstellten Zulassungsentscheidung Besonderheiten hinsichtlich der Speicherung der Daten im ZFZR: Während im herkömmlichen und im manuellen internetbasierten Verfahren die Zulassungsbehörde die Daten erst im Anschluss an die Zulassungsentscheidung aus dem Fachverfahren an das örtliche Register und das ZFZR zur Speicherung übermittelt, muss bei sofortiger Wirksamkeit einer automatisierten Entscheidung und der damit ggf. verbundenen Gestattung einer sofortigen Inbetriebnahme die Datenspeicherung im ZFZR hier ebenfalls sofort erfolgen, um eine Datenlage zu Kontrollzwecken zur Verfügung zu haben. Die Datenübermittlung an das ZFZR soll nicht auf dem Umweg über das Fachverfahren, sondern direkt über den i-Kfz-Webservice des KBA an das ZFZR übermittelt werden, um Sicherheitsrisiken für den sensiblen Datenbestand des ZFZR so weit wie möglich zu vermeiden.

Zu Unterabschnitt 2 (Internetbasierte Außerbetriebsetzung)

Die §§ 15g und 15h enthalten die besonderen Regelungen der internetbasierten Außerbetriebsetzung. Diese Art des Zulassungsverfahrens, das auf die Beendigung der Zulassung abzielt, hat im Vergleich zu den in Unterabschnitt 3 geregelten weiteren Zulassungsverfahren z. T. abweichende Anforderungen sowie andere Rechtsfolgen und wird deshalb in einem eigenen Unterabschnitt dargestellt. Die durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017 (BGBl. I 522) erlassenen Regelungen werden hier aufgegriffen und an die i-Kfz-Stufe 3 angepasst. Der Grundsystematik der i-Kfz-Stufe 2 folgend wird das Verfahren der internetbasierten Außerbetriebsetzung aber ebenfalls zum einen auf die allgemeinen Regelungen, nun in Unterabschnitt 1, gestützt und hier im „besonderen Teil“ werden lediglich die Abweichungen und besonderen Regelungen ergänzt.

Zu § 15g (Antrag auf Außerbetriebsetzung)

In § 15g werden die Bedingungen für den internetbasierten Antrag auf Außerbetriebsetzung aufgestellt. Der Antrag ist im Portal der jeweils zuständigen Zulassungsbehörde zu stellen. Die Antragstellung bei einer anderen Zulassungsbehörde, wie es zum Teil im herkömmlichen Verfahren geschieht, ist nicht vorgesehen.

Absatz 1 übernimmt die Regelungen des bisherigen § 15d Absatz 1 und stellt den Bezug zu den allgemeinen Regelungen des Unterabschnitts 1 her. Wie bereits in § 14 Absatz 1 wird der Begriff „Verfügungsberechtigter“ gestrichen und dieser materielle Regelungsgehalt nun in Absatz 2 Satz 3 klargestellt.

In **Absatz 2 und 3** wird auf die Formulierung des bisherigen § 15d Absatz 2 und 3 aufgesetzt und jeweils die „elektronische Übermittlung“ durch die den Prozessen im Portal entsprechende „Erfassung und Verifizierung“ der genannten Daten ersetzt.

Die bisherigen Regelungen aus § 15d Absatz 2 Satz 3 und 4 über die Sichtbarmachung der Sicherheitscodes findet sich nun zentral in den gemeinsamen Regelungen des § 15d Abs. 2 und sind damit in sämtlichen internetbasierten Vorgängen anwendbar, welche die Erfassung der Sicherheitscodes verlangen.

Neu hinzugekommen ist **Absatz 4**. Hier wird die Regelung übernommen, wonach eine vom Halter verschiedene Person die Zulassung beenden können soll, ohne eine gesonderte Vollmacht des bisherigen Halters nachweisen zu müssen. Hierfür hat sich der bisherige Wortlaut des „Verfügungsberechtigten“ bedient. Wie schon für das herkömmliche Verfahren im neuen § 14 Abs. 1 Satz 2 soll dies rechtstechnisch klarer über eine Fiktion geregelt werden. Ein Dritter, der über die genannten Daten verfügt und diese in das Portal eingibt, gilt als vom Halter bevollmächtigt, die Außerbetriebsetzung zu beantragen, und muss seine Vollmacht nicht gesondert nachweisen. Diese Erleichterung des Rechtsverkehrs ist angesichts der mit dieser Befugnis auslösbaren Rechtsfolgen und der in § 15h Abs. 3 Satz 2 vorgesehenen Information des bisherigen Halters vertretbar. Die Zulassung einer Vertretung bei der Beantragung der Außerbetriebsetzung umfasst alle in diesem Verfahren erforderlichen Handlungen, also auch das Freilegen der zu verwendenden Sicherheitscodes nach § 15d Abs. 2.

Zu § 15h (Außerbetriebsetzung)

In **Absatz 1** wird das Verfahren der internetbasierten Außerbetriebsetzung auf die i-Kfz-Stufe 3 gehoben. Bei Vorliegen aller Voraussetzungen erfolgt die Außerbetriebsetzung nach **Absatz 1 Satz 1** durch eine automatisierte Entscheidung. Diese Entscheidung wird nach den

gemeinsamen Verfahrensregelungen (§ 15f Abs. 1 Nr. 2 Buchst. a) durch Bereitstellung zum sofortigen Abruf aus dem Portal bekanntgegeben.

Wird die Bekanntgabe auf diese Art nicht erreicht, so kann die Bekanntgabe abweichend von der allgemeinen Regel der postalischen Übersendung eines Ausdrucks auch elektronisch erfolgen. Die diesbezügliche Regelung in **Absatz 1 Satz 2** ist dem bisherigen § 15b Abs. 7 Nr. 1 entlehnt und passt die bisherige Regelung an die elektronischen Bekanntgabeformen des § 3a VwVfG an. Anstelle der bisherigen statischen Singularregelung soll gleitend auf die für alle Verwaltungsverfahren geltenden Regelungen Bezug genommen werden, die den gegenwärtigen Digitalisierungsstand in der Verwaltung zentral abbilden.

Wenn sich nach der automatisierten maschinellen Prüfung (§ 15c Abs. 2) ergibt, dass nicht alle Voraussetzungen für eine internetbasierte Außerbetriebsetzung erfüllt sind, etwa nicht alle Daten eingegeben wurden oder elektronisch verifiziert werden können, ordnet **Absatz 1 Satz 3** an, dass der Antrag, sofern der Halter ihn dennoch stellt, elektronisch an die Zulassungsbehörde übermittelt wird und in der Zulassungsbehörde manuell weiterbearbeitet und entschieden wird. Weiterhin wird in Absatz 1 Satz 3 die Regelung des bisherigen § 15d Abs. 5 Satz 1 übernommen, dass die Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung nicht von der Bekanntgabe nebst der Regelung über die 3-Tages-Fiktion nach § 41 Abs. 2 VwVfG abhängt, sondern bereits vom Abschluss der Bearbeitung des Antrages in der Zulassungsbehörde. Dieser Abschluss wird mit der „Absendung des Ausdrucks“ oder der „Absendung des schriftlichen Bescheides“ in der neuen Formulierung genauer gefasst. Die Regelung liegt im Interesse des Halters, da die mit der Zulassung verbundenen Pflichten im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer, der Infrastrukturabgabe und der Kfz-Versicherung bei Außerbetriebsetzung enden; sie soll daher fortgeführt werden.

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen § 15d Abs. 4 Satz 2 und passt sie redaktionell an.

Die neue Regelung in **Absatz 3** ist eine Folgeänderung zur Einführung des sofort abrufbaren automatisierten Verwaltungsaktes. Während auch bisher schon ein verfügungsberechtigter Dritter den Antrag auf Außerbetriebsetzung stellen konnte, musste die Bekanntgabe der Entscheidung dennoch an den bisherigen Halter erfolgen, der verfügungsberechtigte Antragsteller wurde lediglich per Mail unterrichtet nach dem bisherigen § 15d Abs. 5 Satz 2 und 3 i. V. m. § 15b Abs. 7 Nr. 1. Künftig wird die Bekanntgabe einer automatisierten

Entscheidung durch sofortigen Abruf aus dem Portal an eine bevollmächtigte Person erfolgen, wenn sie einen Antrag stellt. In Einklang mit § 41 Abs. 1 Satz 2 VwVfG soll auch in den anderen Fällen der Entscheidung nach § 15h Abs. 1 Satz 2 die Bekanntgabe auch an die antragstellende bevollmächtigte Person erfolgen können und diese Wahl zwischen Halter und Bevollmächtigtem in das Belieben der antragstellenden Person gestellt werden. Wird an die bevollmächtigte Person zugestellt, ist der bisherige Halter im Verfahren der Außerbetriebsetzung aber persönlich über die erfolgte Außerbetriebsetzung auf dem Postweg zu unterrichten. Dies ist angesichts des erleichterten Nachweises der Vollmacht angezeigt und soll eine gewisse Kontrollmöglichkeit des bisherigen Halters gewährleisten sowie Missbrauch aufdecken.

Zu Unterabschnitt 3 (Internetbasierte Erstzulassung, Wiedenzulassung und Änderung bei Halter- und Wohnsitzwechsel)

Neben der bisher bereits realisierten internetbasierten Außerbetriebsetzung und speziellen Konstellation der Wiedenzulassung werden mit der i-Kfz-Stufe 3 weitere Zulassungsvorgänge eingeführt, welche internetbasiert abgewickelt werden können: die Erstzulassung, die Wiedenzulassung, auch unter Wechsel des Zulassungsbezirkes oder Wechsel des Halters, sowie der Halterwechsel und der Wohnsitzwechsel. Im Gegensatz zur Außerbetriebsetzung ist diesen Vorgängen gemein die Anmeldung eines Fahrzeuges zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr oder die Änderung der diesbezüglichen Daten. Es handelt sich dabei um Vorgänge mit grundsätzlich identischen Voraussetzungen, was den Antrag und seine Bearbeitung betrifft. Hierfür sind auch mehr Daten erforderlich als für die Außerbetriebsetzung. Durch diese Gemeinsamkeiten ist es regelungstechnisch möglich, für diese Verfahren weitere gemeinsame Regelungen zusammengefasst zu normieren (§ 15i), ohne sie bei jedem Verfahren redundant wiederholen zu müssen. Spezifika des jeweiligen Einzelverfahrens werden in der Vorschrift zu dem jeweiligen Verfahren geregelt (§ 15j für die internetbasierte Erstzulassung, § 15k für die internetbasierte Wiedenzulassung sowie § 15l für den internetbasierten Halter- und Wohnsitzwechsel).

Zu § 15i (Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und Änderungen)

Die Regelungen des bisherigen § 15e über die internetbasierte Wiedenzulassung werden zum Regelverfahren auch für die weiteren internetbasierten Zulassungsverfahren erhoben und den neuen gemeinsamen Bestimmungen zu Grunde gelegt.

Absatz 1 regelt die Bedingungen, die erfüllt sein müssen, um einen Antrag auf ein Zulassungsverfahren des Unterabschnitts 3 internetbasiert stellen zu können. Diese die in Frage kommenden Verfahren eingrenzenden Bedingungen sind in der i-Kfz-Stufe 3 nun im Vergleich zum bisherigen § 15e Abs. 1 auf fast die Hälfte reduziert, da eine größere Bandbreite an Verfahren internetbasiert angeboten wird, weil mehr Voraussetzungen auch elektronisch abgebildet werden können. Neu hinzugekommen ist die Voraussetzung, dass die Fahrzeugdaten sich nicht geändert haben dürfen, bei Erstzulassungen im Vergleich zur Übereinstimmungsbescheinigung, bei Wiederzulassungen und Umschreibungen im Vergleich zu den bisher im ZFZR und in der ZBI erfassten Fahrzeugdaten. Der Halter wird bei der Eingabe der Daten für den Antrag zu versichern haben, dass keine solchen Änderungen erfolgt sind, damit die richtige Beschreibung des Fahrzeugs aus dem elektronischen Antrag heraus sichergestellt ist. Etwaige allgemeine Betriebserlaubnisse für eingebaute Teile, Mitführipflichten o. ä., die im Feld 22 eingetragen sind, können in diesem Fall in die neue ZB I nach Wiederzulassung oder Umschreibung übernommen werden.

Sind die genannten Bedingungen nicht erfüllt, ist in der mit dieser Verordnung realisierten i-Kfz-Stufe ein Antrag auf internetbasierte Zulassung nicht möglich. Ausgeklammert bleiben z.B. Zulassungsvorgänge zur Zuteilung von Wechselkennzeichen, Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen. Die Vervollständigung des internetbasierten Zulassungsangebotes um weitere Verfahren wird durch den Ordnungsgeber aber weiter verfolgt.

Absatz 2 übernimmt unter Anpassungen die Regelung des bisherigen § 15e Abs. 2 und legt damit die Angaben fest, die grundsätzlich vom Antragsteller in das Portal einzugeben sind. Die Angaben stellen Zulassungsvoraussetzungen dar, deren Nachweis vom Antragsteller durch Eingabe der geforderten Daten elektronisch erbracht wird. Es handelt sich hierbei um die für das internetbasierte Verfahren angepassten bzw. modifizierten herkömmlichen Zulassungsvoraussetzungen, wie etwa die mit Sicherheitscodes ausgestatteten Zulassungsbescheinigungen Teil I und II sowie Stempelplaketten. Abweichend von der Fassung des bisherigen §15e Abs. 2 Satz 2 ist die Eingabe des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II nun aber in Absatz 2 Nr. 1 als Antragsinhalt geregelt, da diese gemeinsame Regelung für mehrere Verfahren aufgestellt wird und für die Mehrzahl der Zulassungsverfahren auch der Nachweis der Zulassungsbescheinigung Teil II gefordert ist.

Ebenfalls abweichend von der Fassung des bisherigen §15e Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 wird hingegen die Angabe zum Verwertungsnachweis nicht als genereller Antragsinhalt normiert, da sie in der Mehrzahl der Verfahren nicht gefordert ist. Sie wird nur in dem Verfahren speziell geregelt, für das sie einschlägig ist (§ 15k Abs. 4). Damit ist der Umfang der einzugebenden Daten hier nicht abschließend normiert. Weitere Eingabeerfordernisse folgen aus den speziellen §§ 15j bis 15l und richten sich nach dem konkreten Anliegen des Antragstellers.

Absatz 3 Satz 1 übernimmt die Regelung des bisherigen § 15e Abs. 3 und verweist wie bisher auf die Anlage 8b, welche technische Einzelheiten der Verifizierung der eingegebenen Daten festlegt. **Absatz 3 Satz 2** ordnet an, dass für die Verfahren des Unterabschnitts 2 in der aktuellen i-Kfz-Stufe 3 zunächst noch die manuelle Bearbeitung und Entscheidung in der Zulassungsbehörde das Regelverfahren darstellt. Als Ausnahme hiervon ist bereits für den Halter- und den Wohnsitzwechsel unter Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens die automatisierte Entscheidung realisiert und wird in § 15l Abs. 4 abweichend geregelt. In **Absatz 3 Satz 3** wird die Regelung des bisherigen § 15e Abs. 4 Satz 3 über die Übermittlung der Daten zum SEPA-Lastschriftmandat übernommen und dabei der Zeitpunkt der Übermittlung klargestellt. Zudem wird die Regelung in Nummer 2 um die Übermittlung des SEPA-Lastschriftmandats zum Vollzug der Infrastrukturabgabe ergänzt. Ermächtigungsgrundlage für die Übermittlung ist § 9 Abs. 3 Satz 3 InfraG.

Absatz 4 führt die Regelungslogik des bisherigen § 15e Abs. 5 fort. Grundsätzlich gelten sämtliche Regelungen der FZV auch für das internetbasierte Verfahren des Abschnitts 2a. Die Umsetzung einiger Regelungen fordert allerdings deren Anpassung an die Besonderheiten der internetbasierten Abwicklung. Die Anpassung wird insofern vorgenommen, als dass in Absatz 4 i-Kfz-spezifische Maßgaben zu den allgemeinen Bestimmungen normiert werden. Sie bauen grundsätzlich auf dem bisherigen § 15e Abs. 5 und regeln Modalitäten, die von der herkömmlichen Verfahrensweise abweichend durch elektronische Elemente ersetzt werden.

1. Die Vorlage der Kennzeichenschilder und ihre Abstempelung durch den Sachbearbeiter wird in Fortführung des bisherigen § 15e Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 durch das Aufbringen der Stempelplaketten auf Plakettenträger und deren Übersendung an den Halter ersetzt. Die Plakettenträger werden an den Halter samt Vorgaben über die zulässigen Abmessungen und die Schriftart der Kennzeichenschilder einschließlich Hinweisen über die richtige Verwendung der Plakettenträger versendet. Die Mitteilung der Zulassungsbehörde

bestimmt auch die Größe der zulässigen Kennzeichenschilder und stellt damit das Aufbringen auf einem Kennzeichenschild unzulässiger Größe unter Bußgeldbewehrung.

Bei Übersendung der Plakettenträger wird die Zulassungsbehörde auch einen deutlichen Hinweis auf die Maßgeblichkeit des Datums der Wirksamkeit der Zulassung anzubringen haben. Dem Halter sollte verdeutlicht werden, dass er das betreffende Fahrzeug erst ab dem Wirksamkeitsdatum der Zulassung im Verkehr betreiben darf, auch wenn die Unterlagen ihm bei kurzen Postlaufzeiten eventuell bereits einen Tag früher zugehen. Denn die Zulassung wird nach § 15f Abs. 2 Nr. 1 aus den dort erläuterten Gründen am dritten Tag nach Versand wirksam.

2. Im herkömmlichen Zulassungsverfahren wird ein Zulassungsvorgang i.d.R. in Anwesenheit des Antragstellers abgewickelt. Die Zulassung als behördlicher Akt ist hier konkludent durch die Summe der Handlungen des Sachbearbeitenden erkennlich: die Zuteilung des Kennzeichens und Eintragung die Fahrzeugpapiere, die Abstempelung der Kennzeichenschilder und die Ausfertigung sowie Aushändigung der Fahrzeugpapiere. Mit Abschluss dieser Handlungen erfolgt gegenüber dem anwesenden Antragsteller auch gleich die Bekanntgabe, sodass die sofortige Wirksamkeit mit der Folge der Steuer- und Versicherungspflicht eintritt. Im internetbasierten Verfahren sind diese Vorgänge für den Antragsteller hingegen nicht sichtbar. Daher müssen aus Gründen der Rechtsicherheit komplementäre Regelungen getroffen werden, die den Zeitpunkt der Zulassung explizit markieren. Als größter gemeinsamer Nenner für die Verfahren des Unterabschnitts 3 wird zum Regelfall bestimmt, dass die Zulassung durch die Bekanntgabe der Zulassungsentscheidung durch schriftlichen Bescheid erfolgt.

Die Zuteilung eines Kennzeichens erfolgt im internetbasierten Verfahren zusammen mit der Zulassungsentscheidung. Im Gegensatz zur bisherigen i-Kfz-Stufe 2, welche lediglich die Inanspruchnahme des bei der Außerbetriebsetzung reservierten Kennzeichens zuließ, wird mit der aktuellen i-Kfz-Stufe 3 allgemein die Zuteilung eines Kennzeichens ermöglicht. Dies kann sowohl die Übernahme des bestehenden Kennzeichens, ein Wunschkennzeichen, ein im Voraus reserviertes Kennzeichen oder das im Kennzeichenzuteilungssystem der Zulassungsbehörde als nächstes anstehende

Kennzeichen umfassen. Die fachliche Ausgestaltung des Kennzeichenvergabesystems obliegt dabei wie im Falle der herkömmlichen Zulassung den Zulassungsbehörden.

3. Die Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung und deren Übergabe an den Antragsteller im herkömmlichen Verfahren werden durch die Ausstellung und Versendung der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II an den Halter ersetzt.

Absatz 5 übernimmt die redaktionell angepasste Regelung des bisherigen § 15e Absatz 6. Er regelt die Pflichten, die der Halter in Bezug auf die versendeten Plakettenträger zu erfüllen hat. Mit der Erweiterung der internetbasierten Zulassungsvorgänge wird auch der Anwendungsbereich der Regelung des Absatzes 5 erweitert. Ausgenommen bleiben Zulassungsvorgänge, in denen eine Kennzeichenbeibehaltung oder -übernahme möglich ist (Halter- oder Wohnsitzwechsel) und die auf dem Kennzeichen angebrachten Stempelplaketten und die Prüfplakette zum Zeitpunkt der Zulassung noch gültig sind. Hier muss der Halter dann keine Handlungen hinsichtlich des Kennzeichenschildes vornehmen.

Die Regelung über die Plakettenträger bezieht sich auf die Plakettenträger der Stempelplaketten und nun erstmals auch auf die **Plakettenträger der Prüfplaketten**. Die Festlegung der Träger für die Prüfplakette der Hauptuntersuchung erfolgte bereits gemeinsam mit den Plakettenträgern der Stempelplaketten in der i-Kfz-Stufe 2 in Anlage 4a zu § 10 FZV (hier Abschnitt C, insbes. Nr. 2 Buchst. b). Parallel wurden die technischen Anforderungen in der DIN 74069 Abschnitt 9 bis 13, Ausgabe Mai 2016 für beide Plakettenträger normiert. Diese Regelungen werden nun auch hinsichtlich des Prüfplakettenträgers angewandt.

Der Plakettenträger vereinfacht als Trägermedium ein korrektes Aufbringen der Prüfplakette auf dem Kennzeichenschild, indem seine gerade Seite an die obere Linie des Kennzeichenschildes anzulegen ist. Auch dieser Plakettenträger ist mit Sicherheitsmerkmalen (Kennzeichen, letzte sechs Stellen der FIN, individuelles Sicherheitsmerkmal des Plakettenherstellers) versehen, die seinen missbräuchlichen Einsatz erschweren und eine Zuordnung der enthaltenen Prüfplakette zum Kennzeichen und zum Fahrzeug sicherstellen. Diese Verknüpfung des Trägers mit einem konkreten Fahrzeug ist durch die Zulassungsbehörde vor dem Versand vorzunehmen. Sollte der Halter die Prüfplakette vom Plakettenträger abzulösen versuchen, zerstört sich wie beim System der Stempelplaketten sowohl die Prüfplakette als auch der Plakettenträger und kann nicht mehr verwendet werden.

Neu hinzu kommt in Satz 5 die Befugnis der Zulassungsbehörde, ein Kennzeichenschild einzuziehen, welches nicht die geforderten Abmessungen oder Ausgestaltung aufweist oder

welches nicht ordnungsgemäß mit den übersandten Plakettenträgern/Stempelplaketten versehen ist. Die Kennzeichenschilder ergeben am Fahrzeug angebracht eine zusammengesetzte Urkunde. Da im internetbasierten Zulassungsverfahren das Aufbringen der Stempelplaketten auf die Kennzeichen dem Halter erlaubt wird, soll die Zulassungsbehörde die Möglichkeit behalten, solche Kennzeichenschilder, die falschen Rechtsschein erzeugen, aus dem Verkehr zu ziehen. Von dieser Befugnis darf im Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen Gebrauch gemacht werden.

Zu § 15j (Internetbasierte Erstzulassung)

Mit der i-Kfz-Stufe 3 kann nun auch die Erstzulassung internetbasiert beantragt werden. In rechtssystematischer Hinsicht werden in § 15j solche Regelungen getroffen, die von den gemeinsamen für internetbasierte Verfahren geltenden Regelungen in § 15b und § 15i abweichen oder diese ergänzen. Dank dieser Regelungssystematik behalten die hier zu treffenden Regelungen einen übersichtlichen Umfang.

Absatz 1 bestimmt die grundlegende Zulässigkeit der internetbasierten Abwicklung und erklärt die gemeinsamen Regelungen in Unterabschnitt 1 und § 15i für anwendbar. **Absatz 2** bestimmt, dass der Nachweis der aufgezählten Daten nicht gefordert ist. Hierbei handelt es sich jeweils um Angaben, die dem Antragsteller bei einer Erstzulassung naturgemäß gar nicht vorliegen können und im Prozess der Erstzulassung auch nicht gefordert sind. Regelungstechnisch wurden sie lediglich für die Mehrzahl der Verfahren des Unterabschnitts 3 als Regelfall in § 15i normiert.

In **Absatz 3** werden auch für dieses internetbasierte Zulassungsverfahren Maßgaben normiert, durch die die allgemeinen Bestimmungen an die Besonderheiten der internetbasierten Abwicklung angepasst werden. Dies erfolgt dadurch, dass körperliche Modalitäten durch elektronische Elemente ersetzt werden, hier die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II und der Übereinstimmungsbescheinigung. Nach § 15i Abs. 1 Nr. 5 Halbsatz 2 ist für eine internetbasierte Abwicklung stets erforderlich, dass eine Zulassungsbescheinigung Teil II bereits vorausgefüllt vom Hersteller ausgehändigt worden ist. § 6 Abs. 2 Satz 1 FZV findet im internetbasierten Verfahren somit keine Entsprechung und kommt nicht zur Anwendung. Die nach § 6 Absatz 3 Satz 1 bei einer Erstzulassung geforderte Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity (CoC)) wird durch den Abgleich

der Angaben mit einer entsprechenden CoC-Datenbank des KBA ersetzt. Es handelt sich hierbei um die zentrale Datei der für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit erforderlichen fahrzeugbezogenen Daten des KBA, deren Aufbau in der vorliegenden Verordnung vorgesehen ist.

Absatz 4 regelt für das Verfahren der Erstzulassung ausdrücklich, dass zusätzlich zu den allgemeinen Voraussetzungen für eine Zulassung das Vorliegen von Zulassungshindernissen zu prüfen ist. Dies ergänzt die kongruente Regelung in § 15b Abs. 1 Satz 2 Nr. 1. Bei den Zulassungshindernissen kann es sich etwa um Rückrufe auf Grund von Sicherheitsmängeln, um auslaufende Serien nach Fristablauf oder festgestellte Nichtkonformitäten mit EU-rechtlichen Vorgaben handeln.

Zu § 15k (Internetbasierte Wiederzulassung)

Mit der i-Kfz-Stufe 3 können nun sämtliche Wiederzulassungsvorgänge internetbasiert beantragt werden, also einschließlich eines Halterwechsels oder einer Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Zulassungsbezirk.

Absatz 1 bestimmt zunächst wieder die grundlegende Zulässigkeit der internetbasierten Abwicklung dieses Zulassungsvorgangs unter Verweis auf die gemeinsamen Regelungen. Als zusätzliche spezielle Voraussetzung über die gemeinsamen Voraussetzungen in § 15i Abs. 1 hinaus stellt **Absatz 2** die Bedingung auf, dass das Fahrzeug vor nicht länger als sieben Jahren außer Betrieb gesetzt worden sein darf. Diese Frist von sieben Jahren leitet sich aus den Regelspeicherfristen für die Fahrzeugdaten im ZFZR nach Außerbetriebsetzung ab (vgl. § 44 Absatz 1 FZV). Sind im ZFZR keine Daten zu dem Fahrzeug mehr vorhanden, ist auch ein Datenabgleich über den i-Kfz-Webservice nicht mehr möglich, der aber zwingenden Voraussetzung für eine internetbasierte Abwicklung ist.

In **Absatz 3** werden auch für das internetbasierte Wiederzulassungsverfahren Maßgaben normiert, durch die die allgemeinen Bestimmungen an die Besonderheiten der internetbasierten Abwicklung angepasst werden. Dies erfolgt dadurch, dass körperliche Modalitäten durch elektronische Elemente ersetzt werden, hier die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und II (sofern die Vorlage letzterer nicht ohnehin nach Absatz 4 entbehrlich ist).

Absatz 4 regelt die spezifischen Ausnahmen von den gemeinsam Regelungen: Bei einer Wiederzulassung auf denselben Halter erfolgt keine Befassung mit der Zulassungsbescheinigung Teil II. Damit wird die Regelung des bisherigen § 15e Absatz 2 Satz 2 fortgeführt. Da kein Wechsel in der Person des Halters bei der Wiederzulassung auf denselben Halter stattfindet, wird in diesem Fall berechtigterweise von seiner fortbestehenden Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug ausgegangen und auf die Eingabe des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II verzichtet. Folglich ist die Zulassungsbescheinigung Teil II auch nicht durch Freilegen ungültig geworden und es bedarf nicht ihrer neuen Ausfertigung. Dies entspricht auch der Regelung des § 14 Absatz 2 Satz 2 im herkömmlichen Verfahren und dient der Verwaltungsvereinfachung.

Über die in den gemeinsamen Regelungen in § 15i Absatz 2 geforderten Angaben hinaus muss der Antragsteller nach **Absatz 5** bestätigen, dass für das Fahrzeug kein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist. Damit wird die Regelung des bisherigen § 15e Absatz 2 Satz 1 Nr. 6 übernommen. Diese Angabe wird im Verfahren nach Anlage 8b Nummer 2 - wie die dort bereits vorgesehenen Daten – verifiziert. Sofern die Überprüfung ergibt, dass im ZFZR das Vorliegen eines Verwertungsnachweises gespeichert ist, ist eine Wiederzulassung abzulehnen.

Zu § 15l (Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebnahme)

Mit der i-Kfz-Stufe 3 können nun auch die Vorgänge des Halterwechsels und des Wohnsitzwechsels internetbasiert abgewickelt werden.

Absatz 1 bestimmt zunächst wieder die grundlegende Zulässigkeit der internetbasierten Abwicklung der hier betroffenen Zulassungsvorgänge unter Verweis auf die gemeinsamen Regelungen. Bei diesen Zulassungsvorgängen geht es um eine bloße Änderung der zu einem Fahrzeug registrierten Halterdaten ohne eine zwischenzeitliche Außerbetriebsetzung (anderenfalls würde es sich um eine Wiederzulassung handeln). Die hier erfassten Änderungen im Sinne des § 13 Absatz 3 und 4 sind wesentlich für die Zulassung, da sie mit einem Wechsel des Kennzeichens eingehen können.

In **Absatz 2** werden wieder Maßgaben normiert, durch die die allgemeinen Bestimmungen an die Besonderheiten der internetbasierten Abwicklung angepasst werden. Dies erfolgt dadurch, dass hier wiederum die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I und II (sofern letztere nicht ohnehin entbehrlich ist, siehe Absatz 3) durch elektronische Elemente ersetzt werden.

Absatz 3 regelt die spezifischen Ausnahmen von den gemeinsamen Regelungen: Bei einem Umzug des Halters innerhalb seines bisherigen Zulassungsbezirks oder auch bei Wechsel in einen anderen Zulassungsbezirk gilt die Versicherungsbestätigung unverändert, es wird auch im herkömmlichen Verfahren keine neue eVB gefordert. Vielmehr wird das Vorliegen einer Negativmeldung (§ 30 Abs. 1 Nr. 19 Buchst. c) durch Übermittlung der Registereinträge nach Anlage 8b Nr. 2 erfasst. Zudem hat die Zulassungsbehörde den Versicherer nach § 24 Abs. 1 Nr. 2 über die Adressänderung zu unterrichten. Auch gilt das bereits erteilte SEPA-Mandat zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer und der Infrastrukturabgabe unverändert, da die Zulassung des Fahrzeugs unangetastet weiter bestehen bleibt. Sofern sich das Kennzeichen nicht ändert, muss auch die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht berichtigt werden. Diese Vorgehensweise in Absatz 3 Satz 2 entspricht dem herkömmlichen Verfahren nach § 13 Absatz 3 Satz 1 Nr. 2.

Absatz 4 enthält **den zweiten Anwendungsfall der automatisierten Entscheidung**: Sie erfolgt nach **Nummer 1** bei antragsgemäßer Entscheidung sowohl für eine Adressänderung des Halters bei Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk als auch für die Änderung der Zulassung auf einen neuen Halter (sog. Umschreibung). In beiden Fällen ist allerdings Voraussetzung, dass das bisherige Kennzeichen beibehalten bzw. vom neuen Halter übernommen wird.

Wenn sich nach der automatisierten maschinellen Prüfung (§ 15c Abs. 2) ergibt, dass nicht alle Voraussetzungen für eine antragsgemäße internetbasierte Änderung der Zulassung erfüllt sind, ordnet **Nummer 2** an, dass der Antrag, sofern der Antragsteller ihn dennoch stellt, elektronisch an die Zulassungsbehörde übermittelt wird und in der Zulassungsbehörde manuell weiterbearbeitet und entschieden wird.

Durch die maschinellen Antragsbearbeitung und den automatisierten Erlass einer Entscheidung wird die sofortige Bekanntgabe der Entscheidung im Wege des Abrufes im Portal der Zulassungsbehörde ermöglicht. Nutzt der Halter diese Möglichkeit, ist die

Änderung der Zulassung bekanntgegeben und sofort wirksam. Mit dieser sofortigen Wirksamkeit verbindet der Halter primär die Möglichkeit, das Fahrzeug sofort betreiben zu können. Dies ist aber nur zulässig, wenn das Fahrzeug mit den erforderlichen Sichtmerkmalen der Zulassung in Gestalt der Stempelplaketten ausgestattet ist. Jedoch lägen zwischen der Zulassungsentscheidung und dem Zugang der Plakettenträger per Post ein bis drei Tage. In dieser Zeit könnte das Fahrzeug nicht betrieben werden, dennoch hat der Halter aber bereits Kosten für Versicherung, Infrastrukturabgabe und Kfz-Steuern zu tragen. Angesichts dieser Belastung liegt der Mehrwert der automatisierten Entscheidung allein in der Möglichkeit des sofortigen Losfahrens. Um diese Lücke zu schließen und kein asymmetrisches Verhältnis zulasten des Bürgers durch die Automatisierung zu konstruieren, wird die automatisierte Entscheidung auf die Fälle der Beibehaltung des Kennzeichens beschränkt. Denn in diesem Fall können als erforderliches Sichtmerkmal der Zulassung die bisherigen Stempelplaketten fungieren, die nach **Nummer 3** bei Beibehaltung des Kennzeichens weitergeführt werden dürfen. Die Zulassungsbehörde des neuen Zulassungsbezirkes nimmt bei Mitteilung eines Halters über seinen Zuzug und seinen Wunsch der Weiterführung des bisherigen Kennzeichens die vorhandenen Stempelplaketten in ihren Willen auf und gestattet den weiteren Betrieb des Fahrzeugs mit diesen Stempelplaketten des anderen Bezirkes, ggf. sogar mit den Stempelplaketten eines anderen Bundeslandes. Oder die Zulassungsbehörde nimmt bei Mitteilung eines neuen Halters über seinen Erwerb des Fahrzeugs und seinen Wunsch der Übernahme und Weiterführung des bisherigen Kennzeichens eine Zuordnung der vorhandenen Stempelplaketten zum neuen Halter vor und gestattet ihm den Betrieb des Fahrzeugs mit den bisherigen Stempelplaketten. Bei den mitgenommenen Kennzeichen handelt es sich um gestempelte Kennzeichen im Sinne des § 10 Absatz 3 Satz 1, sodass die Voraussetzungen der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr des § 3 Absatz 1 Satz 1 i. V. m. Satz 3 und § 10 Absatz 3 Satz 1 unmittelbar nach der Durchführung der internetbasierten Änderung der Zulassung vorliegen.

Um die Anforderungen des § 11 Absatz 6 erfüllen zu können, regelt **Nummer 4**, dass die aus dem Portal abgerufene automatisierte Zulassungsentscheidung bis zum Erhalt der durch die Zulassungsbehörde zugesandten Zulassungsbescheinigung Teil I vorübergehend zu Nachweiszwecken im Fahrzeug zu Prüfungszwecken mitzuführen ist. Bis auf die Gewährleistung der direkten Lesbarkeit vor Ort durch Kontrollpersonen spezifiziert die Regelung nicht weiter, in welcher Form die automatisierte Entscheidung mitzuführen ist. In Betracht kommt neben der ausgedruckten Form auch ein elektronischer Datenträger, der die

Entscheidung lesbar und authentisch wiedergibt (Smartphone, Tablet u.a.). Bei der Beschränkung des Zeitraums auf 10 Tage, in dem die abgerufene automatisierte Zulassungsentscheidung als Nachweis im Sinne des § 11 Absatz 6 dient, handelt es sich um die gewöhnliche Zeit, welche für die Ausstellung und den Versand der Zulassungsunterlagen anzusetzen ist. Nicht zuletzt auf Grund dieser Funktion der Entscheidung legt Nummer 1 Satz 2 für die Entscheidung einen der Zulassungsbescheinigung Teil I entsprechenden Angabenumfang fest. Da gemessen an den Anforderungen an die Fälschungssicherheit, die die Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge für eine Anerkennung von Zulassungspapieren durch andere Mitgliedstaaten stellt, ist zur Information des Halters ein deutlicher Hinweis in die Entscheidung aufzunehmen, dass deren Anerkennung durch andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union nicht gesichert ist.

Zu Kontroll- und Informationszwecken ordnet **Absatz 5** an, dass bei einem Halterwechsel dem bisherigen Halter die erfolgte Umschreibung auf den neuen Halter im Schriftwege mitzuteilen ist. Dies ist angesichts der mit der Änderung der Zulassung verbundenen Beendigung seiner Rechte und Pflichten eines Halters angezeigt, da im Fall der Umschreibung das Fahrzeug zuvor ja nicht außer Betrieb gesetzt wurde.

Zu § 16a (Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen)

Folgeänderung des Vorschriftenzitats nach Einfügung eines neuen Satzes 2 in § 14 Absatz 2.

Zu § 30 Absatz 1 Nr. 29 (Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister)

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 gemäß 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 erstmaligen Zulassung von Kraftfahrzeugen in der Europäischen Union zu erheben, auf deren Basis das Erreichen der herstellereinspezifischen CO₂-Zielwerte berechnet

wird. Die notwendigen Daten werden demgemäß bei der ersten Zulassung eines Fahrzeugs durch die Zulassungsbehörden erhoben und vom Kraftfahrt-Bundesamt in einem jährlichen Bericht an die EU-Kommission übermittelt (sog. Monitoring).

Demgemäß soll zu Beginn der Nummer 29 klar gestellt werden, dass die folgend bezeichneten Daten nur bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeugs zu erheben sind. Sie sind nicht zu erheben, wenn es sich um eine Wiederezulassung, auch eines Importfahrzeuges handelt. Die besondere Nichtbeachtlichkeit einer kurz zuvor vorgenommenen Zulassung im außereuropäischen Ausland folgt aus Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009.

In Anhang I der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) [Interinstitutionelles Dossier: 2017/0293 (COD)] wird mit Wirkung ab 1. Januar 2019 der Umfang der zu erfassenden Daten um ein weiteres Datum, nämlich die Angabe der Fahrzeugfamilie, erweitert. Mit der vorliegenden Änderung wird die Rechtsgrundlage geschaffen, um dieses Datum im Zulassungsverfahren zu erheben und im ZFZR zu speichern.

Zu § 35 (Übermittlung von Daten an die Versicherer)

Der Umfang der Datenübermittlung aus dem ZFZR an die Versicherer zur Durchführung des Versicherungsvertrages wird ergänzt. Es soll auch ein Hinweis auf den amtlichen Zusatz „E“ bei Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge übermittelt werden. Dies ist für die korrekte Datenverarbeitung in den Vertragsunterlagen und insbes. für die Ausgabe von Internationalen Versicherungsbestätigungen erforderlich, damit es im Ausland bei behördlichen Kontrollen nicht zu Unstimmigkeiten durch Divergenzen bei der Kennzeichenangabe kommt.

Zu § 39 Absatz 2 (Abruf im automatisierten Verfahren)

Die Ergänzung des Verweises auf § 36 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2a StVG dient der Umsetzung dieser Befugnis. Von der Befugnis zur Datenübermittlung an die Behörden der Zollverwaltung zur Verfolgung von Straftaten, die mit einem der in § 2 Absatz 1 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes genannten Prüfgegenstände unmittelbar zusammenhängen, im automatisierten Verfahren soll nun Gebrauch gemacht werden. Zur

Aufnahme des Wirkbetriebes über eine nach § 39 Abs. 8 FZV geforderte Kopfstelle wird hierfür der erforderliche Datenumfang festgelegt.

Gleiches gilt für die Ergänzung des Verweises auf § 36 Absatz 2h StVG. Die Aufnahme dieser Vorschrift dient der Umsetzung dieser Befugnis zur Datenübermittlung im automatisierten Verfahren an die Behörden der Zollverwaltung für Prüfungsaufgaben nach § 2 Absatz 1 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes.

Zu § 45a (Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen)

Das Kraftfahrt-Bundesamt soll eine Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeuge, für die durch den Hersteller oder auf seine Veranlassung eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt worden ist, führen. Fahrzeuge im Sinne der Vorschrift sind auch unvollständige Fahrzeuge, für die eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt wird.

Absatz 1 Satz 1 legt generell die Errichtung und Führung der Datenbank durch das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 9 StVG und den Gegenstand der Datenbank fest. Die Zwecke, für die die Datenbank geführt werden soll, werden in Absatz 1 Satz 2 aufgezählt.

Absatz 2 Satz 1 regelt, dass diejenigen Daten in der Datenbank gespeichert werden, die verpflichtend (Absatz 4) oder freiwillig (Absatz 5) von den Herstellern gemeldet werden. Es sind dies die durch Europarecht festgelegten Inhalte der Übereinstimmungsbescheinigungen. Sie werden zur jeweiligen FIN als Datensatz gespeichert. Absatz 2 Satz 2 enthält die datenschutzrechtlich erforderliche Befugnis des KBA zur Datenverarbeitung.

Absatz 3 erlaubt insbesondere eine Auswertung der Datenbank zur Gruppierung der Fahrzeugtypen. Die heutigen Typschlüssel werden vielfach zugrunde gelegt, etwa für die Risikoklassen in der Kfz-Versicherung oder in der Fahrzeugteile- und Zubehörbranche. Insofern soll ein gleichwertiges Verfahren auch künftig aufrechterhalten werden können.

Die Verpflichtung der Hersteller zur Bereitstellung und Übermittlung der Datensätze zu Übereinstimmungsbescheinigungen wird in **Absatz 4** geregelt. Die Verpflichtung trifft nur die Hersteller von Kraftfahrzeugen, die Inhaber einer EG-Typgenehmigung sind und deren

Fahrzeuge für die Zulassung in Deutschland vorgesehen sind, bzw. deren bevollmächtigte Vertreter. Die Daten einer Übereinstimmungsbescheinigung sind unverzüglich nach deren Ausstellung zu übermitteln, wenn der Hersteller gleichzeitig einen Vordruck einer Zulassungsbescheinigung Teil II ausfüllt oder ihm bekannt ist, dass eine Zulassungsbescheinigung Teil II später ausgestellt werden soll. Besteht demgemäß bei Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung zunächst keine Pflicht zur Datenübermittlung, kann eine solche Pflicht aber später noch entstehen, und zwar dann, wenn dem Hersteller bekannt wird, dass eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden soll. Der Übermittlung der Daten steht es gleich, wenn die Hersteller von Kraftfahrzeugen, die Inhaber einer Typgenehmigung sind, oder deren bevollmächtigte Vertreter, die Daten im Verbund übermitteln.

In **Absatz 5** wird es darüber hinaus allen Fahrzeugherstellern freigestellt, die entsprechenden Daten freiwillig in die Datenbank zu übermitteln, auch wenn die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil II und damit eine Zulassung in Deutschland noch nicht absehbar ist.

Absatz 6 ermächtigt und verpflichtet das Kraftfahrt-Bundesamt, die technischen Standards der Datenübermittlung zu bestimmen. Sie sind im Bundesanzeiger bekanntzumachen und erlangen damit Rechtswirksamkeit gegenüber den zur Datenübermittlung Verpflichteten. Die Festlegung von Standards ist erforderlich, um ein einheitliches, wirtschaftlich durchführbares Verfahren für alle Beteiligten sicherzustellen. Das gilt auch im Hinblick auf einen anzustrebenden internationalen Austausch dieser Daten im Binnenmarkt zwischen Herstellern, Typgenehmigungsbehörden und den nationalen Registerbehörden.

Die Regelung in **Absatz 7** Satz 1 setzt die Regelung des § 6g Absatz 4 Satz 2 StVG näher um, in dem sichergestellt wird, dass keine technische automatisierte Verknüpfung der Datenbank mit dem Zentralen Fahrzeugregister oder den örtlichen Fahrzeugregistern erfolgen darf. Dagegen handelt es sich nicht um eine Verknüpfung der Datenbanken im Sinne des § 6g Absatz 4 Satz 2 StVG, wenn ein einzelner CoC-Datensatz zu einer FIN aus der Datenbank von der Zulassungsbehörde automatisiert abgerufen und die erforderlichen Daten für Zulassungszwecke einem bestimmten Datensatz des ZFZR oder des örtlichen Registers zugefügt und dort gespeichert werden. Die Lösungsfrist des Satz 2 ergibt sich aus der

Verwendung der Daten im Sinne des Absatzes 2 Nr. 5 und 6: Um statistische Auswertungen für die angegebenen Fragestellungen zu ermöglichen, müssen über die Erstzulassung hinaus mehrjährige übergreifende Bestände ausgewertet werden können. Zum anderen sollen im Rahmen der Marktüberwachung auch ältere Fahrzeuge untersucht und mit ihren Angaben in der ursprünglichen Fahrzeugbeschreibung durch den verantwortlichen Hersteller verglichen werden. Ohnehin sieht auch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 vor, dass der Hersteller die Beschreibungsunterlagen und der Fahrzeughersteller zusätzlich eine Kopie der Übereinstimmungsbescheinigungen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit für die Genehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit halten muss.

Absatz 8 bietet die datenschutzrechtlich erforderliche Befugnis der Zulassungsbehörden, für ihre Zwecke auf die Daten aus der Datenbank zuzugreifen.

Zu § 48 (Ordnungswidrigkeiten)

Als Folgeänderung wird das Zitat der Vorschrift über die korrekte Anbringung der Plakettenträger redaktionell angepasst.

Weiterhin wird ein Verstoß des Erwerbers gegen seine Mitteilungspflichten nach § 13 Abs. 4 Satz 3 und 4 zur Ordnungswidrigkeit deklariert. Dies ist systematisch gerechtfertigt, da die entsprechende Mitteilungspflicht des bisherigen Halters nach § 13 Abs. 4 Satz 1 bereits bußgeldbewehrt ist. Auch ist die Einstufung als Verwaltungsunrecht angesichts der Einführung der Kennzeichenmitnahme bei Halterwechsel sachgerecht und verhältnismäßig. Wenn der Zulassungsbezirk, in dem das Fahrzeug bisher gemeldet ist und folglich der Halter mit Wohnsitz zu finden ist, künftig nicht mehr durchgehend anhand des Unterscheidungszeichens und des Landeswappens der Stempelplakette erkennbar ist, ist es angemessen, der Verpflichtung eines Erwerbers zur unverzüglichen Mitteilung der Halteränderung Nachdruck zu verleihen.

Zu § 50 Übergangs- und Anwendungsbestimmungen

Die Änderung enthält zum einen redaktionelle Berichtigungen im Zuge der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 31.07.2017. Die Regelungen des § 50 Absatz 3

Nummer 10 und 11 FZV in der bis zum 31.12.2017 geltenden Fassung (aus der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017) werden textlich in den Nummern 13 und 14 wiederhergestellt.

In der neuen Nummer 15 wird eine Aufbrauchfrist für die bisherigen ZB I Vordrucke von insgesamt einem Jahr ab Verkündung des neuen Musters vorgesehen, um den Zulassungsbehörden den ressourcenschonenden Aufbrauch bereits auf Vorrat beschaffter Vordrucke und eine Berücksichtigung in der Beschaffungsplanung zu ermöglichen.

Zu Anlage 4a

Der Plakettenträger als solches (ohne Stempelplaketten) betrachtet rechtfertigt ein Registriersystem nur im Umfang des bisherigen Buchstaben f (Buchstabe e neu). Jeder Plakettenträger wird in der Zulassungsbehörde ohnehin nach Abschnitt C Nummer 1 mit der verkürzten FIN und dem Kennzeichen personalisiert und mit irreversiblen Sicherheitsmerkmalen versehen.

Zu Anlage 5

In der Vorbemerkung Nummer 4 wird in Buchstabe a eine Folgeänderung zur Entfernung der Passmarken aus der Vordruckabbildung der Zulassungsbescheinigung Teil I durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017 vorgenommen. Zudem werden Wiederholungen vermieden und redaktionelle Anpassungen vorgenommen. Die Erweiterung der Texthinweise auf den Markierungen (siehe § 11) wird auch hier vorgenommen.

Zu Anlage 7

Korrektur von redaktionellen Fehlern. Verwendung anschaulicherer Abbildungen.

Insbesondere wird im Hinweistext der Vorbemerkung Nummer 3 ein „in“ durch ein „im“ ersetzt. Mit den weiteren Änderungen der Vorbemerkung Nummer 3 wird klargestellt, dass die sichtbare Markierung sowohl in Form einer abreibbaren (Nummer 3 Buchst. b Doppelbuchst. cc Dreifachbuchst. aaa) als auch einer abziehbaren (Nummer 3 Buchst. b Doppelbuchst. cc Dreifachbuchst. bbb) Folie, die zwecks Freilegung des Sicherheitscodes der Zulassungsbescheinigung Teil II entfernt werden muss, hergestellt werden kann. Damit wird

die Entsprechung zur Zulassungsbescheinigung Teil I deutlich, die auch diese beiden Herstellungsformen der sichtbaren Markierung vorsieht (vgl. Anlage 5 Nr. 4).

Weiterhin wird die Abbildung der sichtbaren Markierung in Nummer 3 unter Buchstabe b um die Nummer der Markierung, auch als 2 D-Code, vervollständigt. Diese wurde bereits in der Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 31.07.2017 (BGBl. I S. 3090) zum 01.01.2018 eingeführt und in der Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil II mit sichtbarer Markierung (Nummer 4) berücksichtigt. Die berichtigte Abbildung der sichtbaren Markierung wird mit zwei Legenden in Pfeilform ergänzt, die die Funktion der angebrachten Nummer bzw. ihres 2-D-Codes erläutern.

Zu Anlage 8

Die Änderungen stellen lediglich redaktionelle Berichtigungen im Zuge der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017 dar. Bereits mit jener Verordnung ist in § 15 Abs. 1 Satz 2 FZV der Bestätigungsvermerk der Zulassungsbehörde auf dem Verwertungsnachweis entfallen. Als Folgeänderung wird nun im Muster der bisherige Abschnitt 6 („Vorlage des Verwertungsnachweises, Auszufüllen von Zulassungsbehörde“) aufgehoben.

Zu Anlage 8a

Die Änderung sind redaktionelle Folgeänderungen der Verweise und eine sprachliche Klarstellung.

Zu Anlage 8b

Die Änderungen der Anlage 8b passen ihren Inhalt an den erweiterten Anwendungsbereich der internetbasierten Verfahren an. Es wird dabei zwischen den Verfahren der Erstzulassung in Nummer 1 und den Verfahren der Wiederezulassung und der Änderung der Zulassung in Nummer 2 unterschieden. In **Nummer 1** erfolgt die Verifizierung und Verarbeitung der Antragsdaten mangels Einträgen im ZFZR unter Rückgriff auf die Referenz-Datei des KBA über die Zulassungsbescheinigungen und deren zugeordnete Sicherheitscodes zwecks Prüfung des Besitzes der Zulassungsbescheinigung Teil II sowie unter Rückgriff auf die sog. CoC-Datenbank des KBA zwecks Prüfung der Erstzulassungsfähigkeit eines Fahrzeuges. In

Nummer 2 erfolgt die Datenverarbeitung unter Zugriff auf das ZFZR, da es sich um zugelassene oder außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge handelt, zu denen Registereinträge vorliegen. In beiden Nummern ist die Verifizierung der Zuständigkeit der Zulassungsbehörde vorgesehen. Dies bedeutet, dass das Portal anhand der Angaben des Antragstellers zum Wohnort des Halters prüft, ob das Portal der richtigen Zulassungsbehörde angesteuert worden ist. In den neuen Nummern 6, 7 und 10 werden Regelungen für den Vollzug der Infrastrukturabgabe ergänzt. Im Übrigen werden in der Anlage redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen.

Zu Artikel 2: Weitere Änderung der FZV

Die Einfügung in **Absatz 2 Satz 1 in § 45a FZV** ist eine Folgeänderung zur Einführung des Absatz 4a.

Absatz 4a soll verhindern, dass ein Fahrzeug, welches nach Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung wegen des Inkrafttretens bzw. bei EU-Recht des Wirksamwerdens einer neuen Vorschrift nicht mehr der zugrundeliegenden Typgenehmigung entspricht, erstmalig zugelassen wird. Dies ist vor allem im Hinblick auf die internetbasierte Erstzulassung notwendig, da hierfür digital abbildbar sein muss, ob ein Fahrzeug die Voraussetzungen für die erstmalige Zulassung erfüllt. Die in der Übereinstimmungsbescheinigung abzubildenden Daten für vollständige und vervollständigte Fahrzeuge richten sich nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG vom 5. September 2007 und betreffen nur emissionsbezogene Anforderungen. Das europäische Recht hat schon in der Vergangenheit Zulassungsverbote aber auch an andere Anforderungen geknüpft, so an das Vorhandensein von AHO-Systemen (automatic switching-on of lighting) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 Anhang IV und Fußgängerschutz-Systemen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 78/2009. Für die Zukunft bestehen zum Beispiel geräuschbezogene Anforderungen nach der Verordnung (EU) Nr. 540/2014.

Insofern müssen Hersteller und deren bevollmächtigte Vertreter verpflichtet werden zu überprüfen, ob für die betroffenen Fahrzeuge, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt wird, aufgrund technischer Gegebenheiten des Fahrzeugs, die nicht in den Schlüsselnummern abgebildet werden, ein Hindernis für die Zulassung dieses Fahrzeugs bestehen wird, und dies dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Datenbank rechtzeitig mitzuteilen.

Bereits heute gilt, dass der Hersteller mit der Beantragung einer Ausnahmegenehmigung für auslaufende Serien anzugeben hat, aus welchen technischen und wirtschaftlichen Gründen er den Antrag für auslaufende Serien stellt. Es ist eine genaue Beschreibung der Abweichungen von neuen oder geänderten Vorschriften nötig, wobei auch die betroffenen Varianten bzw. Versionen oder Ausführungen sowie die Fahrzeug-Identifizierungsnummern oder der Kreis dieser im Antrag aufzuführen sind. Die Mitteilung der von einem Verbot betroffenen Fahrzeuge kann der Verpflichtung auch im Rahmen des Antrags auf eine auslaufende Serie vornehmen. Da sich allerdings im Zeitpunkt der Beantragung einer auslaufenden Serie nicht mehr alle produzierten Fahrzeuge dieser Serie im Herrschaftsbereich des Verpflichteten befinden müssen, hat er neben dem Antrag auf Genehmigung einer auslaufenden Serie auch alle weiteren ihm bekannten Fahrzeug-Identifizierungsnummern oder Kreise an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln, die von dem gleichen Zulassungsverbot betroffen sein könnten. Damit wird sichergestellt, dass zum Beispiel Fahrzeuge, für die zwar bereits eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt wurde und für die somit ein entsprechender Datensatz in der Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen vorliegt, die jedoch noch nicht erstzugelassen worden sind und nicht mehr der Einflussphäre des Herstellers unterliegen, erfasst werden.

Zu Artikel 3: Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

Zu Nummer 1:

Nummer 180 wird zum einen systematisch angepasst: Die in der Spalte „Tatbestand“ bereits enthaltenen Verstöße gegen Mitteilungspflichten bei Veräußerung werden in der Spalte der zugehörigen Rechtsgrundlagen durch Einfügung von § 13 Absatz 4 Satz 1 FZV klarstellend um die Mitteilungspflichten des bisherigen Halters ergänzt. Zum anderen werden die Pflichten des Erwerbers aus § 13 Abs. 4 Satz 3 und 4 ergänzt, seine erforderlichen Daten bei der zuständigen Zulassungsbehörde anzugeben und eine Erklärung hinsichtlich des Kennzeichens (neue Mitnahmemöglichkeit des bisherigen oder Beantragung eines neuen Kennzeichens) abzugeben. Dies dient der Gleichstellung mit der entsprechenden Pflicht des Halters bei Umzug in § 13 Absatz 3 Satz 1.

Zu Nummer 2:

Folgeänderung zu Artikel 1 durch Zitat Anpassung.

Zu Nummer 3:

Die Änderung enthält eine lediglich redaktionelle Berichtigung im Zuge der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.03.2017.

Zu Artikel 4: Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)

Die Änderung der GebOSt trägt dem Umstand Rechnung, dass in weiteren Zulassungsverfahren die internetbasierte Abwicklung eingeführt und angeboten wird. Insoweit ist die Aufsplittung der betroffenen bisherigen Gebühren-Nummern in zwei Unterfälle (herkömmliches Verfahren und internetbasiertes Verfahren) vorgesehen. Hinsichtlich der Gebührenhöhe wird auf die Anpassung der betreffenden Gebühren in den bisherigen Stufen 1 und 2 aufgesetzt. Mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017 wurden bei der dort internetbasiert eingeführten Wiedenzulassung folgende Aufwände bzw. Änderungen in den Gebühren berücksichtigt (Bundesratsdrucksache 770/16, S. 140):

„Der Aufwand bei der Zulassungsbehörde für Lohnkosten (inkl. Arbeitsplatzpauschale) erhöht sich, bei gleichbleibender Bearbeitungszeit von elektronisch eingegangenen Anträgen gegenüber vor Ort beantragten Wiedenzulassungen, aufgrund der Erstellung des Begleitschreibens [...] um 33 Cent pro Zulassungsvorgang. [...] Sachkosten entstehen auch durch die neuen Plakettenträger, auf welche die Stempelplaketten aufgebracht werden. Die Berechnungen basieren auf der Annahme eines Stückpreises von 30 Cent. Jedes Fahrzeug benötigt zwei Plakettenträger mit Stempelplaketten für das vordere und das hintere Kennzeichenschild, ausgenommen Krafträder und Anhänger, die nur ein gesiegeltes Kennzeichenschild haben. Ihr Anteil am Bestand an Kraftfahrzeugen und Anhängern liegt bei rund 18 Prozent; dieser Anteil wird auf die Wiedenzulassungen übertragen. Somit betragen die Sachkosten für die Plakettenträger in 18 Prozent der Fälle 30 Cent und in 82 Prozent der Fälle 60 Cent. Unter Berücksichtigung dieser Berechnung ergeben sich 55 Cent Sachkosten pro Zulassungsvorgang. [...]

Zu Nummer 1:

Die Änderung in Satz 2 ist eine Folgeänderung des Verweises im Zuge der Änderung von § 12 Abs. 3. Die Änderung in Satz 3 ist eine Folgeänderung und trägt dem Umstand der

Auffächerung der Gebühren-Nummern 221.1, 221.2, 221.8 und der neuen Nummer 221.10 Rechnung. Zudem wird das Wunschkennzeichen legaldefiniert.

Zu Nummer 2:

Die Einfügung der Wiederzulassung hat rein redaktionellen Charakter und ermöglicht einen klaren Bezug für den diesbezüglichen Vorbehalt. Die Wiederzulassung war bisher auch bereits vom Oberbegriff „Zulassung“ umfasst. Der Vorbehalt für die von Nummer 221.1.1 erfassten Tatbestände dient der rechtstechnischen Aufsplittung, für die Nummern 221.6 und 221.7 dient er der systematischen Vollständigkeit.

Zu Nummer 3:

Für die internetbasierte Zulassung und Wiederzulassung wird eine neue Gebührennummer eingeführt. Hierfür wird der bisherige Gebührensatz aus dem herkömmlichen Verfahren (Gebühren-Nummer 221.1) unter Bezugnahme auf die allgemeinen einleitenden Erläuterungen zu Artikel 4 um 0,90 Euro erhöht. Bei einem ebenfalls zu versendenden Plakettenträger für Prüfplaketten im Sinne von § 29 StVZO sind weitere 0,30 Euro anzusetzen (vgl. Gebühren-Nummer 228.3, die bei Gebühren-Nummer 221 nicht zur Anwendung gelangt).

Zu Nummer 4:

Der Vorbehalt für die von Nummer 221.2.1 erfassten Tatbestände dient der rechtstechnischen Aufsplittung.

Zu Nummer 5:

Für die internetbasierte Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk unter Zuteilung eines neuen Kennzeichens wird eine neue Gebührennummer eingeführt. Hierfür wird der bisherige Gebührensatz aus dem herkömmlichen Verfahren (Gebühren-Nummer 221.2) unter Bezugnahme auf die allgemeinen einleitenden Erläuterungen zu Artikel 4 um 0,90 Euro erhöht. Hinzu treten Kosten für den ebenfalls zu versendenden Plakettenträger für Prüfplaketten im Sinne von § 29 StVZO mit 0,30 Euro (vgl. Gebühren-Nummer 228.3, die bei Gebühren-Nummer 221 nicht zur Anwendung gelangt).

Zu Nummer 6:

Klarstellung durch Präzisierung der Formulierung.

Zu Nummer 7:

Bisher umfasst die Gebühren-Nummer 221.7 lediglich die Wiederzulassung nach Außerbetriebsetzung innerhalb desselben Zulassungsbezirks auf denselben Halter unter dem bisherigen Kennzeichen, da nur dieser Tatbestand internetbasiert abgewickelt werden konnte. Da nun weitere Fälle der Wiederzulassung internetbasiert eingeführt werden (siehe Gebühren-Nummer 221.1.1), muss der bisherige spezielle Tatbestand ausformuliert werden. Bei einem ebenfalls zu versendenden Plakettenträger für Prüfplaketten im Sinne von § 29 StVZO sind nun weitere 0,30 Euro anzusetzen (vgl. Gebühren-Nummer 228.3, die bei Gebühren-Nummer 221 nicht zur Anwendung gelangt).

Zu Nummer 8:

Die Formulierung wird präzisiert angesichts der Einführung der Nummer 221.10. Hier wird die neue Möglichkeit zur Kennzeichenmitnahme bei Halterwechsel berücksichtigt. Der Vorbehalt für die von Nummer 221.8.1 erfassten Tatbestände dient der rechtstechnischen Aufsplittung.

Zu Nummer 9:

Für den internetbasierten Halterwechsel innerhalb desselben Zulassungsbezirks wird eine neue Gebührennummer eingeführt. Hierfür wird der Gebührensatz aus dem herkömmlichen Verfahren (Gebühren-Nummer 221.8) unter Bezugnahme auf die allgemeinen einleitenden Erläuterungen zu Artikel 4 um 0,30 Euro für die Erstellung eines Begleitschreibens erhöht.

Zu Nummer 10:

Der Gebührengegenstand der Nummer 221.9 wird nach Ermöglichung der bezirksübergreifenden Mitnahme des bisherigen Kennzeichens auch bei Halterwechsel um den Halterwechsel ergänzt. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich im Aufwand keine signifikante Änderung ergibt, wenn zusätzlich zur bisherigen Datenerfassung im Falle eines Bezirkswechsels nun auch ein geänderter Haltername (Halterwechsel) erfasst werden muss. Der Vorbehalt für die von Nummer 221.9.1 erfassten Tatbestände dient der rechtstechnischen Aufsplittung.

Die neue Gebührennummer 221.9.1 wird für die internetbasierte Umschreibung aus einem anderen Zulassungsbezirk ohne Kennzeichenwechsel eingeführt. Hierfür wird der Gebührensatz aus dem herkömmlichen Verfahren (Gebühren-Nummer 221.9) unter Bezugnahme auf die allgemeinen einleitenden Erläuterungen zu Artikel 4 um 0,30 Euro für die Erstellung eines Begleitschreibens erhöht.

Die neue Gebühren-Nummer 221.10 wird als Pendant zur Gebühren-Nummer 221.8 eingeführt. Sie basiert auf der bisherigen Gebühr nach den Gebühren-Nummern 221.1 und 221.2 für die Änderung des Kennzeichens, mit der eine Umschreibung bei Halterwechsel bisher stets verbunden war. Für die internetbasierte Umschreibung wird ein Vorbehalt für die Gebühren-Nummer 221.10.1 vorgesehen.

Die neue Gebühren-Nummer 221.10.1 basiert auf der Gebühren-Nummer 221.10. Der dortige Gebührensatz aus dem herkömmlichen Verfahren wird unter Bezugnahme auf die allgemeinen einleitenden Erläuterungen zu Artikel 4 um 0,90 Euro erhöht. Bei einem ebenfalls zu versendenden Plakettenträger für Prüfplaketten im Sinne von § 29 StVZO sind weitere 0,30 Euro anzusetzen (vgl. Gebühren-Nummer 228.3, die bei Gebühren-Nummer 221 nicht zur Anwendung gelangt).

Zu Nummer 11:

Die Änderung ist jeweils eine Folgeänderung des Verweises nach Änderung des § 12 Absatz 3.

Zu Nummer 12:

Neben der Umschreibung nach Umzug des Halters in einen anderen Zulassungsbezirk (Gebühren-Nummer 221.9.1 n.F.) kann auch die Adressänderung des Halters innerhalb des bisherigen Zulassungsbezirks internetbasiert abgewickelt werden. Da in diesem Falle nach Offenlegung der Sicherheitscodes eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I auszustellen ist, fällt die Gebührenerhöhung um 0,90 Euro aus dem Gegenstand der Gebühren-Nummer 225, Satz 2, stets an und wird hier generell in die Gebühr eingerechnet. Weiter wird der Gebührensatz unter Bezugnahme auf die allgemeinen einleitenden Erläuterungen zu Artikel 4 um 0,30 Euro für die Erstellung eines Begleitschreibens erhöht.

Zu Artikel 5:

Angesichts der zahlreichen Änderungen seit Verkündung der FZV vom 03.02.2011 soll zu einer Neuverkündung ermächtigt werden, um die Rechtsanwendung zu erleichtern und mehr Normtransparenz zu schaffen.

Zu Artikel 6:

In Absatz 1 wird mit einer Vorlaufzeit von 6 Monaten der Vorbereitung und Einrichtung der erforderlichen Verwaltungsverfahren und Informationstechnologie Rechnung getragen. In Absatz 2 wird sichergestellt, dass redaktionelle Korrekturen ohne Verzögerung in Kraft treten. Absatz 3 gewährt den Fahrzeugherstellern 1,5 Jahre, um sich auf die Verpflichtung der Meldung von Zulassungshindernissen einstellen und Vorsorge für deren Erfüllung treffen zu können.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**Entwurf einer Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(NKR-Nr. 4573, BMVI)**

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

I. Zusammenfassung

<p>Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Jährliche Entlastung (mittel- bis langfristig)</p> <p style="text-align: right;">Zeit: -3 Mio. Stunden (75 Mio. Euro)</p> <p style="text-align: right;">Sachkosten: -20 Mio. Euro (durchschnittliche Wegpauschale von 3 Euro je Fall)</p> <p>Weiter Kosten in Form von Gebühren (sofern ZB II versichert versandt wird - Medienbruch): 51,1 Mio. Euro (10,20 Euro je Fall)</p>	
<p>Wirtschaft</p> <p>Jährliche Entlastung (mittel- bis langfristig): -4,9 Mio. Euro</p> <p style="text-align: right;">Davon Bürokratiekosten: -1,5 Mio. Euro</p> <p>Weitere Kosten in Form von Gebühren (sofern ZB II versichert versandt wird - Medienbruch): 2,15 Mio. Euro (10,20 Euro je Fall)</p>	
<p>‘One in one out’ – Regelung</p>	<p>Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt die jährliche Entlastung der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von 4,9 Mio. Euro dar.</p>

<p>Verwaltung</p> <p>Bund (Kraftfahrt-Bundesamt)</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand: 1,9 Mio. Euro</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand: Rund 400.000 Euro</p> <p>Länder (Zulassungsbehörden)</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand: 5,1 Mio. Euro</p> <p>Jährliche Entlastung im Saldo: -2,25 Mio. Euro</p>	
<p>Evaluierung</p> <p>Ziel: Effizientere und weniger zeitaufwändigere Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung.</p> <p>Indikatoren/Kriterien: z.B. kürzere Bearbeitungszeit, prognostizierte Entlastungswirkung für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung.</p> <p>Daten: Die Daten für die Evaluierung werden durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sowie das Statistische Bundesamt bereitgestellt.</p> <p>In die Vorbereitungen zur Evaluierung ist der NKR eingebunden.</p>	<p>Mit der Dritten Verordnung zu Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017 wurde die 2. Stufe der internetbasierten Zulassung realisiert. Mit dieser ist bereits eine Evaluierung alle fünf Jahre vorgesehen. Die Regelungen des vorliegenden Verordnungsentwurfs werden in diese Evaluierung mit einbezogen.</p>
<p>Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.</p>	

II. Im Einzelnen

Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben wird die Umsetzung des i-Kfz-Projektes des BMVI fortgesetzt (Stufe 3). Die Außerbetriebsetzung und der Wohnort- oder Halterwechsel unter Kennzeichenmitnahme sollen vollständig internetbasiert abgewickelt werden und in den digitalen Erlass eines automatisierten Verwaltungsaktes münden. Künftig kann auch die Beantragung einer Erstzulassung internetbasiert abgebildet werden. Weitere internetbasierte Angebote werden alle Konstellationen der Wiederzulassung sowie die Umschreibung bei Halterwechsel oder eine Adressänderung nach Umzug des Halters sein. Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung sowie die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr werden entsprechend angepasst.

Zudem sollen Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Datensätze zur Übereinstimmungsbescheinigung digital an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu übermitteln. Diese Daten (liegen den Herstellern in digitaler Form vor) werden in einer zentralen Datenbank des KBA gespeichert und sollen zur Überprüfung der Fahrzeugeigenschaften im Zulassungsverfahren und zu weiteren Zwecken zur Verfügung stehen.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das Ressort hat die Berechnung des Erfüllungsaufwands gemeinsam mit dem Statistischen Bundesamt vorgenommen und nachvollziehbar dargestellt. Bei der Darstellung des Erfüllungsaufwandes geht das Ressort, wie bei der Umsetzung der Stufen 1 und 2, von einer Nutzungsprognose der internetbasierten Zulassungsvorgänge von 65 Prozent aus.

Bürgerinnen und Bürger

Jährliche Entlastung

Bürgerinnen und Bürger als private Fahrzeughalter profitieren mittel- bis langfristig von den weiteren Möglichkeiten zur Nutzung der internetbasierten Zulassungsverfahren für die

- Erstzulassung
- Umschreibung mit Halterwechsel/Wiederzulassung mit Halterwechsel und die
- Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks.

Die Schätzungen setzen sich wie folgt zusammen:

Erstzulassung

	Erfüllungsaufwand je Fall			
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit in Minuten	Zeitaufwand insgesamt in Minuten	Sachaufwand
Vor-Ort	11	22	33	3,00 €
i-Kfz	6	0	6	0 €
Änderung	-5	-22	-27	-3,00 €

Insgesamt werden rund 1.04 Mio. private Fahrzeughalter um rund 470.000 Stunden (11.7 Mio. Euro bei 25 Euro pro Stunde) und rund 3,1 Mio. Euro Sachkosten im Jahr aufgrund des Wegfalls des Weges entlastet.

Umschreibung/Wiederzulassung mit Halterwechsel

	Erfüllungsaufwand je Fall			
	Bearbeitungszeit	Wegezeit	Zeitaufwand insgesamt	Sachaufwand
Vor-Ort	12 Min.	22 Min.	34 Min.	3,00 €
i-Kfz	7 Min.	0 Min.	7 Min.	0,00 €
Änderung	-5 Min.	-22 Min.	-27 Min.	-3,00 €

Mit insgesamt rund 5,2 Mio. Umschreibungen und Wiederzulassungen mit Halterwechsel im Jahr werden private Fahrzeughalter um rund 2,4 Mio. Stunden (58,8 Mio. Euro bei 25 Euro pro Stunde) und rund 15,6 Mio. Euro Sachkosten aufgrund des Wegfalls des Weges entlastet.

Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

	Erfüllungsaufwand je Fall			
	Bearbeitungszeit	Wegezeit	Zeitaufwand insgesamt	Sachaufwand
Vor-Ort	5 Min.	20 Min.	25 Min.	2,70 €
i-Kfz	3 Min.	0 Min.	3 Min.	0,00 €
Änderung	-2 Min.	-20 Min.	-22 Min.	-2,70 €

Bei Umzug innerhalb eines Zulassungsbezirks wird in vielen Fällen die Adressänderung in der ZB I beim Einwohnermeldeamt geändert. Das heißt, hier fällt der zusätzliche Weg zur Zulassungsbehörde weg. Das Ressort geht von in etwa 10 Prozent der Adressänderungen privater Halter aus, bei denen das der Fall ist. Dadurch reduziert sich

die Wegezeit von 22 auf 20 Minuten. Bei insgesamt rund 453.000 Adressänderungen im Jahr, werden private Fahrzeughalter um rund 166.000 Stunden (4,1 Mio. Euro bei 25 Euro pro Stunde) und rund 1,2 Mio. Euro Sachkosten aufgrund des Wegfalls des Weges entlastet.

Zusammenfassung der Entlastung für Bürgerinnen und Bürger

Vorgang	Bearbeitungszeit in Stunden	Wegezeit in Stunden	Zeitaufwand gesamt in Stunden	Sachaufwand
Erstzulassung	-86.328	-379.842	-466.170	-3.107.799 €
Umschreibung bzw. Wiederzulassung auf neuen Halter mit bzw. ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	-435.245	-1.915.076	-2.350.320	-15.668.802 €
Adressänderung mit bzw. ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	-15.099	-150.989	-166.088	-1.223.011 €
Gesamt			-2.982.578	-19.999.612 €

Über die Entlastungswirkungen durch die Umsetzung der 3. Stufe des iKfz-Projektes hinaus hat das Regelungsvorhaben keine Auswirkungen auf den jährlichen und einmaligen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft

Internetbasierte Fahrzeugzulassung

Entsprechend der Entlastungswirkungen aufgrund der weiteren Möglichkeiten zur Nutzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung werden auch gewerbliche Fahrzeughalter mittel- bis langfristig profitieren. Für die Berechnung des Erfüllungsaufwandes wurde ein durchschnittlicher Personalkostenlohnsatz der Gesamtwirtschaft aller Unternehmensklassen von 34,50 Euro/Stunde zugrunde gelegt.

Im Einzelnen setzt sich der Erfüllungsaufwand wie folgt zusammen:

Erstzulassung

	Erfüllungsaufwand je Fall					darunter Bürokratie kosten
	Bearbeitungszeit	Wegezeit	Personal-aufwand	Sachaufwand	Erfüllungsaufwand	
Vor-Ort-Verfahren	11 Min.	22 Min.	18,98 €	3,00 €	21,98 €	9,33 €
i-Kfz	6 Min.	0 Min.	3,45 €	0,00 €	3,45 €	3,45 €
Änderung	-5 Min.	-22 Min.	-15,53 €	-3,00 €	-18,53 €	-5,88 €
142.000 Erstzulassung bei gewerblichen Fahrzeughaltern im Jahr						
Gesamt	Stunden		Euro			
	-11.838	-52.087	-2.206.114	-426.165	-2.632.279	-835.283

Umschreibung/Wiederzulassung mit Halterwechsel

	Erfüllungsaufwand je Fall					darunter Bürokratiekosten
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit	Personal-aufwand	Sachaufwand	Erfüllungsaufwand	
Vor-Ort-Verfahren	12 Min.	22 Min.	19,55 €	3,00 €	22,55 €	9,90 €
i-Kfz	7 Min.	0 Min.	4,03 €	0,00 €	4,03 €	4,03 €
Änderung	-5 Min.	-22 Min.	-15,53 €	-3,00 €	-18,53 €	-5,88 €
117.000 Umschreibungen und Wiederzulassungen mit Halterwechsel im Jahr						
Gesamt	Stunden		Euro			
	-9.765	-42.964	-1.819.728	-351.525	-2.171.253	-688.989

Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

	Erfüllungsaufwand je Fall					darunter Bürokratiekosten
	Bearbeitungszeit in Minuten	Wegezeit	Personal- aufwand	Sachaufwand	Erfüllungsaufwand	
Vor-Ort-Verfahren	5 Min.	22 Min.	15,53 €	3,00 €	18,53 €	5,88 €
i-Kfz	3 Min.	0 Min.	1,73 €	0,00 €	1,73 €	1,73 €
Änderung	-2 Min.	-22 Min.	-13,80 €	-3,00 €	-16,80 €	-4,15 €
4.700 Adressänderungen bei gewerblichen Haltern im Jahr						
Insgesamt	Stunden		Euro			
	-157	-1.723	-64.860	-14.100	-78.960	-19.505

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Hinsichtlich der Übermittlung der Datensätze aus der Übereinstimmungsbescheinigung entsteht den deutschen Herstellern kein wesentlicher Umstellungsaufwand, da die Systeme bereits jetzt weitgehend den Anforderungen an die Prüfung und Meldung von CoC - Daten an das KBA entsprechen.

Verwaltung (Bund, Länder/Kommunen)**Bund**Internetbasierte Fahrzeugzulassung

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Die IT-Infrastruktur des KBA muss aufgrund der Anforderungen der 3. Stufe der internetbasierten Fahrzeugzulassung weiterentwickelt werden. Hierfür entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 52.000 Euro (936 Stunden, 43,40 Euro/Stunde und einer Sachkostenpauschale von 11.850 Euro).

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Für den Betrieb und zur Aufrechterhaltung der Datensicherheit der informationstechnischen Systeme entsteht dem KBA ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 96.000 Euro (1.718 Stunden, 43,40 Euro/Stunde und einer Sachkostenpauschale von 22.000 Euro).

Zentrale Datenbank Übereinstimmungsbescheinigungen

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für den Umbau der bestehenden Datenbank sowie die Implementierung der Webservices und Webanwendungen zur Belieferung der Datenbank und zur Informationsbereitstellung entsteht dem KBA ein einmaliger Umstellungsaufwand von rund 1,9 Mio. Euro (Personalkosten 1,7 Mio. Euro, Sachaufwand für einen externen Dienstleister für die Verfahrensentwicklung rund 160.000 Euro). Die Kostenschätzung beruht auf eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (WiBe), die zur Einführung der CoC-Datenbank vom KBA durchgeführt wurde.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Für die Pflege und Betreuung der Datenbank entsteht dem KBA in diesem Zusammenhang ein jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt 300.000 Euro.

Länder, Kommunen (Zulassungsbehörden)Internetbasierte Fahrzeugzulassung

Der einmalige Erfüllungsaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Je Zulassungsbehörde (ZuLB)					
Einmaliger Erfüllungsaufwand	Zeitaufwand in Stunden	Personalkosten	Arbeitsplatz-pauschale	Sachaufwand (Ausbau der Portale)	Umstellungsaufwand
Entwicklung und Implementierung neues Verfahren	78	2.909 €	987 €	6.863 €	10.759 €
Schulung der im Durchschnitt 30 Mitarbeiter	30	945 €	380 €	0 €	1.325 €
Gesamt	108	3.854 €	1.367 €	6.863 €	12.084 €
Alle 426 Zulassungsbehörden insgesamt					
Einmaliger Erfüllungsaufwand	Zeitaufwand in Stunden	Personalkosten	Arbeitsplatz-pauschale	Sachaufwand (Ausbau der Portale)	Umstellungsaufwand

Entwicklung und Implementierung neues Verfahren	33.228	1.239.404 €	420.666 €	2.923.425 €	4.583.496 €
Schulung der Mitarbeiter	12.780	402.570 €	161.795 €	0 €	564.365 €
Gesamt	46.008	1.641.974 €	582.461 €	2.923.425 €	5.147.861 €

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Entsprechend der Darstellung des jährlichen Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger und Wirtschaft, haben die Änderungen in den drei Bereichen Erstzulassung, Umschreibung und Wiedenzulassung mit Halterwechsel sowie die Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks auch Auswirkungen auf den jährlichen Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden. Auch hier kann eine mittel- bis langfristige im Saldo eine Entlastung wie folgt prognostiziert werden:

Erstzulassung

Die Rückmeldungen der Zulassungsbehörden zu den zeitlichen Effekten der internetbasierten Erstzulassung sind nicht einheitlich. Während ein Teil von einer Entlastung ausgeht, geht ein anderer von einem Mehraufwand aus. Da das Personal weiterhin bei internetbasierten Erstzulassungsvorgängen involviert ist (es sind nur Teilprozesse automatisiert, Medienbruch bei der ZB I und II, Plakettenträger mit Stempelplakette) geht das Ressort von einem gleichbleibenden Aufwand aus.

Umschreibung/Wiedenzulassung auf einen neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

In diesem Bereich ist eine Vielzahl automatisierter Prozesse bereits möglich. Im Fall der Umschreibung mit Beibehaltung des Kennzeichens ist sogar ein automatisierter Verwaltungsakt ohne manuelle Bearbeitung durch einen Mitarbeiter gültig. Ausschließlich nachgelagerte Aktivitäten erfordern ein Tätigwerden des Mitarbeiters. Das sind das Erstellen und der Versand des Informationsschreibens an den alten Halter und das Ausfertigen der Zulassungsunterlagen an den neuen Halter. Im Saldo birgt dieser Bereich dennoch das größte Entlastungspotenzial mit rund 3,9 Mio. Euro im Jahr.

Adressänderung mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks

Eine Adressänderung ohne Zuteilung eines neuen Kennzeichens kann bereits als automatisierter Verwaltungsakt abgewickelt werden. Aufwand für die Zulassungsbehörden besteht allerdings aufgrund des Medienbruchs bei der ZB I, die dann immer noch auf dem Postweg versendet werden muss.

Der Gesamtaufwand stellt sich daher wie folgt dar:

	Fallzahl 2017 für private und gewerbliche Halter (natürliche Personen)	Fallzahl i-Kfz (65 %-Anteil)	Änderung des Erfüllungsaufwan ds der Zulassungsbehör den
Erstzulassung	1.812.290	1.177.988	0 €
Umschreibung/Wiederzulas sung auf einen neuen Halter mit/ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	8.215.552	5.340.109	-3.898.280 €
Adressänderung mit Wechsel des Zulassungsbezirks/ Adressänderung ohne Wechsel des Zulassungsbezirks	704.103	457.667	+334.097 €
Gesamt			-3.564.183 €

Zudem sind bei Vorgängen mit automatischer Antragsbearbeitung und automatisiertem Verwaltungsakt für die Zulassungsverfahren der Außerbetriebsetzung, der Adressänderung ohne Wechsel des Zulassungsbezirks und bei Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme **stichprobenhafte Nachprüfungen** vorgesehen. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beträgt rund **1,2 Mio. Euro** im Jahr und setzt sich wie folgt zusammen:

	Anzahl internetbasierter Vorgänge pro Jahr	Prüfquote	Anzahl Nachprüfungen pro Jahr	Erfüllungsaufw and pro Jahr
Außerbetriebsetzung	5.028.861	6	301.732	+666.828 €
Adressänderung (innerhalb des Zulassungsbezirks)	41.606	6	2.496	+7.338 €
Umschreibung mit Kennzeichenmitnahme	2.878.085	6	172.685	+507.694 €
Gesamt				+1.181.860 €

Schlussendlich müssen die Zulassungsbehörden aufgrund der steigenden Nutzung der internetbasierten Zulassung zusätzliche Thermodrucker vorhalten. Das Ressort schätzt hier einen zusätzlichen Aufwand pro Jahr von rund 124.000 Euro.

II.2 Weitere Kosten

Bei der Ermittlung der weiteren Kosten in Form von Gebühren geht das Ressort für die Bereiche der internetbasierten Erstzulassung und internetbasierten Umschreibung bzw. Wiederezulassung auf einen neuen Halter mit oder ohne Wechsel des Zulassungsbezirks davon aus, dass in rund 80 Prozent aller Fälle die ZB II separat und versichert versendet wird. Je Fall werden hier 10,20 Euro Gebühren veranschlagt.

II.3 ,One in one out'-Regelung

Im Sinne der ,One in one out'-Regel der Bundesregierung stellt die jährliche Entlastung der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von 4,9 Mio. Euro dar.

II.4 Evaluierung

Mit der Dritten Verordnung zu Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. März 2017 wurde die 2. Stufe der internetbasierten Zulassung realisiert. Mit dieser ist bereits eine Evaluierung alle fünf Jahre vorgesehen. Die Regelungen des vorliegenden Verordnungsentwurfs werden in diese Evaluierung mit einbezogen. Die Daten für die Evaluierung werden durch das KBA sowie das Statistische Bundesamt bereitgestellt. Bei der Vorbereitung der Evaluierung ist der NKR eingebunden.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die Weiteren Kosten 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
Berichterstatterin