

bcs • Schönhauser Allee 141 B • 10437 Berlin

Bundesministerium für Digitales
und Verkehr (BMDV)
Referat StV 21
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Es schreibt Ihnen:


Geschäftsführer bcs
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin


@carsharing.de

per E-Mail übermittelt an:
ref-StV21@bmdv.bund.de

Entwurf zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) und zur Änderung weiterer Vorschriften, Aktenzeichen: StV21/7362.2/2-06

Stellungnahme des Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)

Berlin, 13. Juli 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zu Ihrem Entwurf einer neuen Fahrzeug-Zulassungsverordnung Stellung nehmen zu dürfen. Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf Aspekte, die die Betreiber von CarSharing-Flotten betreffen.

Der bcs begrüßt ausdrücklich, dass das BMDV die Fahrzeugzulassung vereinfachen und digitalisieren möchte. Wir schlagen drei Änderungen im Entwurf der FZV vor, um die vorgesehene Digitalisierung auch für möglichst viele Flottenbetreiber wirksam und effizienzsteigernd zu machen.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B
beim Amtsgericht Charlottenburg

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 030-92 12 33 53
Fax 030-22 32 07 04

USt-ID DE197701058

Vorstand



Geschäftsführer



Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63
BIC: GENODEF1S09

1. Die Definition von „Großkunden“, die eine zentrale Großkundenschnittstelle (GKS) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nutzen können, muss verändert werden.

Der Entwurf definiert in §34 „Großkunden“, die eine zentrale Großkundenschnittstelle nutzen dürfen, als juristische Personen, die jährlich regelmäßig mehr als 500 Zulassungsanträge stellen. Diese Definition muss so verändert werden, dass sie bereits ab 100 Zulassungsanträgen pro Jahr gilt.

Begründung: Die jetzt vorgeschlagene Grenze von 500 Zulassungen berücksichtigt nur sehr große Flottenbetreiber oder solche, die aufgrund ihres Geschäftsmodells eine sehr hohe unterjährige Fluktuation in den Fahrzeugflotten haben. Die größeren CarSharing-Anbieter in Deutschland wären von der Nutzung einer GKS durch die jetzt vorgeschlagene Definition hingegen ausgeschlossen. Dabei haben diese CarSharing-Betreiber in ihren Flotten zwischen 900 und 6.000 Fahrzeuge, sind überregional in ganz Deutschland tätig und könnten von der Nutzung einer GKS stark profitieren. Die CarSharing-Anbieter wollen jedoch möglichst ressourcenschonend arbeiten und betrachten den Wiederverkauf der Fahrzeuge nicht als integralen Teil des Geschäftsmodells. Sie haben daher überwiegend eine Haltedauer der Fahrzeuge von drei bis vier Jahren. Dadurch ist die Fluktuation in den großen CarSharing-Flotten geringer, als 500 Fahrzeuge pro Jahr. Die jetzige Definition von „Großkunde“ im Neuentwurf der FZV schließt solche ressourcenschonend arbeitenden Flottenbetreiber aus. Dies halten wir aus ökologischer Perspektive für falsch.

Die jetzt vorgeschlagene Grenze führt außerdem dazu, dass mittelständische Flottenbetreiber ab etwa 900 Fahrzeugen aus der Definition von „Großkunden“ herausfallen, obwohl sie von den durch eine GKS möglichen Effizienzgewinnen erheblich profitieren könnten. Eine Absenkung der Zahl der jährlichen Neuzulassungen auf 100 in der Großkunden-Definition halten wir daher auch unter dem Gesichtspunkt der Mittelstandsförderung und der Einbeziehung mittelständischer Unternehmen in die Digitalisierungsstrategie des BMDV für unbedingt geboten.

2. Die Mehrfachzulassung über eine GSK beim KBA sollte so organisiert werden, dass der Effizienzgewinn maximal ist. Insbesondere sollte es keine händisch auszufüllenden Listen geben.

Im vorgelegten Entwurf der FZV Seite 173 wird für die Mehrfachzulassung eine Liste vorgeschlagen, die der Antragsteller auszufüllen hat. Ein manuelles Ausfüllen von Listen macht aus unserer Sicht aber im Rahmen einer internetbasierten Mehrfachzulassung wenig

Sinn. Wesentliche Effizienzgewinne gehen so gleich wieder verloren. Stattdessen sollte eine Schnittstelle zum Import der Daten in einem gängigen Format – zum Beispiel csv – bereitgestellt werden. Pro Zulassungsdatum kann es eine Importdatei geben, die z.B. auch die geforderten Sicherheitscodes aus der Zulassungsbescheinigung Teil I und II enthält. Weitere Dokumente können, wenn nötig, per Sammelupload vom Antragsteller bereitgestellt werden.

3. Die Ausgabe einer CarSharing-Plakette sollte in den Prozess der GKS beim KBA integriert werden.

Im Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes sowie in der StVO hat der Bundesgesetzgeber festgelegt, dass CarSharing-Fahrzeuge die Privilegien nach CsgG wahrnehmen wollen, durch eine spezielle Plakette gekennzeichnet sein müssen. Die dafür notwendigen konkreten Prozesse vor Ort werden von den Verwaltungen zurzeit definiert. Es zeichnet sich aber schon jetzt ab, dass es für die zuständigen Verwaltungen und die CarSharing-Anbieter am einfachsten ist, die Plaketten im Zuge der Fahrzeug-Zulassung zugeteilt zu bekommen, wie dies heute auch schon bei anderen Plaketten der Fall ist. Folglich würde es zu einer erheblichen Vereinfachung führen, wenn auch der zentrale Antrag auf Fahrzeugzulassung beim KBA via GKS von einem Antrag auf Zuteilung der CarSharing-Plakette begleitet werden könnte. Wir fordern die Bundesregierung daher auf, einen entsprechenden Prozess in die GKS zu implementieren. Der Bundesverband CarSharing kann hierzu bei Bedarf konkrete Verfahrensvorschläge machen.

Wir wünschen der neuen FZV eine baldige Umsetzung – idealerweise dann mit den von uns angeregten Verbesserungen.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführer bcs