



DEUTSCHER  
LANDKREISTAG

Ulrich-von-Hassell-Haus  
Lennéstraße 11  
10785 [REDACTED]

E-Mail [REDACTED]  
@Landkreistag.de

AZ: III/ 850-12

Datum: 13.7.2022

Deutscher Landkreistag · Postfach 11 02 52 · 10832 Berlin

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat StV 21

[REDACTED]  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Per E-Mail: ref-StV21@bmdv.bund.de

### **Stellungnahme des Deutschen Landkreistages zum Entwurf für einen Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)**

hier: Ihr Schreiben vom 16.06.2022, AZ: StV21/7362.2/2-06

Sehr geehrter Herr [REDACTED]  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung des Referentenentwurfes zum Neuerlass der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) mit Stand vom 15.06.2022 und die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Vorauszuschicken ist, dass die gewährte Stellungnahmefrist von rund 4 Wochen angesichts des mit 331 Seiten sehr umfänglichen Verordnungsentwurfs im Ergebnis nicht ausreichend ist, um die Regelungen im Einzelnen durch unsere Mitglieder näher zu prüfen, zumal in einigen Bundesländern bereits die Sommerferienzeit begonnen hat. Ergänzende Stellungnahmen müssen wir uns daher vorbehalten.

Insgesamt begrüßen wir, dass der Prozess der Kfz-Zulassung weiter digitalisiert und internetbasiert ausgestaltet werden soll. Dies muss das Ziel der gemeinsamen Bemühungen von Bund, Ländern und Kommunen sein.

In diesem Zusammenhang unterstützen wir nachdrücklich, dass nun endlich auch eine Zulassung auf juristische Personen und Unternehmen ermöglicht wird und dass das Vertrauensniveau auf „substantiell“ abgesenkt werden soll, um – endlich – mehr Menschen und Unternehmen den Zugang zum Verfahren zu ermöglichen. Dies entspricht einer langjährigen Forderung der kommunalen Spitzenverbände und ist überfällig.

Erheblichen rechtlichen Bedenken begegnet weiterhin die Ausgestaltung der Großkundenschnittstelle beim KBA (dazu sogleich).

Für problematisch und unangemessen halten wir zudem die Vorgabe, dass Fahrzeugunterlagen innerhalb von sechs Kalendertagen (vgl. § 26 Abs. 4 Nr. 4 FZV-Entwurf) auszufertigen sind, zumal der Verordnungsentwurf die Nichteinhaltung dieser Frist mit Haftungsfragen und möglichen Schadensersatzansprüchen verbindet.

Als äußerst kritisch bewerten wir schließlich die geplanten Gebührenanpassungen (im Einzelnen unten, zu Artikel 13 des Verordnungsentwurfs): Die vorgesehenen Gebühren de-

cken nach Einschätzung der Zulassungsbehörden in keiner Weise den tatsächlichen Sach- und Personalaufwand. Das gilt insbesondere für die internetbasierten Zulassungsvorgänge, die z.T. um über 80% gegenüber der bisherigen Gebührenhöhe abgesenkt werden sollen. Sollten künftig 50% der Zulassungsvorgänge über die Großkundenschnittstelle abgewickelt werden, wie der Verordnungsentwurf (S. 203) annimmt, wird dies zu einer massiven Unterfinanzierung der Zulassungsbehörden führen.

Der Verordnungsentwurf bleibt dabei jede nähere Herleitung und Begründung schuldig, wie die neuen Gebührensätze methodisch ermittelt wurden und wer hierbei im Einzelnen beteiligt wurde. Es fehlt jede Angabe zur Anzahl ggf. einbezogener Zulassungsbehörden oder deren regionaler Verteilung. Es ist daher nicht möglich nachzuvollziehen, inwieweit Erhebungen bei einzelnen Zulassungsbehörden repräsentative Rückschlüsse auf die Kostenstrukturen in anderen Zulassungsbehörden und Bundesländern erlauben. Dabei unterscheiden sich die Umsetzungsstrukturen zwischen Zulassungsstellen und Bundesländern z.T. erheblich. Insgesamt unverständlich ist auch die enorm starke Spreizung der Gebühren für analoge und internetbasierte Zulassungen; sie diskriminiert Bürgerinnen und Bürger, insbesondere ältere Menschen, die internetbasierte Verfahren erfahrungsgemäß nicht in gleicher Weise nutzen können.

Kritisch sehen wir schließlich auch, dass – ungeachtet der noch ausstehenden Notifizierung des Verordnungsentwurfs bei der EU-Kommission – schon jetzt ein Inkrafttreten der FZV zum 2.5.2023 vorgesehen wird. Die technische Umsetzung der neuen Vorschriften wird von den Zulassungsbehörden (und Bundesländern) erst veranlasst und beauftragt werden können, wenn die Regelungen abschließend feststehen, zumal die technische Umsetzung ggf. ausgeschrieben werden muss. Wir halten es daher für zwingend erforderlich, einen Inkrafttretenszeitpunkt von „10 Monaten nach Veröffentlichung der Verordnung im Bundesgesetzblatt“ vorzusehen (im Einzelnen unten).

Vorausgeschickt sei zudem der allgemeine Hinweis, dass der Verordnungsentwurf z.T. rechtliche Begrifflichkeiten fehlerhaft verwendet. Wie schon zum Fachkonzept angemerkt, wird z.B. der Begriff der „antragstellenden Person“ auch im Verordnungsentwurf einmal auf den Mitarbeiter des Großkunden und einmal auf den Halter, auf den zugelassen werden soll, bezogen. Nur im letzteren Fall ist der Begriff zutreffend.

Außerdem enthält der Verordnungsentwurf auffällig viele Orthographie- und Interpunktionsfehler und sollte auch in dieser Hinsicht nochmals durchgesehen werden.

## **I. Grundsätzliche Anmerkungen zur Ausgestaltung der Großkundenschnittstelle**

Die Ausgestaltung der zentralen Großkundenschnittstelle – insbesondere die vom „Prüfmodul“ vorgenommenen Prüfungen („Vorprüfungen, Validierungen“) und die eigenständigen „Rückmeldungen“ des KBA gegenüber dem Großkunden/Antragsteller – sehen wir mit Blick auf das verfassungsrechtliche Verbot der Mischverwaltung unverändert kritisch.

Unsere Kritik gegenüber dem Fachkonzept (siehe Stellungnahme vom 24.6.2022) sehen wir durch den FZV-Entwurf bestätigt:

Besonders kritisch sehen wir dabei, dass sich aus dem FZV-Entwurf selbst überhaupt nicht zu erkennen ist, was das KBA-Prüfmodul genau prüft. Vielmehr erschließt sich erst unter Zuhilfenahme des Fachkonzepts, dass das Prüfmodul des KBA im Grunde bereits sämtliche Zulassungsvoraussetzungen (einschließlich erteilter Vertretungs- und Empfangsvollmachten) durchprüft, die die Zulassungsbehörde bei ihrer Entscheidung zu prüfen hat (vgl. S. 23 ff und S. 72 ff. des Fachkonzepts).

Wie bereits in der Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vom 24.6.2022 näher dargelegt, verstoßen diese „Validierungen“ gegen die föderale Zuständigkeits- und Verantwortungsverteilung.

Die Vorprüfungen des KBA haben zudem keinen Mehrwert für die Verwaltungsentscheidungen der Zulassungsbehörden, da sich die Zulassungsbehörden diese Prüfungen durch eine unzuständige Behörde und durch informationstechnische Systeme, die sie nicht selbst kontrollieren/beauftragen, nicht zu eigen machen dürfen. Sie müssen vielmehr alles selbst prüfen. Alles andere wäre ein Verstoß gegen das Verbot der Mischverwaltung und das Prinzip der Verantwortungsklarheit, das sich aus dem Rechtsstaatsprinzip und der Abwehrdimension der Grundrechte ableitet und erfordert, dass der rechtsunterworfenen Bürger stets zweifelsfrei erkennen kann, welche staatliche Ebene ihm gegenüber handelt und wer für welche Entscheidungen verantwortlich ist, damit er auch weiß, wo er Rechtsschutz findet.

Mit dem FZV-Entwurf wird die Problematik der Verantwortungsdiffusion noch verschärft, weil sich für den rechtsunterworfenen Bürger der Inhalt der KBA-Vorprüfungen aus dem Verordnungstext selbst in keiner Weise erschließt. Die Regelungen der FZV lassen hier jede Normklarheit vermissen.

Lediglich anhand einiger Stellen in der Verordnungsbegründung lässt sich feststellen, dass der Verordnungsentwurf inhaltlich dem Fachkonzept folgt und dieses rechtlich umsetzen soll:

So wird etwa im Zusammenhang mit den Kosten für das KBA-„Prüfmodul“ (einmalig 15 Mio. € sowie jährliche Betriebskosten von ca. 2 Mio. €) von „Antragsvalidierung“ und von der „Durchführung bestimmter Prüfungshandlungen“ gesprochen, deren näherer Inhalt aber unklar bleibt (vgl. S. 3, 204 und 244 des Entwurfs). Bemerkenswert ist immer, dass KBA plant, für die „Antragsbearbeitung und Unterstützung der Großkunden im Fehlerfall (Support)“ zwölf zusätzliche Planstellen zu schaffen, im Vergleich zu lediglich fünf zusätzlichen Planstellen für die Registrierung der Großkunden (vgl. S. 203 des Verordnungsentwurfs).

Nach § 38 Abs. 7 FZV-Entwurf bricht das KBA zudem die Antragsbearbeitung ohne Rückkoppelung mit den sachlich zuständigen Zulassungsbehörden eigenständig ab, wenn seine „Vorprüfungen“ ergeben, dass das Fahrzeug nicht zulassungsfähig ist. Auch dies entspricht dem Fachkonzept (vgl. dort, S. 28 unter der Überschrift „Fehlerbehandlung“). In der Verordnungsbegründung auf Seite 311 führt das BMDV dazu weiterhin aus, dass die Großkundenschnittstelle „durch ihre Validierung“ lediglich im Interesse des Antragsstellers und der Zulassungsbehörde vorsorglich sicherstelle, dass ein „mangelbehafteter Antrag“ der Zulassungsbehörde nicht unnötig zur Entscheidung vorgelegt werde. Das KBA treffe dabei aber keine ablehnende Entscheidung. Es handle sich lediglich um eine vorbereitende Maßnahme, die den Grundsatz fördere, dass *„das Verwaltungsverfahren bei den Zulassungsbehörden einfach, zweckmäßig und zügig durchgeführt werden kann (vgl. § 10 Satz 2 VwVfG).“*

Dieser rechtlichen Bewertung im Zusammenhang mit § 38 FZV-Entwurf ist klar zu widersprechen: Nachdem ein Antragsteller nach der FZV einen Rechtsanspruch darauf hat, seinen Zulassungsantrag elektronisch stellen zu können, kann die Zurückweisung dieses Antrags nicht als bloßer Realakt und reine Information ohne rechtlichen Regelungsgehalt abgetan werden. Schon aus Rechtsschutzgründen ist ein regelnder Charakter anzunehmen (Stichwort: „Keine Flucht in den Realakt“). Die Zurückweisung des Antrags durch das KBA ist insofern als ablehnender Verwaltungsakt zu qualifizieren, mindestens aber als feststellender Verwaltungsakt, dass die Voraussetzungen für eine elektronische Bescheidung nicht gegeben sind. In beiden Fällen erlässt das KBA diesen Verwaltungsakt unzuständiger Weise, also rechtswidrig.

Das Vorliegen eines Verwaltungsakts kann auch nicht mit der Begründung verneint werden, das KBA stehe dem Antragsteller „gar nicht als Verwaltungsbehörde“ gegenüber, sondern

fungiere gleichsam als dessen „Dienstleister“: Als staatliche Behörde des Bundes kann das KBA nicht in dieser Weise in die Sphäre des Privatrechts wechseln und sich wie ein privater Dienstleister des Großkunden/Antragstellers gerieren. Das gilt umso mehr, als das KBA zugleich auch als „Dienstleister der Zulassungsbehörden“ verstanden werden soll. Einen solchen „Zwitter“ zwischen Verwaltung und „Dienstleister des Antragstellers“ kennt das deutsche Rechtssystem nicht.

Auch das Argument auf S. 311 des Verordnungsentwurfs, die Vorprüfungen des KBA seien „lediglich vorbereitende Maßnahmen“, die den Grundsatz förderten, „dass das Fachverfahren bei der ZulB einfach, zweckmäßig und zügig durchgeführt werden kann (§10 Satz 2 VwVfG)“, geht in der Sache fehl und führt zu keiner anderen rechtlichen Bewertung: § 10 Satz 2 VwVfG gibt einer unzuständigen Behörde in keinem Fall das Recht, in das Verfahren einer anderen und in der Sache zuständigen Behörde einzugreifen. Auch „zweckdienliche Hinweise“ für eine korrekte und sachgemäße Antragsstellung stehen nach § 25 VwVfG ausschließlich der zuständigen Behörde selbst zu.

Selbst wenn man das KBA als „Einheitlichen Ansprechpartner“ für den Großkunden ansehen wollte, würde nichts anderes gelten: Auch der Einheitliche Ansprechpartner hat nach den §§ 71a ff. VwVfG lediglich die Funktion, Anträge „unverzüglich an die zuständigen Behörden“ weiterzuleiten. Zu eigenständigen Sachauskünften oder Hinweisen für eine zweckdienliche Antragstellung ist der Einheitliche Ansprechpartner nicht befugt. Solche Auskünfte kommen – aus gutem Grund! – nur der zuständigen Behörde zu, damit Bürger nicht von unzuständiger und zuständiger Stelle widersprüchliche Informationen bekommen. Selbst der formale Hinweis, dass Antragsunterlagen unvollständig sind, obliegt nach § 71 a Abs. 4 VwVfG deshalb ausdrücklich nur der zuständigen Behörde.

Als Fazit bleibt insofern festzuhalten:

Es muss im Verordnungsentwurf klargestellt werden, welches die genauen Funktionalitäten des „Prüfmoduls“ des KBA sind. Das Prüfmodul ist dahingehend anzupassen, dass die Anträge ohne weitere inhaltliche Vorprüfung „unverzüglich“ (vgl. § 71 a Abs. 1 VwVfG) an die zuständigen Zulassungsbehörden weitergeleitet werden. Die Anträge können dabei ggf. um Informationen zu den Fahrzeugen angereichert werden, die nur bei KBA als Registerbehörde vorliegen und von den Zulassungsbehörden dort ohnehin zentral abgerufen werden müssten. Eigenständige Rückmeldungen des KBA an den Großkunden über die Ergänzungsbedürftigkeit oder gar die angeblich fehlende Bescheidungsfähigkeit des Antrags verbieten sich dagegen von vornherein. Sie führen zu einer Verwirrung über die eigentlichen Zuständigkeiten.

Auf die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vom 24.6.2022 wird ergänzend verwiesen.

## **II. Hinweise und Anmerkungen zu einzelnen Vorschriften**

Zu den einzelnen Regelungen des Verordnungsentwurfs dürfen wir – in Reihenfolge der Artikel und Änderungsbestimmungen – im Übrigen folgende Hinweise geben:

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

#### Zu § 6 Abs. 8 Satz 2 FZV – Gutachten bei fehlenden Fahrzeugdaten

Aus der Praxis hat uns hierzu folgender Hinweis erreicht: Bis zur Verlautbarung im Verkehrsblatt im Dezember 2021 (VkBl. 2021 S. 978) waren für den Fall fehlender Fahrzeugdaten bei Import von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen mit EU-Typgenehmigung Datenbestätigungen ausreichend.

Seit der Verlautbarung wird an dieser Stelle nun ein feststellendes Gutachten durch einen amtlichen anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von einem Unterschriftsberechtigten eines nach § 30 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten technischen Dienstes gefordert.

Diese Neuerung scheint indes nicht bei allen Prüforganisationen bekannt zu sein.– trotz entsprechender Mitteilungen durch Landesministerien. Es wird daher angeregt, für diese Begutachtungen ein einheitliches Muster vorzugeben.

#### Zu § 7 Abs. 3 Nr. 2 FZV-Entwurf – Freilegen des Sicherheitscodes bei Tageszulassungen

Es erschließt sich nicht, warum für Tageszulassungen ein Freilegen des Sicherheitscodes vorgesehen wird.

Im Rahmen einer „normalen“ Außerbetriebsetzung nach § 16 Abs. 1 FZV n.F. wird das Freilegen des Sicherheitscodes auf der ZB I nicht gefordert. Es ist daher unverständlich, warum dies bei einer Tageszulassung erforderlich sein soll. Das Datum der Außerbetriebsetzung wird durch die Zulassungsbehörde gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 FZV n.F. auf der ZB I vermerkt.

Weitere Maßnahmen wie die Freilegung des Sicherheitscodes erscheinen daher unnötig. Wir regen an, hierauf zu verzichten.

#### Zu § 7 Abs. 3 Nr. 3 FZV-Entwurf - Ausstellen eines vorläufigen Zulassungsnachweises bei Tageszulassungen, Muster

Es irritiert, dass der Begriff des „vorläufigen Zulassungsnachweises“ einmal im Kontext der Tageszulassung (§ 7 Abs. 3 Nr. 3 FZV-Entwurf) eingeführt wird und einmal im Rahmen einer eigenständigen Vorschrift (§ 32 FZV-Entwurf), zumal die inhaltlichen Angaben, die der vorläufige Zulassungsnachweis jeweils enthalten soll, nicht ganz deckungsgleich sind.

Es wird angeregt, für den vorläufigen Zulassungsnachweis ein einheitliches Muster in der FZV zu verankern. Dies erscheint gerade in Bezug der Vereinheitlichung gegenüber den Ordnungsbehörden sinnvoll.

In Bezug auf die Ausstellung eines vorläufigen Zulassungsnachweises sollte eine Klarstellung erfolgen, dass der vorläufige Zulassungsnachweis nur dann auszustellen ist, wenn der Antragsteller nicht in den Besitz der ZB I durch Abholung bei der Zulassungsbehörde gelangt.

#### Zu § 15 FZV-Entwurf – Mietfahrzeug für Selbstfahrer

Nach § 15 FZV-Entwurf hat der Halter in bestimmten Fällen eine Meldung an die Zulassungsbehörde zu machen, wenn das Fahrzeug als Mietfahrzeug für Selbstfahrer genutzt wird.

Die Meldepflicht resultiert aus der veränderten HU-Frist. Wenn ein Anbieter nachträglich meldet, dass es sich um ein Mietfahrzeug für Selbstfahrer handelt mit einem Vertrag <1 Jahr (vgl. § 15 Abs. 3 Satz 1 und 2), ist er auch verpflichtet, die HU-Plakette auf seinem Kennzeichen ändern zu lassen. Das muss auch bei nachträglicher Verkürzung der Mietvertragsdauer gelten.

Es wird deshalb aus Sicht der Praxis angeregt, in § 15 Abs. 3 Satz 2 FZV-Entwurf auch die Pflicht zur unverzüglichen Änderung der HU-Plakette klarzustellen.

### Zu § 15 Abs. 7 Satz 3 FZV-Entwurf – Fernzulassungsverbot

Wir bitten um Prüfung, ob die Regelung in § 15 Abs. 7 Satz 3 FZV-Entwurf in der Konsequenz wirklich angemessen ist.

Nach § 15 Abs. 7 Satz 1 FZV-Entwurf ist ein Fahrzeug außer Betrieb zu setzen, wenn es – z.B. nach Fortzug – im Ausland erneut zugelassen wird und die Zulassungsbehörde hiervon durch Mitteilung des KBA Kenntnis erlangt. Nach Satz 3 soll dies indes nicht gelten, wenn das Fahrzeug sich im Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Staat noch im Inland befunden hat (Verbot der Fernzulassung).

Nach hiesigem Verständnis würde dies in der Konsequenz bedeuten, dass die deutsche Zulassung in diesem Fall nicht erlischt. Die Folge wäre eine doppelte Zulassung im In- und im Ausland. Dies erscheint im Ergebnis wenig sinnvoll und ist ggf. sogar europarechtlich unzulässig. Nur im Ausnahmefall wird ein zwischenzeitlich ins Ausland verzogener Halter sein Fahrzeug nochmals manuell abmelden, mit zusätzlichem Aufwand für die Behörden.

Wir regen an zu prüfen, ob hier keine andere Regelung getroffen werden kann.

### Zu §§ 16, 17 FZV-Entwurf – Unterschiedliche Anforderungen an analoge und internetbasierte Verfahren

Im Zusammenhang mit den Verfahren der Wiederezulassung (§ 16 FZV-Entwurf) und bei Vorlage eines Verwertungsnachweises (§ 17 FZV-Entwurf) ist kritisch auf die grundsätzlich unterschiedliche Regelungen bezüglich der Vorlage der ZB I bzw. des Verwertungsnachweises in den analogen Verwaltungsverfahren und im iKfz-Verfahren hinzuweisen:

Während bei der Wiederezulassung/Umschreibung (nach Abmeldung) die alte ZB I vorzulegen, wird hierauf bei den iKfz-Verfahren verzichtet.

Während im iKfz-Verfahren die Vorlage eines Verwertungsnachweises entbehrlich ist, wird in § 17 Abs. 1 FZV-Entwurf für das analoge Verwaltungsverfahren normiert, dass der Halter die ZB I und II der Zulassungsbehörde vorzulegen hat und die Zulassungsbehörden die ZB I und II einzuziehen haben. Werden die ZB I und II nicht vorgelegt, muss die Zulassungsbehörde diese in einem aufwändigen Verfahren einfordern. Den Zulassungsbehörden wird dadurch zusätzlicher Verwaltungsaufwand auferlegt.

Mit Blick auf eine wünschenswerte Vereinfachung bürokratischer Anforderungen sollten analoges und internetbasierte Verwaltungsverfahren stärker angeglichen werden. Vereinfachungen, die für das iKfz-Verfahren eingeführt werden, sollten gleichermaßen auch im analogen Verwaltungsverfahren zum Tragen kommen.

### Zu § 17 Abs. 1 FZV-Entwurf – Einzug der Zulassungsbescheinigungen bei Vorlage eines Verwertungsnachweises

Es wird in § 17 Abs. 1 FZV-Entwurf ferner um Klarstellung gebeten, dass die Zulassungsbescheinigungen nach Einzug durch die Zulassungsbehörde vernichtet werden können und nicht aufbewahrt werden müssen.

### Zu § 24 Abs.3 FZV-Entwurf – Übersendung der Zulassungsbescheinigungen an die Zulassungsbehörde nach Erfassung eines Verwertungsnachweises

Es ist unklar, wie die in § 24 Abs. 3 FZV-Entwurf geregelte Verpflichtung zur unverzüglichen Übersendung der Zulassungsbescheinigungen bei Bedarf durchgesetzt werden kann. Es wird u.a. ein Ordnungswidrigkeitstatbestand vermisst, der diese Verpflichtung in Bezug nimmt.

### Zu § 25 Abs. 3 FZV-Entwurf – Mitteilung über Außerbetriebsetzung

Nach § 25 Abs. 3 FZV-Entwurf ist dem bisherigen Halter weiterhin das Datum und die Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung durch Übersendung eines schriftlichen Hinweises mitzuteilen.

Aus der Praxis hat uns dazu der Hinweis erreicht, dass solche Mitteilung regelmäßig nicht zugestellt werden können, da bei Außerbetriebsetzungen die im örtlichen und zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Adressdaten häufig nicht mehr den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen.

Es wird daher von der Praxis anregt, auf ein solches Informationsschreiben seitens der Zulassungsbehörden zu verzichten, zumal der Halter u.a. durch das Hauptzollamt über die Beendigung der Steuerpflicht und durch das Versicherungsunternehmen über die Beendigung des Versicherungsverhältnisses (in diesem Fall i.d.R. sogar online) informiert wird. Der Verzicht auf ein Informationsschreiben seitens der Zulassungsbehörden würde die Behörden bei steigenden Fallzahlen personell und finanziell (Zustellungsgebühren) merklich entlasten.

Wir bitten diesen Vorschlag zu prüfen. Der Hinweis gilt analog auch für § 30 Abs. 6 FZV-Entwurf.

### Zu § 26 Abs. 4 Nr. 4 FZV – Bearbeitungsfrist von sechs Kalendertagen

Äußerst kritisch bewerten wir die Verpflichtung zu einem Versand der Zulassungsunterlagen an die Antragsteller „innerhalb von sechs Kalendertagen“ (§ 26 Abs. 4 Nr. 4 FZV).

Der FZV-Entwurf verbindet die nicht fristgerechte Übersendung mit Haftungsfragen und möglichen Schadenersatzansprüchen, obwohl er selbst erkennt, dass die Frist von sechs Kalendertagen z.B. durch Feiertagswochenenden an Weihnachten oder Ostern auf ein bis zwei Werktage verkürzt sein kann (vgl. S. 299).

Wir halten die Fristvorgabe in Kalendertagen daher für völlig unangemessen, zumal gerade Anträge von Großkunden – die per Maschine-Maschine-Kommunikation übermittelt werden – völlig unerwartet und in großer Zahl übermittelt werden können, so dass sich die Zulassungsstellen hierauf in ihrer Personalplanung gar nicht vorab einstellen können, ungeachtet ggf. noch bestehender Krankenstände.

Es sollte stattdessen eine Frist von jedenfalls zehn Werktagen vorgesehen werden.

### Zu § 30 Abs. 6 FZV-Entwurf – Mitteilung über Halter-Wechsel

Nach § 30 Abs. 6 FZV-Entwurf ist dem bisherigen Halter das Datum und die Wirksamkeit eines Halter-Wechsels weiterhin durch Übersendung eines schriftlichen Hinweises mitzuteilen.

Auch hierzu hat uns der Hinweis aus der Praxis erreicht, dass die derartige Mitteilungen regelmäßig nicht zugestellt werden können, da die im örtlichen und zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Adressdaten nicht mehr den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen.

Mit Blick auf die parallel stattfindende Information des Halters durch das Hauptzollamt über die Beendigung der Steuerpflicht sowie durch das Versicherungsunternehmen über die Beendigung des Versicherungsverhältnisses (in diesem Fall i.d.R. sogar online) wird um Prüfung gebeten, ob auf ein Informationsschreiben der Zulassungsbehörden nicht verzichtet werden kann.

### Zu § 32 FZV-Entwurf – Vorläufiger Zulassungsnachweis

Wie ausgeführt, wird der Begriff des vorläufigen Zulassungsnachweises bereits im Kontext der Tageszulassung (§ 7 Abs. 3 Nr. 3 FZV-Entwurf) eingeführt, wobei die inhaltlichen Angaben, die der vorläufige Zulassungsnachweis enthalten soll, nicht ganz deckungsgleich sind mit den in § 32 FZV geforderten Angaben.

Problematisch ist, dass nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 FZV-Entwurf in dem vorläufigen Zulassungsnachweis das „Datum der Bekanntgabe“ des Zulassungsbescheids angegeben werden soll. Der Zeitpunkt der Bekanntgabe steht nach hiesigem Verständnis jedoch erst „mit Abruf“ im Portal bzw. als Bekanntgabefiktion drei Tage, nachdem der ausgedruckte Bescheid versandt wurde, fest (vgl. § 23 Abs. 1 und Abs. 2 FZV-Entwurf). Das Datum der Bekanntgabe kann also im Vorfeld noch gar nicht angegeben werden. Es sollte deshalb, ähnlich wie in § 7 Abs. 3 Nr. 3 d), schlicht auf das „Datum des Zulassungsbescheids“ abgestellt werden.

Es wird angeregt, für den vorläufigen Zulassungsnachweis ein einheitliches Muster in der FZV zu verankern. Eine solche Vereinheitlichung erscheint mit Blick auf die Überwachungsaufgaben der Ordnungsbehörden sinnvoll.

In Bezug auf die Ausstellung eines vorläufigen Zulassungsnachweises sollte eine Klarstellung erfolgen, dass der vorläufige Zulassungsnachweis nur dann auszustellen ist, wenn der Antragsteller nicht in den Besitz der ZB I durch Abholung bei der Zulassungsbehörde gelangt (vgl. Fachkonzept zu i-Kfz-Stufe 4, S. 57).

#### Zu § 34 Abs. 3 Nr. 6 FZV-Entwurf – Registrierung von Großkunden (Unterscheidung Flottenbetreiber vs. Dienstleister)

Unverständlich ist, warum ein Großkunde nach § 34 Abs. 3 Nr. 6 FZV-Entwurf bereits bei Registrierung erklären muss, ob er künftig nur Anträge für Zulassungen auf sich selbst oder auch Anträge für Zulassungen auf Dritte stellen will.

Es versteht sich, dass bei einer Zulassung auf Dritte zusätzlich deren Vollmacht vorgelegt werden muss und sich die Zulassung auf sich selbst oder auf Dritte insoweit unterscheiden.

Nicht verständlich ist dagegen, warum dies bereits im Zeitpunkt der Registrierung erheblich ist, zumal „der Dritte“, auf den zugelassen wird, regelmäßig nicht eine einzige, unveränderliche Person (z.B. ein Flottenbetreiber) sein wird, sondern eine Vielzahl unterschiedlicher (natürlicher oder juristischer) Personen, die im Zweifel noch nicht bekannt ist und deren Vollmachten folglich bei der Registrierung auch noch gar nicht vorgelegt werden können.

Auch die Verordnungsbegründung (S. 306) enthält zu diesem Registrierungserfordernis keine plausible Begründung.

#### Zu § 37 Abs. 4 FZV i.V.m. Anlage 12 FZV - Vollmacht für Minderjährige bei Antragstellung über die Großkundenschnittstelle

Die Bevollmächtigung nur eines gesetzlichen Vertreters bei Minderjährigen widerspricht u.E. den Vorschriften zum gemeinsamen Sorgerecht nach § 1629 BGB und der aktuell praktizierten Bearbeitungsweise von Zulassungen auf Minderjährige.

#### Zu § 77 FZV-Entwurf - Ordnungswidrigkeiten

Es wird in § 77 FZV-Entwurf ein Ordnungswidrigkeitentatbestand – und in der FZV eine entsprechende Verpflichtung des Fahrzeughalters – vermisst, um sicherzustellen, dass der Halter eines Kfz nach Zusendung eines Plakettenträgers im iKfz-Verfahren diesen nicht auf ein verkleinertes Kennzeichen oder auf ein Kraffrad-Kennzeichen aufbringt.

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände in § 77 Nr. 17 und Nr. 18 sind nach hiesiger Einschätzung insoweit nicht einschlägig.



In § 12 Abs. 2 FZV-Entwurf wird hinsichtlich der Form, Größe und Ausgestaltung einschließlich Beschriftung nur pauschal auf die Muster, Abmessungen und Angaben in Anlage 4 verwiesen. Anlage 4 enthält dabei in Abschnitt 1 lediglich die Vorgabe, dass „*verkleinerte zweizeilige Kennzeichen nur Leichtkrafträdern oder Fahrzeugen nach § 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 4 zugeteilt werden dürfen*“. Diese Vorschrift adressiert jedoch nur die Zulassungsbehörden, nicht den Halter.

Da § 12 Abs. 2 FZV-Entwurf nur verlangt, dass der Halter ein „Kennzeichen nach Anlage 4“ benutzen muss, Anlage 4 aber keine allgemeine Regelung enthält, für welche Fahrzeuge ein verkleinertes oder ein Kraffradkennzeichen zulässig bzw. nicht zulässig ist, kann der Halter folglich auch für einen PKW ein Kraffrad- oder verkleinertes Kennzeichen verwenden.

Es fehlt mithin eine klare Regelung, die auch den Halter verpflichtet, im Anschluss an eine internetbasierte Kfz-Zulassung einen übersandten Plakettenträger nicht auf einem verkleinerten oder auf einem Kraffrad-Kennzeichen zu verwenden.

#### Zu Anlage 4 - Breite der Buchstaben

Aus der Praxis hat uns der Hinweis erreicht, dass die in Anlage 4 unter Nr. 2.2.1 angegebenen Buchstabenbreiten nicht richtig sind.

In der Anlage 4 ist am Buchstaben „A“ exemplarisch dargestellt, dass alle Buchstaben eine Breite von 47,5 mm haben. Das „I“ ist jedoch nur 38,5 mm breit. So ist es auch in den abgebildeten Buchstabenmustern nachzumessen und auch in der Praxis wird das „I“ stets nur mit 38,5mm geprägt.

Der Darstellung in der Anlage 4 unter Nr. 2.2.1 sollte daher entsprechend klargestellt werden.

#### Zu Anlage 12 FZV-Entwurf - Zulassung noch nicht produzierter Fahrzeuge

In Anlage 12 sehen die Optionen 1 und 2 zu Einzel- und Mehrfachzulassungen vor, dass bei noch nicht produzierten Fahrzeugen die Angabe zu Hersteller- und Typschlüsselnummer als Identifizierungsmerkmal für die Zulassung ausreichen soll.

Es ist unverständlich, warum eine Zulassung für Fahrzeuge ermöglicht werden soll, die noch nicht produziert sind. In der Begründung ist hierzu leider nichts zu finden.

#### **Zu Artikel 13 – Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)**

Äußerst kritisch werden die geplanten Änderungen der GebOSt bewertet:

Laut Verordnungsentwurf sollen die internetbasierten Zulassungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft „kostengünstiger“ werden.

Die Höhe der Gebühr für eine Amtshandlung hat sich jedoch nach der Höhe der zu deckenden Personal- und Sachkosten sowie dem Wert und der Bedeutung der Maßnahme zu richten. Nach Einschätzung der Zulassungsbehörden decken die vorgesehenen Gebühren in keiner Weise den tatsächlichen Sach- und Personalaufwand. Das gilt insbesondere auch mit Blick auf die Gebühren für internetbasierte Zulassungsvorgänge, die sehr niedrig angesetzt sind (dazu sogleich). Werden künftig 50% der Zulassungsvorgänge über die Großkundenschnittstelle abgewickelt, wie der Verordnungsentwurf dies prognostiziert (S. 203), wird dies zu einer massiven Unterfinanzierung der Zulassungsbehörden führen.

Der Verordnungsentwurf bleibt jede nähere Herleitung und Begründung schuldig, wie die neuen Gebührensätze methodisch ermittelt wurden und wer hierbei beteiligt wurde. Es fehlt jede Angabe zur Anzahl ggf. einbezogener Zulassungsbehörden oder deren regionaler Verteilung. Es ist daher nicht möglich nachzuvollziehen, inwieweit Erhebungen bei einzelnen Zulassungsbehörden repräsentative Rückschlüsse auf die Kostenstrukturen in anderen Zulassungsbehörden und Bundesländern erlauben, dabei unterscheiden sich die Umsetzungsstrukturen zwischen Zulassungsstellen und Bundesländern z.T. erheblich.

Die Gebühren nach der GebOSt sind in mehr als 20 Jahren nicht grundlegend angehoben worden. Vor allem die Personalkosten (in verschiedenen Behörden werden die Sachbearbeiter in den Zulassungsbehörden schon nach Entgeltgruppe 7 und 8 eingruppiert, die Regel ist EG 6 TVöD - bei der Bemessung der alten, bislang geltenden Tarife der GebOSt wurde noch vergleichbar EG 5 TVöD zugrundegelegt) sind jedoch deutlich gestiegen und auch die Kosten für die Infrastruktur (Gebäude, vor allem aber Hard- und Software und Kassenautomaten und EC-Terminals), die gleichermaßen mit berücksichtigt werden müssen, haben sich stark erhöht.

Für die internetbasierten Verfahren kommen zum Nachweis der Einhaltung der Mindestsicherheitsanforderungen an dezentrale Portale und Zulassungsbehörden (MSADP) erheblicher finanzieller Aufwand für Penetrationstests (alle 2 Jahre) und Auditierungen (alle 3 Jahre) hinzu. Nach Auskunft zahlreicher Zulassungsbehörden verursachen diese regelmäßig Kosten von mehreren zehntausend Euro. Diese Kosten müssen auch zukünftig sichergestellt werden können ebenso wie die jährlichen Kosten für den Portalbetrieb und die Kosten für die ePayment-Verfahren. Nicht zu unterschätzen sind auch der Personalaufwand für stichprobenartige Überprüfung der online gestellten Anträge, Ausdruck und Versand der Unterlagen, Fehleranalysen, Qualitätssicherung und die nachgelagerte Verwaltung der Fahrzeuge im Fahrzeugregister nebst Überwachung der Halterpflichten.

Insofern halten wir eine moderate Anhebung der Gebühren für angezeigt und angemessen.

Die im Verordnungsentwurf vorgesehene Höhe mancher Gebührenposition ist dagegen nicht plausibel. Insbesondere die Gebühren für die iKfz-Verfahren sind insgesamt zu niedrig. Beispielsweise soll für die internetbasierte Abmeldung zukünftig nur noch 2,05 € erhoben werden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass ein Großteil der eingehenden Anträge nicht vollständig elektronisch ablaufen, weil der Halter den Bescheid nicht abrufen. Allein hier wird schon die Hälfte der Gebühr durch die Postgebühren für die Versendung der Abmeldebestätigung aufgebraucht. Die Prüfung durch den Sachbearbeiter, das Vorhalten der Infrastruktur mit den laufenden Kosten und die Materialkosten sind von den verbleibenden max. 1 € nicht zu decken.

Der Verordnungsentwurf sieht zudem eine extreme Spreizung der Gebühren für analoge und für internetbasierte Zulassungen vor: Während die Gebühren für internetbasierte Verfahren drastisch abgesenkt werden – teilweise um über 80% – werden die Gebühren für die persönliche Vorsprache in der Zulassungsbehörde in Teilen verdoppelt.

Dies diskriminiert letztlich Bürgerinnen und Bürger, insbesondere ältere Menschen, die internetbasierte Verfahren erfahrungsgemäß nicht in gleicher Weise nutzen können und/oder eine persönliche Vorsprache in der Zulassungsbehörde bevorzugen. Ein großer Teil der Bürgerinnen und Bürger kann die i-Kfz-Verfahren zudem nicht nutzen, weil die Online-Dienstleistungen nur bei Fahrzeugen möglich sind, die vor 2015 zulassungsrechtlich behandelt wurden, da erst seit diesem Zeitpunkt Siegel und Fahrzeugpapiere mit den notwendigen Codes ausgestattet sind. Den Unterschied zwischen der Gebühr für die persönliche Vorsprache im Vergleich zur Nutzung der Online-Dienstleistung werden sie daher als ungerecht empfinden.

Wir halten es insoweit nicht für angemessen, die Gebühren für die persönliche Vorsprache in der Zulassungsbehörde derart drastisch zu erhöhen und die Gebühren für die internetbasierte Zulassung im Gegenzug so massiv zu senken, um die Nutzung internetbasierter Verfahren anzureizen. Dies gilt umso mehr, als Dienstleister, die auf Dritte zulassen, einen solchen Gebührenvorteil erfahrungsgemäß nicht an die Bürgerinnen und Bürger weitergeben, sondern durch hohe „Bearbeitungspauschalen“ zu großen Teilen für sich selbst vereinnahmen.

Angesichts kaum kalkulierbarer Antragszahlen wird durch die extreme Spreizung der Gebühren auch jede solide Haushaltsplanung in den Zulassungsbehörden nahezu unmöglich.

Statt der unausgewogenen Anpassung der GebOSt, wie sie der Verordnungsentwurf vorsieht, schlagen wir als sachgerechte Lösung eine lineare Anpassung der Gebühren um einen prozentualen Satz vor. Diesen Vorschlag hatte der Deutsche Landkreistag bereits mit Stellungnahme vom 21.9.2021 unterbreitet. Beim Kostenrechtsänderungsgesetz 2021 vom 21.12.2020 (BGBl. I S. 3229) zur Anpassung bei den Gerichtsgebühren nach dem Gerichtskostengesetz, dem Gesetz über Gerichtskosten in Familiensachen und den Wertgebühren nach der Gebührentabelle A des Gerichts- und Notarkostengesetzes war kurz zuvor ähnlich verfahren worden. Und auch bei der Änderung des Gerichtsvollzieherkostengesetzes hatte der Bundesrat eine lineare Erhöhung der Gebühren nach dem Gerichtsvollzieherkostengesetz um 10% vorgeschlagen (BT-Drs. 19/30746 vom 16.6.2021).

#### **Zu Artikel 14 - Inkrafttretensregelung**

Die geplante Umsetzungsfrist bis zum 02.05.2023 wird mit Blick auf die erheblichen Umstellungserfordernisse als zu kurz angesehen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass neben der Implementierung einer in weiten Teilen geänderten Rechtslage bei der Fahrzeugzulassung auch die IT-technische Unterstützung für den Prozess der internetbasierten Kfz-Zulassung umfassend geändert und neu aufgestellt werden muss.

Gerade vor dem Hintergrund des Mangels an IT-Fachkräften ist zu erwarten, dass eine Umsetzungsfrist von weniger als zehn Monaten nicht ausreichend ist.

Die Zeit der Notifizierung bei der EU-Kommission steht dabei nicht zusätzlich zur Verfügung. Vielmehr kann die IT-technische Umsetzung von den Zulassungsbehörden (ebenso wie von den Ländern in Bezug auf Landesportale) erst verlasst und beauftragt werden, wenn die Regelungen abschließend feststehen, zumal die technische Umsetzung ggf. ausgeschrieben werden muss.

Es ist daher zwingend erforderlich, nicht schon jetzt ein festes Datum für das Inkrafttreten vorzusehen, sondern einen gleitenden Inkrafttretenszeitpunkt zu wählen von jedenfalls „10 Monaten nach Veröffentlichung der Verordnung im Bundesgesetzblatt“.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen zum Verordnungsentwurf und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

