

## Stellungnahme

### zum Neuerlass der Fahrzeugzulassungs-Verordnung 2023

Mit dem Neuerlass der FZV wird das Verfahren i-Kfz um die Stufe 4 erweitert. Zudem wird eine Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geschaffen. In der Stufe 4 i-Kfz wird es juristischen Personen ermöglicht, elektronisch Anträge für die Zulassung von Fahrzeugen auf sich selbst zustellen. Die Großkundenschnittstelle beim KBA ermöglicht es juristischen Personen, die über 500 Fahrzeuge pro Jahr zulassen, über eine einheitliche Schnittstelle Zulassungsanträge elektronisch zu stellen.

#### I. Grundsätzliche Einschätzungen

Wir unterstützen ausdrücklich, Verwaltungsprozesse weiter zu digitalisieren und internetbasiert auszubauen. Dies war Anliegen der gemeinsam getragenen E-Government-Strategie „Deutschland Online“ und muss für die Kfz-Zulassung im Projekt „Internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz)“ durch gemeinsame Bemühungen von Bund, Ländern und Kommunen intensiv fortgesetzt werden.

Konkret begrüßen wir, dass mit der i-Kfz Stufe 4 nun auch eine internetbasierte Zulassung auf juristische Personen und Unternehmen ermöglicht wird und dass das Vertrauensniveau auf „substantiell“ abgesenkt werden soll, um mehr Menschen und Unternehmen den Zugang zum Verfahren zu ermöglichen. Neben Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen geht es auch darum, die öffentliche Verwaltung zu entlasten. Dies entspricht einer langjährigen Forderung der kommunalen Spitzenverbände und ist überfällig. Ziel muss nach den Stufen i-Kfz 1 bis 3 sein, zukünftig weit mehr Antragstellende zur Nutzung des elektronischen Verfahrens zu motivieren. Dabei darf nicht aus den Augen verloren werden, dass jeder einzelne Antragstellende einfachen Zugang zum elektronischen Verfahren erhält und es nicht bei einer Sonderregelung für Großkunden bleibt. Ferner muss auch den Belangen älterer und nicht-internetaffiner Menschen weiter Rechnung getragen werden.

Die Absenkung des Sicherheitsniveaus „hoch“ bei der Identifizierung der Antragstellenden wird Zugangshürden deutlich senken, da die daraus resultierenden Anforderungen viele potenziell Nutzende abgeschreckt haben. Die Absenkung wurde bereits seit Jahren diskutiert und eingefordert, aber bisher nicht umgesetzt. Die Absenkung des Niveaus auf „substantiell“ wird entsprechend begrüßt. Ausnahmeregelungen zur Vereinfachung der Identifizierung (insbesondere im Rahmen der Corona-Pandemie), die bei einigen Zulassungsbehörden und Aufsichtsbehörden zu datenschutzrechtlichen Bedenken geführt haben, können damit entfallen.

Wir verweisen allerdings auf die aktuelle Cyber-Bedrohungslage (u. a. durch den Russland-Ukraine-Krieg), die ggf. eine Neuabstimmung mit dem BSI erforderlich macht.

Besonderes Augenmerk wurde aus unserem Mitgliedsbereich auf die vorgeschlagene Gebührenerhöhung in der GebOst gelegt. Diese ist aus unserer Sicht nicht verabschiedungsreif. Dabei reichen die Einschätzungen unserer Mitgliedstädte von „die Finanzierbarkeit der Dienstleistung rund um die Kfz-Zulassung wird gefährdet“ bis zu „die wirtschaftliche Existenz der Zulassungsstelle wird massiv negativ berührt“. Die Kostenberechnung zur GebOst-Änderung ist intransparent und die veranschlagten Gebühren für i-Kfz bilden den tatsächlichen Aufwand kostenseitig nicht hinreichend ab. Schließlich sind die Kommunen durch die enormen coronabedingten Ausgaben der letzten Jahre sehr belastet worden und ein verändertes Gebühren-Regime mit geringeren Einnahmen bei gleich hohem Aufwand könnte sich extrem negativ auf die Haushalte und die Aufgabenerfüllung auswirken.

Das Ziel, die Zulassungsbehörden für eine schnelle und effiziente Abwicklung der Vorgänge durch möglichst automatisierte einheitliche Zulassungsprozesse zu entlasten, wird mit dem vorliegenden Entwurf allerdings nicht hinreichend befördert. Durch das Belassen der Plaketten und zusätzlichem Plakettenträger bei digitalen Prozessen sowie anderer nicht mehr notwendiger Prozesse bei Ausschöpfung aller digitalen und rechtlichen Möglichkeiten (Once Only Prinzip) wird mit Stand von i-Kfz Stufe 3 von einem höheren Aufwand für die Zulassungsbehörden ausgegangen. Durch zusätzliche weitere Pflichten der Zulassungsbehörden bei i-Kfz Stufe 4 wird sich der Aufwand noch vergrößern und ein Entlastungseffekt vorerst nicht eintreten.

Angesichts der Herausforderungen der internetbasierten Fahrzeugzulassung haben wir Verständnis dafür, wenn die FZV generalüberholt wird, um die neuen Entwicklungen adäquat rechtlich abzubilden und zu begleiten. Dabei sollte allerdings Wert auf Effektivität und Umsetzbarkeit gelegt werden. In beiden Aspekten ist der Referentenentwurf noch steigerungsfähig.

Bedenken grundsätzlicher Art bestehen auch nach wie vor gegen die (ausschließlich) zentrale Schnittstelle und die nicht klar definierte Rolle der über die Schnittstelle beim KBA erfolgenden Vorprüfung. Dies wird verschiedentlich als Eindringen des KBA in die verfassungsrechtliche Zuständigkeit im Wege einer Portallösung angesehen, den eigentlich verantwortlichen Kommunen werde lediglich die Rolle als Inkasso-Instanz zu Gunsten des KBA zugeordnet, Prüfungen und Kontrollen können oder dürften nicht mehr stattfinden, verfassungsrechtliche Grundsätze, der Föderalismusgedanke und das Konnexitätsprinzips werden verletzt.

Insoweit verweisen wir auf die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vom 24.6.2022 zum Konzept der Großkundenschnittstelle.

## **II. Zu einzelnen Vorschriften**

### **1. Zu Artikel 1 - Änderungen der FZV**

#### **Zu § 1 FZV - Anwendungsbereich**

- Redaktioneller Fehler, Zählung der Nummerierung beginnt bei 2.
- Abkürzung km/h ist in StVG/StVO eingeführt, sollte auch in FZV entsprechend beibehalten werden.

#### **Zu § 3 FZV - Notwendigkeit einer Zulassung**

§ 3 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. f

- „Hubraum von 50 cm<sup>3</sup>“. In Begründung S. 279 falsch „500 cm<sup>3</sup>“.

§ 3 Abs. 3

- Unklar ob nur Elektrokleinstfahrzeuge ausgenommen werden sollten (Begründung, S. 279) oder auch 2- oder 3-rädrige Kleinkrafträder.

#### **Zu § 5 FZV - Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen**

- Änderung in § 5 Abs. 2 FZV wird begrüßt. Begründung verweist wohl falsch auf § 25 (Internetbasierte Außerbetriebsetzung), richtig: wohl § 16 FZV.

#### **Zu § 6 FZV - Antrag auf Zulassung**

- In § 6 Abs. 1 Nr. 3 FZV wurde der Änderungsbefehl aus Artikel 9 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Inkrafttreten zum 01.07.2023) nicht umgesetzt: „...benannter Vertreter mit den Angaben entsprechend Nummer 1 und 2 ...“.
- Der in § 6 Abs. 2 angesprochene „regelmäßige Standort des Fahrzeugs“ ist nicht prüfbar. Bei Ausfuhrkennzeichen kann kein regelmäßiger Standort festgestellt werden.
- Die Formulierung "hat der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde auf Verlangen einen Empfangsbevollmächtigten im Inland zu benennen" in § 6 Abs. 2 wird erneut zu Diskussionen führen. Die Neufassung hätte Gelegenheit geboten zu definieren, welche konkreten Anforderungen an einen Empfangsbevollmächtigten gestellt werden. Welche Pflichten sind daran geknüpft und wie kann die Zulassungsbehörde diese hinsichtlich der FZV einfordern?
- Der Empfangsbevollmächtigte sollte im Bereich der örtlich zuständigen ZB gemeldet sein. Dieses auch für die Fälle, in denen der Halter bei der Zulassung gar nicht vor Ort ist.
- Andernfalls ist die Zuständigkeit unklar, da mangels eines Wohnsitzes der Aufenthaltsort maßgebend ist. Ist der Kunde nicht vor Ort (Zulassung durch Dritte) besteht bei keinem Wohnsitz in Deutschland auch keine Zuständigkeit der Zulassungsbehörde.
- Dieser Zuständigkeitsmangel könnte aus unserer Sicht allein durch die Adresse des Empfangsbevollmächtigten im Zulassungsbereich aufgefangen werden.
- Die vorgesehene Regelung des § 6 Abs. 2 Nr. 1 und 2 stellt ortsansässige Fahrzeughalter schlechter als außerhalb Deutschlands lebende Fahrzeughalter und öffnet Missbrauch Tür und Tor. Es sind eindeutige Formulierungen erforderlich, beispielsweise dass die Halterdaten auch in diesen Fällen auf Verlangen nachzuweisen sind.

- Lt. § 6 Abs. 5 werden die Daten bei einem Wohnsitz im Ausland auch in die Fahrzeugpapiere eingedruckt. Wir halten für erforderlich, begrenzt auf diese Fälle auch den tatsächlichen Halter (Fahrzeugnutzer) zu registrieren, um einen schnelleren und direkteren Zugriff bei dringlichen Vorgängen wie zum Beispiel dem Erlöschen des Versicherungsschutzes zu haben.
- Rechtswidrige Fernzulassungen sollen ausgeschlossen werden. Denkbar wäre z. B., dass in den Fällen eine stichprobenartige Kontrolle gem. § 23 Abs. 3 Nr. 1 FZV i. V. m. § 6 Abs. 9 FZV durchgeführt wird.

### **Zu § 7 FZV - Tageszulassung**

- Der Neuerlass der FZV sieht einem Bedarf der Wirtschaft entsprechend vor, dass Fahrzeuge zukünftig lediglich für einen Tag erstmals zugelassen werden können (Tageszulassung). Es ist davon auszugehen, dass solche Anträge in sehr großer Stückzahl gestellt werden. Dies bedeutet für die Zulassungsbehörden einen erheblichen Mehraufwand, zumindest hinsichtlich der Zulassungsbescheinigung Teil I und des vorläufigen Zulassungsnachweises. Die Zulassungsbehörden haben demnach die nicht in den Rechtsverkehr zu bringende ZB I für den Fahrzeughalter bzw. Großkunden zu erstellen und gleichzeitig für die Ungültigkeit den Sicherheitscode nach § 13 Abs. 1 Satz 4 FZV freizulegen.
- Unklar ist, ob und zu welchem Anteil der Halter bei der Tageszulassung zur Entrichtung von Kfz-Steuer verpflichtet ist. Bisher muss die Zulassung und die Außerbetriebsetzung an unterschiedlichen Tagen stattfinden, damit ein Steuerfall erstellt werden kann, der dann Kfz-Steuer für einen Monat vorsieht.
- In § 7 Abs.1 sollte der Hinweis auf die abweichende Rechtsgrundlage aufgenommen werden. Bei einer Tageszulassung bedarf es entgegen § 3 Abs. 1 Satz 3 keiner Abstempelung der Kennzeichenschilder.
- Zu § 7 Abs. 2: Da die Zulassung nur einen Tag gültig ist, muss die Antragstellung mit einer Ausschlussfrist (bis mind. sechs Tage vor Tageszulassung) versehen werden, damit es überhaupt praktisch möglich ist, dass die Antragsteller den Zulassungsnachweis rechtzeitig erhalten. Mit Blick auf mögliche strafrechtlich relevante Vorgänge ist der Zulassungsnachweis bzgl. Beschaffenheit/Art/Ausgestaltung mit einem einheitlichen Verfahren und entsprechenden Sicherheitsmerkmalen auszugestalten.
- zu § 7 Abs. 3: Die Form eines vorläufigen Zulassungsnachweises muss eindeutig definiert werden. Die bisherigen Formulierungen sind diffus. Warum ein zusätzliches Dokument? Die Zulassungsbehörde soll das Datum der Erstzulassung und das Datum der Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbescheinigung Teil I vermerken. Warum wird die ZB I nicht "normal" ausgefüllt und z. B in der Ziffer 21 der Hinweis "Tageszulassung 00.00.20xx" angebracht?
- Ggfs. könnten auch bestimmte Felder nicht gedruckt werden, damit die ZB I auch als Nachweis der Zulassung nach § 7 Abs. 4 von außen gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt werden kann.
- Die Tageszulassung sollte auf bestimmte Fahrzeugklassen beschränkt werden, da die vorgeschlagene Lösung z.B. nicht bei Motorrädern oder anderen Fahrzeugen ohne Fahrgastraum umsetzbar ist.

### **Zu § 8 FZV - Zulassung im Inland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat**

- In § 8 Abs. 3 sollte zur Vervollständigung eine Regelung zu Fahrzeugen aus Staaten außerhalb der EU ohne Typgenehmigung aufgenommen werden.

### **Zu § 11 FZV - Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge**

- § 11 Abs. 4 FZV spricht in Abwandlung von § 9a bei der Plakettenbeschriftung statt von „mit lichtechem Stift“ jetzt von „mit lichtechter Schrift“. Wird dadurch mehr Klarheit erreicht? Ggf. gemeint Beschriftung mit lichtechter Farbe/Farbauftrag, wenn „Stift“ hier zu eng für alle Formen moderner und automatisierter Beschriftung gesehen wird.

### **Zu § 12 FZV - Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen**

- die Regelung im neuen § 12 Abs. 5 wird begrüßt. Es wird klargestellt, dass Fahrzeuge der Klasse L5e, die ein amtliches Kennzeichen führen müssen, kein vorderes Kennzeichen benötigen. So können zukünftig langwierige Diskussionen an den Schaltern vermieden werden.
- Ggf. ist eine Sonderregelung für Umbauten von M1-Fahrzeugen und N1-Fahrzeugen in L5e-Fahrzeuge erforderlich.

### **Zu § 15 FZV - Mitteilungspflichten bei Änderungen**

- Die Zulassungsbehörden erhalten heute nicht in jedem Fall die nach § 15 Abs. 7 vorgesehenen Mitteilungen vom KBA bzw. das KBA von einer ausländischen Zulassungsbehörde. Die Ausnahme, dass die Regelung nach Satz 1 in den Fällen nicht gilt, bei denen sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zulassung durch den anderen Staat im Inland befindet, ist nicht umsetzbar, da bereits heute sehr selten der Standort eines Fahrzeuges zu einem bestimmten Zeitpunkt festgestellt werden kann.

### **Zu § 16 FZV - Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung**

- Änderung in § 16 FZV wird als Klarstellung begrüßt. Zulassungsbehörden sehen darin eine Bestätigung des Vorgehens, dass eine Außerbetriebsetzung nur bei Vorlage der ZB I erfolgt. Begründung verweist wohl falsch auf § 23 (Wirksamkeit und Bekanntgabe der i-Kfz-Vorgänge).

### **Zu § 17 FZV - Verwertungsnachweis**

- zu Absatz 1 bis 5 außer Absatz 2, jeweils letzter Satz:
- Der Einzug der ZB I und II kann dazu beitragen, Missbrauchsfällen und kriminellen Handlungen zu begegnen, bedeutet aber gleichzeitig einen erheblichen administrativen Mehraufwand für die Zulassungsbehörden und eine zusätzliche bürokratische Pflicht für den Halter bzw. Eigentümer. Es stellt sich allerdings grundsätzlich die Frage, wie die Zulassungsbehörden von der Verwertung erfahren kann, wenn der Halter bzw. Eigentümer nicht mitwirkt.
- Dass im Ausland kein Verwertungsnachweis erforderlich ist, stellt eine Ungleichbehandlung von ortsansässigen Fahrzeughaltern dar und eröffnet ein Missbrauchspotenzial. Nur die Erklärung des Halters allein ist daher nicht ausreichend, vielmehr sollte in § 17 Abs. 4 eine Formulierung gewählt werden, die den Zulassungsbehörden die Abnahme einer Eidesstattlichen Versicherung an Stelle eines Verwertungsnachweises ermöglicht.

- Die Zulassungsbehörden haben keine proaktive Möglichkeit von den in § 17 Abs. 5 beschriebenen Sachverhalten zu erfahren. Von daher kann diesen im Falle einer Verwertung nicht auferlegt werden, ZB I und ZB II einzuziehen. Eine Speicherung eines Verwertungsnachweises nach sieben Jahren ist konträr zu den vorhandenen Löschrufen, denn es besteht dann kein zuordenbarer Datensatz mehr.

#### **Zu §§ 18 bis 32 FZV (Regeln zur Einführung von i- Kfz- Stufe 4)**

- Organisatorische Fragen
  - Die relativ kurz geplante Umsetzungsfrist der Stufe 4 stellt die Zulassungsbehörden vor erhebliche organisatorische Probleme. Es lässt sich nicht abschätzen, in welchem Umfang zukünftig welcher Zugangsweg zur Zulassung seines Fahrzeugs genutzt wird. Jeder Weg hat aber andere Folgen für die Ablauforganisation der Zulassungsstelle. Mit der Ausweitung der internetbasierten Zulassungsvorgänge und der Großkundenschnittstelle wird sich der Markt, insbesondere auch im gewerblichen Bereich neu sortieren. Wie stark die Nutzung der internetbasierten Vorgänge erfolgt, wird dabei von unterschiedlichen Erfolgsfaktoren der praktischen Umsetzung abhängen. Dies wurde bei den Stufen 1 bis 3 systematisch unterschätzt. Sie setzt etwa auch die Möglichkeit einer klaren Priorisierung der internetbasierten Vorgänge voraus.
- Umsetzung auf der technischen Seite:
  - Ob und inwieweit die jeweiligen Verfahrensanbieter im Stande sind, die technischen Voraussetzungen fristgerecht anzubieten, lässt sich von hier aus nicht beurteilen. Sollten diese aber ebenso wie die Zulassungsbehörden mit einem Vorlauf von weniger als einem Jahr informiert sein, bestehen bereits erhebliche Zweifel an einer reibungslosen Umsetzung. Wir hatten wiederholt darauf hingewiesen, dass ab Verkündung ein Zeitintervall von mehr als einem halben Jahr für Maßnahmen erforderlich ist, die eine Ausschreibung erfordern. Der Inkrafttretenszeitpunkt ist daher u.a. schon jetzt anzupassen.

#### **Zu § 19 FZV – Portal**

- Eine Konkretisierung und hinreichende Begriffsbestimmung „Portal“ fehlt unter den Begriffsbestimmungen in § 2. Die bloße Legaldefinition in § 19 als „ingerichtetes informationstechnisches System“ erscheint zu oberflächlich.
- Bei der sogenannten automatisierten Entscheidung nach § 19 Abs. 1 lässt die abweichende Darstellung vermuten, dass es sich bei dieser „Entscheidung“ nicht um einen Verwaltungsakt im Sinne von § 35 VwVfG handeln soll, obwohl Verwaltungsakte das klassische Entscheidungselement der Behörde darstellen. Hier ist entweder das Wort „Entscheidung“ zu ändern oder das KBA zu einem Verwaltungsakt zu ermächtigen. In der bestehenden Form wirft die „Entscheidung“ auf das Rechtsstaatsprinzip bezogene juristische Fragen auf.

#### **Zu § 20 FZV - Antrag**

- Der zukünftige § 20 regelt in Absatz 2, dass die Zulassungsbehörde die Übermittlung eines elektronischen Antrages auch dann zulassen darf, wenn dieser mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen ist. Es wird Klarstellungsbedarf gesehen, was unter einer qualifizierten elektronischen Signatur zu verstehen ist, da auf dem Markt eine große Anzahl von elektronischer Signaturverfahren angeboten wird.

### **Zu § 23 FZV – Bekanntgabe, Wirksamkeit und Vorbehalt der Nachprüfung**

- In § 23 Abs. 1 ist von einem elektronischen Dokument, welches die Entscheidung bereitstellt, die Rede. Im Fall der manuellen Bearbeitung und Entscheidung der Zulassungsbehörde ist es ein schriftlicher Bescheid. Auch im elektronischen Verfahren muss das Verfahren inhaltlich und formaljuristisch gleich abgeschlossen werden, nämlich durch einen Verwaltungsakt (Bescheid). Insofern darf es hier keinen Unterschied im Wortlaut geben. Um Missverständnisse zu vermeiden, sind beide Begrifflichkeiten anzupassen.
- In Abs. 1 wird geregelt, dass die Zulassungsbehörde dem Halter einen ausgedruckten Bescheid zusenden muss, sollte der elektronische Bescheid nicht innerhalb von 30 Minuten im Portal abgerufen worden sein. Dies birgt einen zusätzlichen zeitlichen und personellen Aufwand bei den Zulassungsbehörden.
- Da bei der internetbasierten Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs auf die Identifizierung des Antragstellers zukünftig verzichtet wird, ist davon auszugehen, dass von dieser Möglichkeit weit mehr Gebrauch gemacht wird als bisher. Auch hier wird ein zusätzlicher zeitlicher und personeller Mehraufwand gesehen, sollte der Bescheid nicht aus dem Portal der Zulassungsbehörde abgerufen werden und somit dem Halter zugeschickt werden müssen.
- Unabhängig davon muss dem bisherigen Halter auch weiterhin die Wirksamkeit der Außerbetriebsetzung durch einen schriftlichen Hinweis mitgeteilt werden. Hier werden zusätzliche personelle Ressourcen gebunden.
- In § 23 Abs. 2 FZV am Tag ..., „an dem“ (nicht „am dem“), red.
- Bei der automatisierten und manuellen Auswahl von Stichproben automatisierter Entscheidungen sowie deren manuelle Prüfung gemäß § 23 Abs. 3 Nr. 1 handelt es sich ebenfalls um eine zusätzliche Aufgabe zur eigentlichen Bearbeitung der aufwendigen internetbasierten Vorgänge durch die Zulassungsbehörden.
- Den zusätzlichen Aufgaben nach § 23 Abs. 1 und 3 stehen verminderte Gebühreneinnahmen gegenüber. Die Fehler bei nicht zu Ende geführten digitalen Sachbearbeitungen sind in aller Regel dem Antragsteller selbst zuzuschreiben. Im Falle einer manuellen Nachbearbeitung darf sich daher die Gebühr nicht nach der Online-Beantragung richten, vielmehr muss die Gebühr für eine manuelle Bearbeitung berechnet werden. Eine entsprechende Nachbesserung wird angeregt.

### **Zu § 25 FZV - Außerbetriebsetzung**

- Das in § 25 Abs. 1 Nr. 1 genannte Angebot „De-Mail“ der Deutschen Telekom wird zum 31.08.2022 – vor Inkrafttreten des Neuerlasses der FZV - eingestellt. Dieser Punkt ist deshalb zu streichen.
- Durch § 25 Abs. 3 wird ein zusätzlicher Aufwand bei den Zulassungsbehörden geschaffen. Ohne eine Verpflichtung des Antragstellers zur Information des Halters geht die Entlastung der Antragsteller (hier Verzicht auf Vollmacht) zu Lasten der Zulassungsbehörden.
- Es ist unklar, welche Art der Übersendung des schriftlichen Hinweises gemeint ist. Die Übersendung mittels Post allein ist nicht mehr zeitgemäß. Nach den technischen Standards sollte der digitale Versand bzw. Abruf, z.B. über ein Benutzerkonto oder digital

nach den Vorschriften sicherer elektronischer Kommunikation/Transaktionen möglich sein.

### **Zu § 26 FZV - Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und für Änderungen**

- Es wird begrüßt, dass zukünftig auch Fahrzeuge mit E-, Saison- oder Oldtimerkennzeichen internetbasiert zugelassen werden können, auch wenn bei Oldtimern nur die Wiederezulassung oder die Umschreibung internetbasiert bearbeitet werden kann.
- Der künftige § 26 (Gemeinsame Regelungen für die Zulassung und für Änderungen) regelt wie bisher § 15i, dass dem Halter die Plakettenträger mit entsprechender Handlungsanweisung sowie die Zulassungsbescheinigungen Teil I und II per Post zuzusenden sind. Durch die Zunahme der elektronischen Anträge ist davon auszugehen, dass der Aufwand für die Bearbeitung der elektronischen Anträge sich deutlich erhöhen wird. Trotz des automatisierten Verfahrens darf nicht verkannt werden, dass die Zulassungsbehörden einen erheblichen Aufwand zu leisten haben. Es werden u.a. mehr Drucker für das Bedrucken der Plakettenträger benötigt. Hierdurch entsteht ein zusätzlicher finanzieller Aufwand für die Zulassungsbehörden.
- Bei den neuen Tageszulassungen muss die Zulassungsbescheinigung Teil I zugeschickt werden. Da in diesem Bereich mit einer hohen Zahl an Anträgen zu rechnen ist, entsteht ein zusätzlicher Aufwand für die Zulassungsbehörde.
- Müssen bei der Zulassung eines Fahrzeugs individuelle/halterbezogene Ausnahmegenehmigungen beachtet werden, kann die Bearbeitung nicht internetbasiert erfolgen. Der Antragsteller muss wie bisher die Kfz-Zulassungsbehörde aufsuchen. Zusätzlich erscheint klärungsbedürftig, wie bei fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigungen zu verfahren ist. Können diese im vollautomatischen Verfahren bearbeitet werden oder werden sie ebenfalls abgewiesen und der Kunde muss wie bisher bei der Zulassungsbehörde vorsprechen?
- Welche halterbezogenen Ausnahmegenehmigungen sind mit dem neuen § 26 Abs. 1 Nr. 6 gemeint?
- Durch welche Systeme erfolgt die Prüfung des Vorliegens einer Steuerbefreiung gemäß § 26 Abs. 2 Nr. 3?
- Wie in § 23 Abs. 1 wird in § 26 Abs. 4 Nr. 2 ein neuer Begriff geprägt. Im Gegensatz zu § 23 Abs. 1 ist von einer elektronischen Zulassungsentscheidung oder im Fall der manuellen Bearbeitung und Entscheidung der Zulassungsbehörde von einem schriftlichen Bescheid die Rede. Beides ist inhaltlich und formal-juristisch gleich, nämlich ein Verwaltungsakt (Bescheid). Entsprechend sind die Begriffe so anzupassen, dass es keinen Unterschied im Wortlaut gibt.
- Die in § 26 Abs. 4 Nr. 4 vorgesehenen Vorgaben des Bundes, hier spätestens sechs Kalendertage nach Abruf die ZB I, die Stempelplaketten und den Plakettenträger zu versenden, greift in die kommunale Organisationshoheit ein. Die auskömmliche Gebührengestaltung für die Finanzierung der dafür notwendigen Voraussetzungen (u. a. Personalbemessung bzw. -ausstattung) sind nicht mehr gesichert. Weiterhin verkürzen sich praktisch die hier angegebenen sechs Tage auf fünf, da ein Tag zur Datenübertragung vom KBA an die Zulassungsbehörden aktuell abgezogen werden muss. Die Einführung von Haftungsansprüchen von Haltern, die nicht rechtzeitig (sechs Tage) die Unterlagen erhalten haben, werden abgelehnt, hilfsweise ist die die Frist im Hinblick auf kumulierte Feiertagstermine auf zehn Tage auszudehnen.



- § 26 Abs. 5 Satz 5 und Satz 6 zusammenfassen: die Einziehung durch die Zulassungsbehörde unabhängig von der Vorwerfbarkeit oder der Verfolgung der Ordnungswidrigkeit.

#### **Zu § 27 FZV – Internetbasierte Zulassung**

- Der Streichung von § 27 Abs. 4 wird widersprochen, da den Zulassungsbehörden im Einzelfall eine Prüfung verwehrt wird, die Ihnen als verfahrensführende Behörde verfassungsrechtlich zukommt.

#### **Zu § 28 FZV – Internetbasierte Tageszulassung**

- „nach“ (drittes Wort) streichen, red.
- Es ist unklar, wie die ZBI bei einer internetbasierten Tageszulassung zeitgerecht beim Fahrzeughalter ankommen soll. Das gibt nur Sinn, wenn die Tageszulassung in die Zukunft gerichtet erfolgen kann und ein postalischer Versand möglich ist. Dieser Medienbruch passt nicht zum Verfahren und kann dann auch nicht mit einer Online-Gebühr abgedeckt werden. Es erscheint sinnvoll, im internetbasierten Verfahren auf die ZBI zu verzichten

#### **Zu § 29 FZV – Internetbasierte Wiederzulassung**

- Der Streichung des § 29 Abs. 6 wird widersprochen (s. oben zu § 27).

#### **Zu § 30 FZV - Internetbasierte Änderung bei Halter- oder Wohnsitzwechsel, sofortige Inbetriebnahme**

- Durch § 30 Abs. 6 wird ein zusätzlicher Aufwand bei den Zulassungsbehörden geschaffen. Ohne eine Verpflichtung des Antragstellers zur Information des Halters geht die Entlastung der Antragsteller (hier Verzicht auf Vollmacht) zu Lasten der Zulassungsbehörden.
- Es ist unklar, welche Art der Übersendung des schriftlichen Hinweises gemeint ist. Die Über-sendung mittels Post allein ist nicht mehr zeitgemäß. Nach den technischen Standards sollte der digitale Versand bzw. Abruf, z.B. über ein Benutzerkonto oder digital nach den Vor-schriften sicherer elektronischer Kommunikation/Transaktionen möglich sein (s. oben zu § 25)

#### **Zu § 32 FZV – Vorläufiger Zulassungsnachweis**

- Die sichere Mitführung in gut lesbarer Form des vorläufigen Zulassungsnachweises bei Nichtanwesenheit des Fahrers und Abstellen im öffentlichen Verkehrsraum ist bei Motorrädern nicht möglich. Fahrzeuge ohne verschlossene Fahrkabine sind daher ausdrücklich von der Anwendung auszunehmen.

#### **Zu § 33 FZV - Großkundenschnittstelle**

- Die Zuständigkeit für das Verfahren der Großkundenschnittstelle (GKS) liegt beim Kraftfahrbundesamt (KBA). Nach erfolgter Prüfung leitet das KBA die Anträge an das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde weiter. Es entfällt hier zwar die Plausibilitätsprüfung der einzelnen Anträge, die durch das automatisierte Verfahren übernommen wird. Wie in den anderen Verfahren auch, muss die Zulassungsbehörde dem Großkunden allerdings pro zuzulassendem Fahrzeug jeweils die Plakettenträger mit

Handlungsanweisung sowie die Zulassungsbescheinigungen Teil I und II per Post zuzusenden. Hierbei entsteht erheblicher Mehraufwand auf Seiten der Zulassungsbehörden.

- Es wird befürchtet, dass die Bearbeitung der internetbasierten Anträge teilweise mehr Zeit in Anspruch nehmen wird als die analoge Bearbeitung am Schalter vor Ort. Insbesondere in der Anfangsphase ist mit vielen Abbrüchen, Doppelbearbeitungen zu rechnen bis sich Erfahrungen mit dem Verfahren über die GKS eingespielt haben.
- Die Bedenken gegen die verfassungsrechtliche Zulässigkeit von Verfahrensmitteilungen des KBA an den Kunden möchten wir erneuern und verweisen auf die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vom 24.06.2022 zur Verfahrensanleitung.

#### **Zu § 34 FZV – Registrierung als Großkunde**

- In § 34 Abs. 6 fehlen konkrete Angaben zur Höhe der Gebührenschuld, bei Vorliegen mehrfacher Verstöße und deren Sanktionen. Aus Sicht der Zulassungsstellen sind hier konkrete Kriterien für die Großkunden vorzuschreiben.

#### **Zu § 36 FZV – Überprüfung der Voraussetzungen und Widerruf der Registrierung**

- In § 36 Abs. 2: „Der Großkunde „ist“ zur Mitwirkung ...“, red.

#### **Zu § 41 FZV - Prüfungsfahrten, Probefahrten und Überführungsfahrten m. rotem K.**

- Die nur einjährige Aufbewahrungsfrist in § 41 Abs. 2 nimmt den Zulassungsbehörden ein Kontrollinstrument, mit dem die zuverlässige Einhaltung der Aufzeichnungspflicht überprüft werden kann. Eine dreijährige Aufbewahrungspflicht erscheint aus unserer Sicht angemessen und erforderlich. Hinweis: Aus steuerlichen Nachweisgründen sind die Fahrzeugscheinhefte ohnehin länger aufzubewahren, das sollte auch in der FZV möglich sein.
- In § 41 Abs. 6 erfolgt der Verweis auf § 12 StVZO fehlerhaft.
- zu § 41 Abs. 2 Satz 7 Nr. 3: Die Formulierung "der Inhaber seinen Wohnsitz oder Sitz in einen anderen Zulassungsbezirk verlegt" ist missverständlich. Nur weil der Inhaber seinen Wohnsitz in einen anderen Zulassungsbezirk verlegt, muss das Kennzeichen nach unserer Auffassung nicht umgeschrieben werden, wenn der Firmensitz im Zulassungsbezirk verbleibt. Was ist mit „Sitz“ gemeint? Müsste es nicht lauten „Firmensitz“?

#### **Zu § 42 FZV - Probefahrten und Überführungsfahrten mit Kurzzeitkennzeichen**

- In § 42 Abs. 1 Satz 2 erfolgt der Hinweis auf § 38 Abs. 1 Satz 2 fehlerhaft. Es gibt keinen Satz 2.
- In § 42 Abs. 1 Satz 5 erfolgt der Verweis auf § 12 StVZO fehlerhaft.

#### **Zu § 45 FZV - Fahrten zur dauerhaften Verbringung eines Fahrzeugs in das Ausland**

- Die Aufnahme einer Regelung bei mehrfacher Antragstellung nacheinander wäre in § 45 wünschenswert, da in der Praxis Ausfuhrkennzeichen nicht selten mehrmals nacheinander, teilweise durch verschiedene Personen, beantragt werden.

#### **Zu § 46 FZV - Vorübergehende Teilnahme am Straßenverkehr im Inland**

- In § 46 Abs. 6 müsste es „Zulassungsbescheinigung nach Absatz 1 oder 3“ heißen, red.
- In § 46 Abs. 7 müsste es „im Sinne der Absätze 1, 2 und 3“ heißen.

- Die Ergänzung in § 46 Abs. 7 Satz 3 ist zu unbestimmt. Warum kann die Frist zur „vorübergehenden Verkehrsteilnahme“ in Wahrnehmung der EU-Arbeitnehmerfreizügigkeit, Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit im Einzelfall auch länger sein? Wie lang? Hierzu muss es klare Regelungen zu einer einheitlichen Auslegung geben.
- Eine Fristverlängerung im Einzelfall weicht die ohnehin durch Zulassungsbehörden nicht feststellbare Formulierung „beim Grenzübertritt“ weiter auf und wird durch einen inhaltlich und zeitlich völlig unkonkreten Hinweis auf EU-Recht ergänzt. Die Ausprägung der Vorschrift ist gänzlich praxisfern. Stattdessen sollte ein EU-konformer Zeitrahmen definiert werden, der dann ohne Ausnahmen oder eben mit funktionalen Kontrollmitteln eine klare Regel darstellt. Andernfalls ist eine Umsetzung der Vorschrift durch Zulassungsbehörden aussichtslos.
- Es könnte in § 46 ergänzt werden, unter welchen Bedingungen Fahrzeuge vorübergehend am Straßenverkehr teilnehmen können, die in Deutschland ein Versicherungskennzeichen oder eine Versicherungsplakette führen müssen. Solche Fahrzeuge können beispielsweise von Urlaubern mitgebracht werden, die diese Fahrzeuge in ihrem Herkunftsland eventuell nicht in gleicher Weise kennzeichnen müssen.

#### **Zu § 56 FZV – Versicherungsplakette**

- Durch § 56 Abs. 6 werden die Zulassungsbehörden zusätzlich verpflichtet, die Versicherungsplakette und die Bescheinigung bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses und Nichtmitwirkung des Halters von Ants wegen zu entfernen bzw. einzuziehen. Damit geht mit dieser Regelung ein weiterer Mehraufwand in dieser Änderungsverordnung zu Lasten der Kommunen.

#### **Zu § 57 FZV – Speicherung der Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister**

- Durch die vollständig neuen Absätze 1 und 11 kommen im Ergebnis der bereits o.a. Mehraufwände eine weitere Vielzahl von Daten hinzu, welche durch die Zulassungsbehörden zu erheben und zu speichern sind.

#### **Zu § 58 FZV – Speicherung der Fahrzeugdaten im örtlichen Fahrzeugregister**

- Auch gemäß § 58 Abs. 8 sind im Ergebnis der bereits o. a. Mehraufwände zusätzliche Daten durch die Zulassungsbehörden zu erheben und zu speichern.

#### **Zu § 60 FZV – Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt**

- Mit welchem Ziel soll gemäß § 60 Abs. 1 zusätzlich die Information, ob ein Antrag nach Abschnitt 3 internetbasiert gestellt wurde, an das KBA übertragen werden? Die Übersicht der durch die Großkunden gestellten Anträge liegt dort vor. Der Wegfall dieser Regelung wird entsprechend angeregt, da es sich um zusätzliche Informationspflichten ohne erkennbaren Effekt handelt.

#### **Zu § 75 FZV - Zuständigkeiten**

- Der Aufenthaltsort eines Empfangsbevollmächtigten nach § 75 Abs. 2 ist nicht nachvollziehbar; der Empfangsbevollmächtigte muss einen Wohnsitz in Deutschland haben, also wäre die Zuständigkeit dort. S. auch oben Anmerkung zu § 6 Abs. 2: der „regelmäßige Standort des Fahrzeugs“ ist nicht prüfbar.

### **Zu § 79 - Übergangs- und Anwendungsbestimmungen**

- In § 79 Abs. 5 sind die Nrn. 11 und 16 gleichlautend, red.
- Inhaltlich: Gemäß § 42 Absatz 4 ist das Ablaufdatum des Kurzzeitkennzeichens auf längstens fünf Tage ab der Zuteilung zu bemessen. Es ist daher nicht ersichtlich, warum Fahrzeugscheine für Kurzzeitkennzeichen, die seit Mai 2018 nicht mehr gültig sind, noch als Fahrzeugdokumente im Sinne dieser Verordnung fortgelten sollen. Die Nummern 11 und 16 in § 79 Abs. 5 wären damit auch inhaltlich zu streichen.

### **Zu Anlage 12 zu § 37 Abs. 4 FZV – Bevollmächtigung eines Großkunden zur Antragstellung nach § 35 Absatz 3 (neu)**

- Bei zwei sorgeberechtigten Elternteilen müssen beide zustimmen. Daher ist der Platz entsprechend vorzuhalten.

## **2. Zu Artikel 13 Folgeänderungen**

### **zu Absatz 2 - Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)**

Die vorgeschlagene Anpassung der Gebühren in der GebOSt ist nicht hinnehmbar. Die Gebührenspreizung zwischen dem analogen Vorgang vor Ort und dem internetbasierten Vorgang ist zu groß und die Gebühr für die Onlinevorgänge wird zu niedrig angesetzt. Die Gebührenabsenkung im elektronischen Verfahren geschieht, ohne auf die auch weiterhin in der Zulassungsstelle notwendigen Arbeitsschritte, die Einführungskosten für die neue Technik und die notwendige personalintensive Rückfallebene während der ersten drei Jahre Rücksicht zu nehmen. Die vorgenommenen Prüfungen zur zukünftigen Kostendeckung der Gebühren können wir nicht nachvollziehen, die Vorschläge erscheinen uns nicht belastbar.

Aufgrund des Beibehaltens aller Unterlagen und Dokumente mit Beginn des digitalen Prozesses der Abmeldung (Stufe 1), der Wiederanmeldung (Stufe 2) und der Neuzulassung und weiterer Prozesse (Stufe 3) ist der digitale Prozess mit einem Mehraufwand (Erhebung und Speicherung weiterer Kfz-Daten, Sicherheitscodes) gegenüber dem analogen Prozess verbunden. Diesen Mehraufwand der Zulassungsbehörden hatte der Ordnungsgeber in der Dritten Verordnung der Änderung der Fahrzeugzulassungs-Verordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr anerkannt. Demnach ergibt sich *„...insgesamt [...] ein Anstieg des Erfüllungsaufwands in den Zulassungsbehörden ab 2022 i. H. v. ca. 7,2 Mio. Euro pro Jahr für Personal. Durch die Umstellung der Prozesse in den nach Landesrecht zuständigen Behörden und die Schulungen des relevanten Personals entsteht insgesamt auf Landes-/Kommunalebene zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal von ca. 591.000 Euro und 1 Mio. Euro für Sachaufwendungen. Insgesamt wird für die Verwaltung ein einmaliger Umstellungsaufwand i. H. v. 1,652 Mio. Euro und zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. 7,2 Mio. Euro erwartet.“*

Es stellt sich daher die Frage, welche Erkenntnisse bezüglich von i-Kfz Stufe 4 vorliegen, die gestatten, von einem weitaus geringeren Aufwand des (neuen) digitalen Prozesses gegenüber dem analogen Prozess auszugehen. Der Prozess selbst wurde nicht verschlankt. Im Gegenteil

sind, wie im Einzelnen in der Stellungnahme aufgeführt, zusätzliche digitale und analoge Einzugs-, Kontroll- und Protokollpflichten hinzugekommen.

Alle Gebühren, die im Zusammenhang mit i-Kfz stehen, werden demgegenüber deutlich gesenkt. Zum Teil um bis zu 82 % (Internetbasierte Änderung der Anschrift des Halters innerhalb desselben Zulassungsbezirks). Begründet wird dies damit, dass die tatsächlich anfallenden Verwaltungsaufwände abgebildet werden sollen. Das ist nicht der Fall. Aus Sicht unserer Mitgliedstädte ist nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen die Gebühren für die internetbasierten Vorgänge derart gesenkt werden. Das Kostendeckungsprinzip ist nicht mehr beachtet. Je attraktiver die online-Zulassung wird, desto stärker werden die kommunalen Haushalte belastet. Dies entfaltet zudem eine falsche mittelfristige Anreizwirkung bei Ländern und Zulassungsstellen.

Dem steht gegenüber, dass eine entsprechende Entlastung der kommunalen Haushalte nicht absehbar ist, weil

- a) Personal auch bei internetbasierter Zulassung noch „Hand anlegen“ und stichprobenartig überprüfen (vgl. § 23 Abs.3 Nr. 1 FZV) muss,
- b) Personal für die Kundenanliegen vorgehalten werden muss, die entweder die digitalen Angebote nicht nutzen können (z.B., weil die Fahrzeuge nicht mit den TANs versehen sind) oder aber nicht wollen und
- c) gerade bei Zulassungsbehörden, die Großkunden betreuen, immer auch mit manueller Bearbeitung wegen fehlerhafter Technik (Zulassungsstelle als Rückfallebene) gerechnet werden muss.

Es ist damit davon auszugehen, dass die Kommunen die finanziellen Lasten einer längeren „Übergangszeit“ tragen müssen und damit letztlich tatsächlich andere Aufgaben (freiwillige Aufgaben z.B.) nicht mehr finanzieren können. Es wird daher die Frage von unseren Mitgliedstädten aufgeworfen, ob und inwieweit der Verordnungsentwurf damit ganz grundsätzliche Rechtspositionen der Kommunen berührt.

Würde die extreme Kostensenkung bei den internetbasierten Vorgängen beibehalten, kann der Personal- und Sachaufwand nicht mehr aufrechterhalten werden. Die neuen internetbasierten Gebühren decken die aktuellen Aufwendungen in den Zulassungsbehörden nicht.

Nach Umsetzung der i-Kfz-Stufe 3 wird uns von den Zulassungsbehörden geschildert, dass für einen i-Kfz Vorgang derzeit mehr Aufwand nötig ist als für denselben Vorgang, bei dem der oder die Antragstellende vor Ort ist. Es muss der Antrag eingesehen werden, genauso geprüft, die Dokumente gedruckt und die Plakettenträger bestempelt werden. Hinzu kommt, dass der Zulassungsbescheid erstellt und alle Unterlagen per Einschreiben verschickt werden müssen. Diese Kosten sind nicht separat von den Gebühren gedeckt. Bei jedem Vorgang ist eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I zu drucken. Das Ausfertigen einer Ersatz- Zulassungsbescheinigung Teil I kostet im Vergleich gemäß Geb.-Nr. 225 isoliert allein 11,10 EUR. Dem steht jetzt die mit dem Neuerlass der FZV vorgesehenen Gebührennummer 221.1.1 (Absenkung von 27,90 EUR auf 12,80 EUR) für die elektronische Neuzulassung gegenüber.

Bei den meisten Vorgängen ist ferner eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II zu drucken. Das Ausfertigen einer Ersatz-Zulassungsbescheinigung Teil II kostet gem. Geb.-Nr. 225 allein 10,20 EUR. Dabei ist noch nicht die Arbeitshandlung des Sachbearbeiters und die Prüfung berechnet. Zusätzlich kommen Gebühren für die Portalbetreuung und für das Einspielen der internetbasierten Anträge.

Im Ergebnis wird insbesondere für die neuen Tageszulassungen geschildert, dass der Mehraufwand bei den Zulassungsbehörden bei geringeren Gebühren stark unverhältnismäßig erscheint. Weder wird dem Kostendeckungsgebot Rechnung getragen, noch wird der Wert der Zulassung für den Antragsteller bei der Gebührenbemessung angemessen berücksichtigt.

Bei den Geb.-Nr. 221.2, 221.2.1, 221.9 und 221.9.1 wurde der Begriff „Umschreibung“ geändert in den Begriff „Adressänderung nach Wohnsitzwechsel“. Bisher wurde in eine „Umschreibung“ mit und ohne Halterwechsel differenziert. Im Falle eines Halterwechsel wurde „Umschreibung“ und nicht Adressänderung (wie bei Geb.-Nr. 221.10) zu Grunde gelegt.

Die Beschreibung zu den Geb.-Nr. 221.11.1 und 221.11.2 sind missverständlich. Gebühren entsprechend 221.1. (12,80 EUR), 221.7 (12,50 EUR) oder 224 (15,85/2,05 EUR). Welche Höhe hat der Betrag nun? Den (Gesamt)Betrag soll die zuständige Zulassungsbehörde einziehen und davon dann den Schnittstellenanteil bedienen?

Die Gebühren sollten, wie bisher, immer auf glatte 10 Cent gerundet werden (keine Gebühr in Höhe von 2,05 EUR!).

Unter Buchstabe D des Verordnungsentwurfs wird festgehalten „In den Haushalten der in den Ländern für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörden entsteht ebenfalls ein Haushaltsaufwand ohne Erfüllungsaufwand aufgrund der mit dieser Verordnung vorgenommenen Änderungen, insbesondere im Bereich der internetbasierten Fahrzeugzulassung.“ Für die weiteren Aussagen können wir dem Entwurf und der Begründung allerdings keine Evidenz entnehmen: a) „Die Kosten wurden bei der Bemessung der Gebühren für die jeweiligen Amtshandlungen berücksichtigt und werden dadurch ausgeglichen.“ und b) E.3 „der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen) verringert sich um 8,9 Millionen Euro“. Diese Aussagen werden von uns in Zweifel gezogen. Die Unterlagen und Kriterien zur Ermittlung der Gebühren sind offen zu legen, damit diese von Ländern und Kommunen umfassend geprüft werden können.

Als Beispiel für die Diskrepanz zwischen der avisierten Gebühr und dem tatsächlichen Aufwand für die Zulassungsbehörde wurde in einer aufkommensstarken Zulassungsstelle die Tarifstelle 221.7 herausgenommen und entsprechend eigenberechnet:

Nach Ermittlung der durchschnittlichen Bearbeitungszeit im Rahmen einer prozessorientierten Aufwandsbestimmung für den Unterfall der Tarifstelle 221.7 aus Anlass der Prüfung dieses Entwurfes, lautet die im Ergebnis ermittelte Gebühr 14,15 EUR. Die Gegenüberstellung allein bei dieser Tarifstelle lässt deutlich erkennen, dass allein hier eine Diskrepanz von rd. 4 EUR (40 %) vorhanden ist, die so nicht hingenommen werden kann.

Nach unserer Einschätzung zieht sich das Missverhältnis durch alle angepassten Gebührentatbestände bei den internetbasierten Zulassungsverfahren. Dies wurde in einer ersten Besprechung unter Teilnahme von 14 Zulassungsstellen bestätigt.

Die in Anlage 13 enthaltenen Gebühren bilden im Ergebnis nicht die mittleren Bearbeitungszeiten der internetbasierten Vorgänge ab. Wir erkennen die Absicht an, bei Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft einen kostenmäßigen Anreiz zur Nutzung der digitalen Angebote zu schaffen. Dies kann und darf aber nicht zu Lasten der Zulassungsbehörden geschehen. Diese müssen vom Verordnungsgeber in die Lage versetzt werden, kostendeckend die Pflichtaufgaben zu erfüllen. Die vorgesehene Gebührenerkung geht nach unserer Auffassung einseitig zu Lasten der kommunalen Haushalte und wirkt im Hinblick auf die verlässliche Aufgabenwahrnehmung auch für das angestrebte Ziel der besseren und schnelleren Großkundenbedienung dysfunktional.

Wir fordern daher, die Änderung der GebOst (Artikel 13) vom Verfahren des Neuerlasses der FZV abzukoppeln und erst anhand der realen Erfahrungen mit einem zeitlichen Nachlauf im Detail auszugestalten. In der Zwischenzeit bitten wir die Kalkulation der Kosten der BAST unter Bekanntgabe der teilgenommenen Behörden den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden vorzulegen. Wir bieten an, diese nach Prüfung gemeinsam zu erörtern und im Ergebnis in einem noch gemeinsam zu beschließenden Verfahren anzupassen.

Dabei sind ferner zu berücksichtigen:

- Die notwendige Beschaffung der technischen Geräte und Drucker,
- der Nachbearbeitungsaufwand im digitalen Verfahren,
- die notwendige technische Einarbeitung und die Zuverlässigkeit der Großkunden,
- die steigende Erwartungshaltung der Kundinnen und Kunden zur Dauererreichbarkeit der Zulassungsstelle,
- der aktuelle Personal- und Chipmangel und
- der absehbare Kostenanstieg durch Inflation und Tarifsteigerungen.

Insgesamt sollten die Gebühren für die internetbasierten Vorgänge moderat gesenkt und für die analogen Vorgänge ebenso moderat erhöht werden, damit dies eine angestrebte und durchaus auch erwünschte Anreizwirkung entfalten kann, ohne die Kostendeckung zu gefährden und/oder verfrühte Sparmaßnahmen auszulösen.

Eine Übergangszeit wird für erforderlich angesehen verbunden mit einer Evaluierung der getroffenen Maßnahmen.

### **3. Zu Artikel 14 Inkrafttreten**

Den vorgesehenen Termin zum 2. Mai 2023 halten wir im Hinblick auf die klärungsbedürftigen Fragen, die notwendigen Anpassungen und Ausschreibungen für unrealistisch und regen an, für das Inkrafttreten „zehn Monate nach Verkündung“ vorzusehen.

#### **4. Weitere klärungsbedürftige Punkte:**

Folgende offene Punkte im Hinblick auf die Funktionsweise der Großkundenschnittstelle bedürfen noch einer Klärung:

- Wie verläuft der Prozess innerhalb der Großkundenschnittstelle (GKS), wenn ein Großkunde nicht die kompletten Gebühren bezahlt oder die falschen Gebühren bezahlt? Wie ist vorzugehen, wenn sich ein Großkunde als unzuverlässig herausstellt? Welche Verantwortung trifft des Kraftfahrt-Bundesamtes und welche die Zulassungsbehörden? (Im Zweifelsfall entsteht auch hier zusätzlicher Aufwand für die Zulassungsbehörden).
- Wie ist zu vermeiden, dass es zu Komplikationen bei der Adresszuordnung von Großkunden kommt, vor allem dann, wenn ein Fahrzeughersteller mehrere Standorte u.a. in verschiedenen Zulassungsbezirken hat?
- Was ist bei der vollautomatisierten Verarbeitung bei Sonder-Kfz, bei blauen Rundumleuchten, gelben Blinklichtern oder erforderlichen Ausnahmegenehmigungen, die im Feld 22 eingetragen sind. Werden diese Vorgänge abgewiesen, um sie in der Zulassungsbehörde zu prüfen?
- Was passiert, wenn - wie derzeit noch häufig - die CoC-Datenbank durch den Hersteller nicht vollständig befüllt ist?
- Die nach der Eintragung eines Verwendungsnachweises eingezogenen Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II sollen durch die Zulassungsbehörde vernichtet werden?
- Wie kann verhindert werden, dass durch den Versand und das selbständige Kleben im Rahmen von i-Kfz, Plaketten auf Platinen mit Kennzeichen aufgebracht werden, welche durch die Zulassungsbehörde nicht zugeteilt wurden.
- die Anzahl von 500 Vorgängen/Jahr wird für die Einstufung als Großkunden aufgrund der vorliegenden Erfahrungswerte als zu gering angesehen.
- Was meinen die Begriffe „Gebührenvereinbarung“, „Sondervereinbarung“, „anderweitige Vereinbarung“ in Bezug auf die Abrechnung der Funktionen der Großkundenschnittstelle gegenüber dem KBA; kann es hier zu anderen, von den Gebühreneinteilungen abweichenden Kostenvereinbarungen kommen?

Wir bitten um Berücksichtigung der Anregungen und Hinweise im weiteren Verfahren und stehen für Rückfragen selbstverständlich gern zur Verfügung.