



Deutschland-Online Kfz-Wesen

– Programm zur Konzeption der Stufe 2 –

Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Version: 2.0
Stand: 13. September 2011

Inhaltsverzeichnis

Konzeption Stufe 2	3
Anlagen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
A1 Themensteckbriefe	6
1.1 Fahrzeugdokumente	6
1.1.1 CoC-Papier, Datenbestätigung	6
1.1.2 Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I), Anhängerverzeichnis	8
1.1.3 Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II)	10
1.1.4 Fahrzeugidentifizierung.....	12
1.2 HU/ Gutachten	14
1.2.1 Gutachten zur Zulassung von Kfz	14
1.2.2 Prüfbericht (HU- und SP-Datum).....	16
1.2.3 Prüfplakette.....	18
1.3 Kennzeichen/ Siegel	19
1.3.1 Kennzeichen	19
1.3.2 Siegelung.....	20
1.4 Versicherungsbestätigung.....	22
1.5 Verwertungsnachweis	23
1.6 Zulassungsantrag.....	24
1.6.1 Authentifizierung (natürliche Person)	24
1.6.2 Authentifizierung (juristische Person)	25
1.6.3 Vollmacht.....	26
1.6.4 Zulassungsantrag, Unterschrift	27
1.7 Zulassungsgebühren.....	29
1.7.1 Gebührenerhebung.....	29
1.7.2 Gebührenrückstandsprüfung.....	31
A2 Priorisierung der Themen	32
2.1 Definition der Kriterien.....	32
2.2 Detailergebnis der Priorisierung	33
A3 Geschäftsvorfälle in der Kfz-Zulassung	34

Konzeption Stufe 2

Die FB HH und das BMVBS haben sich unter Beteiligung der Geschäftsstelle des IT-Planungsrates am 05.10.2010 über die weitere Zusammenarbeit abgestimmt. Auf dieser Basis hat die FB HH eine Übersicht über Themen und Elemente der Zulassung erstellt, die für eine elektronische Abwicklung des Zulassungsverfahrens relevant sind (Anhang 1).

Person/ Unternehmen Nachweise führen	Querschnittsthemen: Recht, innere Sicherheit, Datenschutz, Finanzierung	Zulassungsantrag im Internet stellen	Authentifikation der Person online durchführen (Integration nPA und De-Ident)	Unterschrift für Antrag und Steuer im Online-Verfahren leisten	Handelsregisterauszug Nachweis führen
Kfz-Nachweise führen		Versicherungsbestätigung nachweisen. ggf. Anpassung an Online-Prozess	Verwertungsnachweis erbringen	Zulassungsbescheinigung Teil I+II online nachweisen und ändern	Kennzeichen entstempeln
Kfz-Steuer Zusammen mit dem Bundesministerium für Finanzen		Kennzeichen stempeln	Hauptuntersuchung nachweisen	Fahrzeug online identifizieren	Verfügungsberechtigung/ Haltereigenschaft nachweisen
Zulassungsgebühren		Steuerbescheid erstellen	Steuer bezahlen bzw. Erteilen der Einzugsermächtigung	Steuerrückstandsprüfung durchführen	Einholen der Unbedenklichkeitsbescheinigung
Organisation anpassen		Gebührenbescheid erstellen	Gebührenrückstandsprüfung durchführen	Gebühren im Internet entrichten	Rot = Lösung vordringlich
Technik verändern		Kooperation mit Dritten planen und durchführen	Einbezug der Kreise und Kommunen	Prozessabläufe verändern	
		Neuen XÖV-Standard XKfz erstellen	Online-Plattform	Neue Register in die Überlegungen einbeziehen (ggf. KBA)	

ABBILDUNG 1: DEUTSCHLAND ONLINE KFZ-WESEN - THEMENÜBERSICHT

Anschließend wurden die Themen danach priorisiert, inwieweit darauf beruhende Zulassungsvorgänge zeitnah umgesetzt werden können, etwa weil die materiellen Voraussetzungen weitgehend vorliegen. Die rot gekennzeichneten Themen sind besonders relevant und vordringlich zu berücksichtigen.

Am 04.08.2011 sind die FB HH und das BMVBS unter Beteiligung des KBA und der Geschäftsstelle des IT-Planungsrates zu folgendem Ergebnis gelangt: Das Projekt konzentriert sich in seiner weiteren Arbeit auf die Vorgänge „Online-Außerbetriebsetzung“ und „Online-Wiederzulassung“ und erstellt eine entsprechende Verfahrenskonzeption. Diese berücksichtigt die bisherigen in diesem Kontext aufgeworfenen Fragen sowie den IMK Beschluss zur „Siegelung“. Die Konzeption soll insbesondere auch Angaben zum Erfüllungsaufwand und zur technischen und rechtlichen Umsetzbarkeit enthalten.

Nachfolgend wird die Zuordnung der Themen zu den Vorgängen dargestellt:

1. Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs vom Betrieb auf öffentlichen Verkehrswegen, inklusive vorübergehender Stilllegungen.

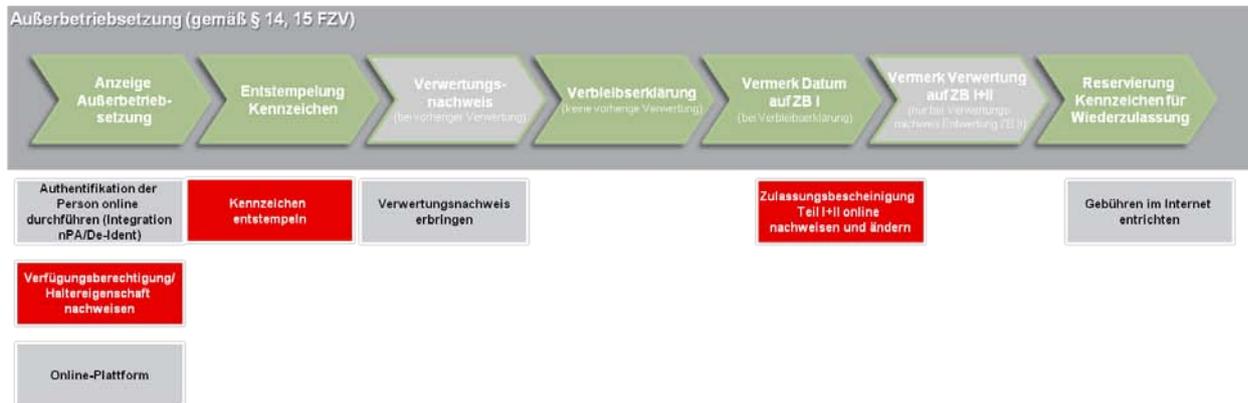


ABBILDUNG 3: VORGANG „AUßERBETRIEBSETZUNG“ NACH FZV UND VERWANDTE THEMEN

2. Wiederzulassung: Vorgang, welcher die Zulassung eines Fahrzeugs bzw. den Betrieb auf öffentlichen Verkehrswegen ermöglicht. Das Fahrzeug wurde zuvor schon einmal zugelassen und außer Betrieb gesetzt und die Fahrzeugdaten sind noch im ZFZR des KBA gespeichert.

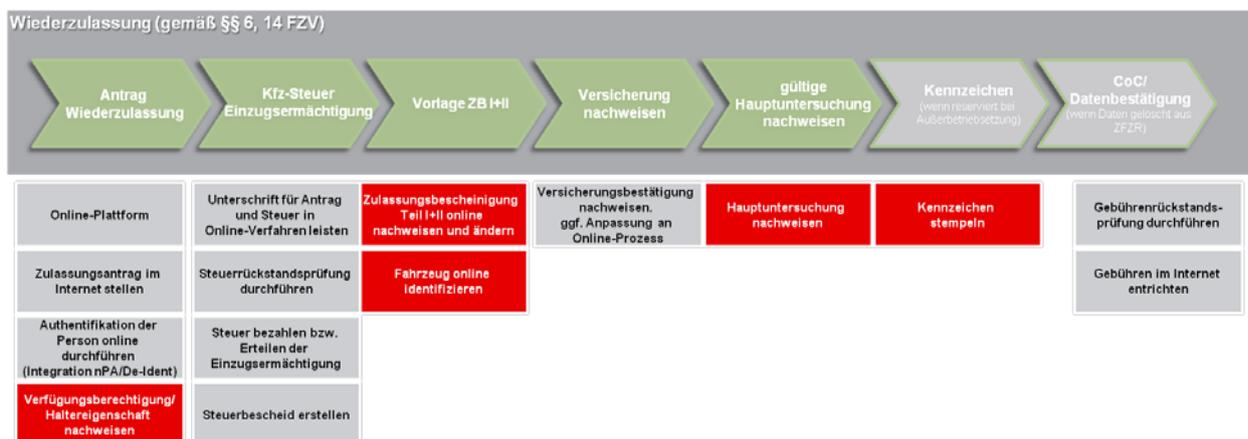


ABBILDUNG 4: VORGANG „WIEDERZULASSUNG“ NACH FZV UND VERWANDTE THEMEN

Die Verfahrenskonzeption zur Außerbetriebsetzung und Wiederzulassung wird in Abstimmung mit der Fachebene erstellt und Ende 2012 neben weiteren Ergebnissen der CdS-Konferenz als Auftraggeber des Vorhabens übergeben.

Anhang

A1 Themensteckbriefe

Die Themensteckbriefe skizzieren Rechtsgrundlagen, Funktionen in – und außerhalb des Zulassungsvorgangs, Herausforderungen für das Online Verfahren sowie die notwendigen Umsetzungsschritte.

1.1 Fahrzeugdokumente

1.1.1 CoC-Papier, Datenbestätigung

Gundinformationen	Rechts- grundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • Art. 18 der Richtlinie 2007/46/EG (Pflicht des Herstellers, jedem Kfz eine CoC beizulegen) • § 6 EG-FGV i.V.m. Art. 18 mit Anhang IX der RL 2007/46/EG (Ausstellung und Aussehen des CoC-Papiers) • § 2 Nr. 7, 8 FZV (Begriffserklärung) • § 3 Abs. 1 S. 2 FZV (Voraussetzung für die Zulassung) • § 4 Abs. 5 FZV (Mitführipflicht der CoC/Datenbestätigung zulassungsfreier Fahrzeuge) • § 6 Abs. 3 S. 1 FZV (Vorlage Übereinstimmungsbescheinigung bei Neuzulassung) • § 12 Abs. 2 FZV (Voraussetzung zur Ausfüllung einer ZB II) • § 20 Abs. 3a StVZO (Ausfertigung der Datenbestätigung durch Hersteller)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Eine gültige (nationale oder EG-) Typgenehmigung ist Zulassungsvoraussetzung. Sie werden nachgewiesen durch eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, CoC) oder eine (nationale) Datenbestätigung. Sie ist mit dem Zulassungsantrag bzw. bei Beantragung einer Zulassungsbescheinigung Teil II nachzuweisen.</p> <p>Das CoC ist die vom Hersteller ausgestellte Bescheinigung, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit zum Zeitpunkt der Herstellung einem nach der jeweiligen EG-Typgenehmigungsrichtlinie genehmigten Typ entspricht und in allen Mitgliedstaaten ohne weitere technische Prüfung zugelassen werden kann. Das CoC fasst die Daten des einzelnen Fahrzeugs zusammen und bildet die Grundlage für die Erfassung der Fahrzeugdaten in den Zulassungsbehörden. Die EG-Typgenehmigung ist bei erstmaliger Zulassung in Deutschland auch dann nachzuweisen, wenn bereits eine ZB II vorhanden ist (§ 6 Abs. 3 S. 1 FZV). Darauf kann verzichtet werden, wenn harmonisierte Fahrzeugpapiere eines anderen EU-Mitgliedstaates vorliegen. Für Fahrzeuge mit gültiger EG-Typgenehmigung darf keine erneute technische Prüfung verlangt werden, sofern sie nicht offensichtlich nach Verlassen des Werkes verändert worden sind.</p> <p>Die Datenbestätigung ist die vom Inhaber einer nationalen Typgenehmigung (allgemeine Betriebserlaubnis nach §§ 19 ff StVZO) für Fahrzeuge ausgestellte Bescheinigung, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung dem genehmigten Typ und den ausgewiesenen Angaben über die Beschaffenheit entspricht. Die Datenbestätigung ist bei erstmaliger Ausfertigung einer ZB II vorzulegen bzw. bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeugs, sofern nicht die ZB II vorgelegt werden kann (§ 6 Abs. 3. S. 2 FZV). Sie ist entbehrlich, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt für den Fahrzeugtyp Typdaten zur Verfügung gestellt hat und der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis durch Eintragung der vom Kraftfahrt-Bundesamt für den Abruf der Typdaten zugeteilten Typ- sowie Varianten-/Versionsschlüsselnummer im Fahrzeugbrief bestätigt hat, dass das im Fahrzeugbrief genannte Fahrzeug mit den Typdaten, die dieser Schlüsselnummer entsprechen, übereinstimmt (§ 20 Abs. 3a Satz 7 StVZO).</p>

	Funktion außerhalb der Zulassung:	Für die Polizei ist die Aushändigung der Übereinstimmungsbescheinigung/ Datenbestätigung zulassungsfreier Fahrzeuge stellvertretend für die ZB I wichtig, da die für die Kontrolle eines Fahrzeugs erforderlichen Einzeldaten ausschließlich in der Übereinstimmungsbescheinigung bzw. Datenbestätigung vollständig enthalten sind.
Onlinerelevanz	Herausforderung:	Das CoC ist ein von der EU vorgeschriebenes Papier, welches für eine Zulassung in Deutschland zwingend benötigt wird, da nur mit ihm der Nachweis geführt werden kann, dass das im EU-Ausland hergestellte Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht. Vorgegeben sind lediglich bestimmte Inhalte des CoC, sie können jedoch je nach Herkunftsland variieren und daher nicht automatisiert verarbeitet werden. Eine europaweite Datenbank wie die des KBA für Deutschland, aus der die Datensätze elektronisch und standardisiert abgerufen werden könnten, existiert nicht.
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<p>Da es sich beim CoC um ein EU-Thema handelt, sind rein nationalen Lösungen nicht sinnvoll. Mögliche Ansätze sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anknüpfung an die aktuelle Diskussion in der EU zur grenzüberschreitenden Kfz-Zulassung (siehe Online-Konsultation vom 3.3.2011) und Identifizierung des CoC als eines der Hindernisse. • Anregung einer Vereinheitlichung der auszustellenden CoCs, ggf. Einrichtung einer europaweiten Datenbank. • Verknüpfung mit dem Europäischen E-Government-Aktionsplan 2011 – 2015 (KOM(2010) 743 endg.): z.B. Kapitel 2.2.3 (Binnenmarkt, EU-weite Einführung grenzüberschreitender Dienste) und 2.3 (Effizienz und Effektivität der Regierungen und Verwaltungen, Verbesserung organisatorischer Abläufe und Verringerung der Verwaltungslasten).
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeughersteller • Fahrzeughändler • Flottenbetreiber • evtl. Zulassungsdienstleister • Polizei • EU

1.1.2 Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I), Anhängerverzeichnis

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<p>EU-Recht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtlinie 2003/127/EG der KOM vom 3. Dezember 2003 (Harmonisierung der Zulassungsbescheinigung für EU und Ermöglichung von Chipkartenformaten) <p>Nationales Recht</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 3 Abs. 1 S. 3 FZV (Die Zulassung erfolgt u.a. durch Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung.) • § 11 FZV i.V.m. Anlage 5, 6 (Ausstellung und Handhabung der ZB I) • § 11 Abs. 1 S. 2, 3 FZV (Ausstellung Anhängerverzeichnis) • § 13 FZV (notwendige Änderungen/ Erneuerung der ZB I/ Anhängerverzeichnis) • § 14 Abs. 1, § 15 FZV (Eintragungen auf der ZB I bei Außerbetriebsetzung)
	Definition/ Beschreibung:	Die Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I, ehemals Fahrzeugschein) ist der Nachweis der Zulassung eines Fahrzeugs zum Betrieb im öffentlichen Verkehr und wird im Rahmen der Zulassung eines Fahrzeugs von der zuständigen Zulassungsbehörde erstellt. Für mehrere Anhänger desselben Halters kann auf Antrag zusätzlich oder alternativ zur ZB I ein Anhängerverzeichnis erstellt werden, welches das Mitführen der jeweiligen ZB I des gerade genutzten Anhängers entbehrlich macht. Die ZB I sowie das Anhängerverzeichnis sind vom jeweiligen Fahrer des Kraftfahrzeugs mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Grundsätzlich muss die ZB I im Zulassungsverfahren eines Fahrzeugs der zuständigen Behörde vorgelegt werden, die diese dann ggf. ändert bzw. die Außerbetriebsetzung und ggf. Verwertung des Fahrzeugs auf der ZB I vermerkt.
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Die ordnungsgemäße Zulassung eines Fahrzeugs dient der Sicherheit im Straßenverkehr. Für die Sicherheitsbehörden ist die Kontrolle der ZB I wichtig, da die für die Überprüfung eines Fahrzeugs erforderlichen Einzeldaten in der ZB I enthalten sind.
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Eine Herausforderung ist die Mitführipflicht der ZB I, die einen physischen Gegenstand erforderlich macht, der bei Änderungen der Fahrzeug- oder Halterdaten angepasst werden muss. Diese Anpassungen müssen nach geltender Rechtslage ohne Hilfsmittel lesbar sein. Die bestehende EU-Richtlinie (Richtlinie 2003/127/EG), die eine Chipkarte grundsätzlich ermöglicht, entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik.</p> <p>Ein ersatzloser Wegfall des Anhängerverzeichnisses wäre für die Kfz-Zulassung online hilfreich, stellt aber für den Bürger einen Nachteil dar.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Bericht AG „Smartcard“ (2004) des BLFA-Fz zu elektronischen Fahrzeugdokumenten
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Änderung der Daten auf der ZB I bei Wohnsitz- oder Kennzeichenwechsel • Wegfall der Mitführipflicht, ggf. unter Schaffung von Alternativen zum Nachweis der Verkehrstauglichkeit des Kfz und der Nutzungsberechtigung des Fahrers • Einrichtung eines Registers als Unterstützung zum Abruf von Daten zur ZB I • Einführung der ZB I in Form eines elektronisch ein- und auslesbaren Mediums, ggf. Ausgestaltung mit oder ohne Display • ggf. Integration des Anhängerverzeichnisses in ein solches Dokument • Wegfall des Anhängerverzeichnisses
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • Automobilindustrie

- Weitere Prozessbeteiligte (Überwachungsinstitutionen, Fahrzeughändler)
- Datenschutz
- Sicherheitsbehörden

1.1.3 Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II)

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<p>EU-Recht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtlinie 2003/127/EG der KOM vom 3. Dezember 2003 (Harmonisierung der Zulassungsbescheinigungen in der EU und Ermöglichung von Chipkartenformaten) <p>Nationales Recht</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 3 Abs. 1 S. 3 FZV (Die Zulassung erfolgt u.a. durch Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung) • § 6 FZV Abs. 2, 3 (Vorlage und Bedeutung der ZB II im Zulassungsvorgang) • § 12 FZV i.V.m. Anlage 7 (Ausfertigung der ZB II) • § 13 Abs. 1 (Vorlage ZB II bei Änderungen zum Halter/Kfz) • § 14, Abs. 2 FZV (Vorlage ZB II bei Änderungen zum Halter/Kfz) • § 15 Abs. 1 FZV (Entwertung der ZB II bei Vorlage Verwertungsnachweis) • § 20 Abs. 3 StVZO (Ausfertigung der ZB II durch Hersteller)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II, ehemals Fahrzeugbrief) weist die Person aus, die im öffentlich-rechtlichen Sinne die Verantwortung und die Verfügungsberechtigung für das Kfz hat (Halter). Sie ist kein Eigentumsnachweis.</p> <p>Mit dem Antrag auf Zulassung eines Fahrzeugs ist die ZB II vorzulegen. Ist die ZB II noch nicht vorhanden, wird sie von der zuständigen Zulassungsbehörde (ebenso wie die ZB I) unter Nachweis der Verfügungsberechtigung (z.B. Kaufvertrag) ausgefertigt. I.d.R. wird die ZB II jedoch schon vom Fahrzeughersteller erstellt. Die ZB II führt die wichtigsten Fahrzeugdaten, den aktuellen Halter, den letzten Halter sowie die Gesamtzahl der früheren Halter auf. Neben der Neuzulassung muss die ZB II bei bestimmten Änderungen zum Halter (Umschreibung) oder Fahrzeug sowie bei der Außerbetriebsetzung in der Zulassungsbehörde vorgelegt und geändert (bei Verwertung auch entwertet) werden.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	<p>Die ZB II hat nach ständiger Rechtsprechung eine Indizfunktion hinsichtlich des zivilrechtlichen Eigentums. Insbesondere bei der Kreditfinanzierung spielt die ZB II als Sicherungsinstrument der Sicherungsübereignung eines Fahrzeugs eine Rolle. Im Gebrauchtwagenhandel ermöglicht sie den Gutgläubenserwerb, wenn die ZB II vorgelegt werden kann und keine sonstigen Gründe gegen dieses Eigentumsindiz sprechen. Diese Indizfunktion ist im Bewusstsein der Bevölkerung so stark verankert, dass sie oft als Eigentumsnachweis missverstanden wird.</p>
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Teile des Verkehrsbereichs halten die ZB II für verzichtbar. Einer ersatzlosen Abschaffung der ZB II stehen jedoch die Anforderungen des Fahrzeughandels und der Fahrzeugfinanzierer entgegen, die ohne Kompensation des Eigentumsindizes bzw. der Eigentumssicherung Nachteile für die Handelbarkeit von Gebrauchtwagen und Absicherung der Kfz-Finanzierung befürchten.</p> <p>Als physisches Medium, welches zwischen dem Kunden und der Zulassungsbehörde hin- und hergereicht und bearbeitet werden muss, steht die ZB II in der heutigen Form einer Kfz-Zulassung online entgegen.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Bericht AG „Smartcard“ (2004) des BLFA-Fz zu elektronischen Fahrzeugdokumenten • Bericht UAG ZB II (2007) der AG „DOL Kfz-Wesen“ zur Bewertung der ZB II • Bericht VMK-Bankenverband-AG (2010) des Vorhabens DOL „Kfz-Wesen“ zu Alternativen zur ZB II als Absicherung der Sicherungsübereignung und dessen

		Kenntnisnahme durch die GKVS am 15./16. September 2010
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none">• Ausführung der ZBII als elektronisches Dokument• Einrichtung bzw. Erweiterung eines öffentlich-rechtlichen Registers• Erstellung einer virtuellen ZB II (elektronischer Datenbestand) z.B. bei gewerblicher Zulassung• Wegfall der ZB II, ggf. unter Schaffung von Alternativen für den Bereich der Fahrzeugfinanzierung
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none">• Automobilindustrie• Fahrzeughändler• ggf. Flottenbetreiber (z.B. Leasing und Vermietung)• ggf. Fahrzeugfinanzierer• Datenschutz

1.1.4 Fahrzeugidentifizierung

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<p>EU-Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Art. 2 b), Art. 4, Art. 5 Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente von Fahrzeugen (Identifizierung als Teil der Zulassung) <p>Nationales Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 6 Abs. 8 FZV, Ausnahme-VO (Identifizierung vor Erstellung der ZB II und vor der Zulassung; Ausnahme-VO: Identifizierung spätestens bis Abschluss des Zulassungsverfahrens) und § 21 Abs. 1 S. 2 ff. StVZO (gutachterliche Überprüfung für Betriebserlaubnis bei Einzelfahrzeugen vorgeschrieben).
	Definition/Beschreibung:	<p>Unter der Identifizierung des Fahrzeugs im Zulassungsverfahren versteht man die Zuordnung konkreter Zulassungsdokumente zu einem konkreten Fahrzeug, üblicherweise durch die Feststellung der Übereinstimmung eines Fahrzeuges mit den Angaben in den ihm zugeordneten Papieren. Dies geschieht erstmalig im Rahmen der Erstellung der Dokumente, wenn die Zulassungsbescheinigungen (ZBen) ausgefertigt und dem Fahrzeug zugeordnet werden, sowie auch durch Überprüfung der bereits existierenden Dokumente und deren Übereinstimmung mit dem Fahrzeug im Zulassungsverfahren. Eine darüber hinaus gehende klare Definition der Identifizierung eines Fahrzeuges gibt es nicht, insbesondere keine eindeutige Feststellung, ob die Fahrzeugvorführung grundsätzlich Bestandteil der Identifizierung ist und nur in Ausnahmefällen darauf verzichtet werden kann oder ob die Vorführung der Ausnahmefall ist. Es ist davon auszugehen, dass der Vorführungsverzicht formal die Ausnahme ist, auch wenn die Praxis dies anders handhabt.</p> <p>Identifiziert wird ein Kfz</p> <ul style="list-style-type: none"> • im Falle einer Einzelbetriebserlaubnis bei Erstellung des Gutachtens (§ 21 Abs. 1 S. 2 ff. StVZO) • für die Ausfertigung der ZB II (§ 6 Abs. 8 FZV) • bei der Zulassung (§ 6 Abs. 8 FZV) • bei der Hauptuntersuchung. <p>Allgemeiner Zweck der Identifizierung mittels der ZBen ist die Überwachung der Vorschriftsmäßigkeit des Kfz und der Verantwortlichkeit für bzw. Verfügungsberechtigung über das Kfz.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Die Rechtsvorschriften zur Identifizierung stehen nach ihrem Wortlaut nicht in einem Alternativverhältnis zu einander. In der Praxis wird jedoch im Zulassungsverfahren auf die Identifizierung mittels Vorführung üblicherweise verzichtet und lediglich verlangt, dass die Papiere vorgelegt werden. Begründet wird dies damit, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • der serienmäßig hergestellte deutsche Neuwagen bei der Ausstellung des sog. „Werksbriefes“ (vom Hersteller dem konkreten Kfz bereits zugeordneter Vordruck der ZB II) hinreichend verlässlich identifiziert wurde bzw. • bei Kfz mit Einzelbetriebserlaubnis (auch Importfahrzeuge) die Identifizierung zuverlässig durch den Gutachter bei der Begutachtung gem. § 21 Abs. 1 StVZO erfolgt ist bzw. • ein Gebrauchtwagen, der bereits einer HU unterzogen worden ist, im Rahmen

		<p>derselben verlässlich identifiziert wurde und</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei gebrauchten Importfahrzeugen mit Certificate of Conformity (CoC) und ausländischen Kfz-Papieren die Identifizierung bei Erstellung der ausländischen Papiere erfolgt ist und diese nach EU-Recht anerkannt wird. <p>Eine Kfz-Zulassung online ist nicht möglich, wenn das Kfz durch die Zulassungsbehörde durch Vorführung identifiziert werden muss. Lediglich stichprobenartige Identifizierungen sind rechtlich problematisch. Die geltende Rechtslage sieht nach seinem Wortlaut weder eine Ermessensentscheidung vor, noch, dass auf Identifizierungen durch andere Stellen zurückgegriffen werden kann.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<p>Rechtlich: Schaffung einer rechtsklaren und praxisnahen Situation durch Ausgestaltung als Ermessensentscheidung, ggf. explizit mit dem Ermessensmaßstab, dass von der Vorführung abgesehen werden kann, wenn die Identifizierung durch eine entsprechende zuverlässige Stelle bereits erfolgt und belegt (Gutachten dem. § 21 StVZO etc.) ist. Die Kfz-Zulassung online müsste unter dem Vorbehalt, dass die zuständige Behörde ggf. eine Kfz-Vorführung verlangt, durchgeführt werden, der Maßstab des Ermessens wäre jedoch klar.</p> <p>Eine generelle Identifizierung nur über die Vorlage der ZB II ist unter Berücksichtigung des Zwecks der Identifizierung problematisch und sollte so nicht rechtlich verankert werden.</p> <p>Technisch: Technisch setzt eine Kfz-Identifizierung über die ZBen im Online-Verfahren ein elektronisch ein- und auslesbares Medium voraus oder sonstige Mechanismen, um die Existenz, die Echtheit und die Zugehörigkeit der Papiere zu dem konkreten Kfz online sicher nachzuweisen. Das Themenfeld „Fahrzeugidentifizierung“ ist bei den Themenfeldern „Fahrzeugdokumente“ sowie „HU/ Gutachten“ zu berücksichtigen.</p> <p>Organisatorisch: Um den Kunden den Weg zur Zulassungsbehörde zu ersparen, wäre eine Identifizierung des Kfz am Wohnort des Halters denkbar, jedoch mit hohem Aufwand für die Zulassungsstelle verbunden, selbst dann, wenn Identifizierungen durch Vorführung stichprobenartig durchgeführt werden.</p>
	Relevante Akteure:	Keine

1.2 HU/ Gutachten

1.2.1 Gutachten zur Zulassung von Kfz

Grundinformationen	Rechts- grundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 19 Abs. 2 StVZO (Wirksamkeit Betriebserlaubnis) • § 21 StVZO (Betriebserlaubnis Einzelfahrzeuge) • § 22 Abs. 2 StVZO (Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile) • § 23 StVZO (Gutachten Einstufung als Oldtimer) • § 29 StVZO (Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger) • § 47 StVZO (Einstufung als schadstoffarmes Auto) • § 48 StVZO (Einstufung Kfz in Emissionsklasse) • § 52 Abs. 4 Satz 2 StVZO (Pannenhilfefahrzeuge) • § 5 Abs. 3 FZV (Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen) • § 6 Abs. 7 FZV (Speicherung von Fahrzeugdaten) • § 7 FZV (Zulassung im Inland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat) • § 9 Abs.1 FZV (Oldtimerkennzeichen) • § 11 Abs. 4 FZV (Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug) • § 13 Abs. 1 FZV (Mitteilungspflichten bei Änderungen)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Technische Gutachten durch berechtigte Personengruppen (Gutachter bei Überwachungsinstitutionen) müssen in der Regel dann erstellt werden, wenn folgende Gegebenheiten vorliegen und diese als Grundlage für einen neuen Eintrag in die ZB I (Regelfall), in bestimmten Fällen auch für die ZB II (Betriebserlaubnis Einzelfahrzeuge), herangezogen werden müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderungen am Fahrzeug (z.B. Schadstoffklasse, technische Änderungen wie An- oder Umbauten oder Einstufung als Oldtimer), • Änderung/Umwidmung von Fahrzeugen im Sinne von Zulassungsfreiheit bzw. der Bauart von Fahrzeugen • Fahrzeugimporte, ohne genehmigte Typen bzw. nach Einzelgenehmigung • Änderung der Fahrzeugklasse • bei berechtigten Zweifeln an der Betriebsfähigkeit eines Fahrzeugs. <p>Im heutigen Zulassungsverfahren werden die Daten vom schriftlich vorzulegenden Gutachten durch den Sachbearbeiter manuell in das Örtliche Register übertragen. Es werden nur die Positionen aus dem Gutachten übernommen, die für den weiteren Prozess, also für den Ausdruck auf den Zulassungsbescheinigungen und Ablage im Register, notwendig sind. Eine Kopie des schriftlichen Gutachtens wird in den meisten Fällen zu den Akten genommen.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine

Onlinerelevanz	<p>Herausforderung</p>	<p>Heute fertigen zahlreiche kleine und große Überwachungsinstitutionen auf sehr unterschiedlichem Wege Gutachten aus. Die Aktualisierung von prüfdiensteigenen Datenablagen wird zeitlich und inhaltlich sehr unterschiedlich gehandhabt und ist keineswegs einheitlich. Zentrale, prüfdienstübergreifende Datenablagen, sind für Gutachten noch nicht vorgesehen. Ein Betreiber für solche Datenablagen wurde noch nicht definiert.</p> <p>Die Zurverfügungstellung der entsprechenden gutachterlichen Daten auf elektronischem Wege - für eine Kfz-Zulassung online, aber auch für den heute gültigen Zulassungsvorgang - kann Missbrauch, Fälschungen und Übertragungsfehler minimieren oder ganz verhindern.</p> <p>Die wesentliche Herausforderung besteht in der Festlegung eines für alle Beteiligten verbindlichen Gesamtprozesses unter Berücksichtigung folgender Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegung von Standards (Erstellung, Weiterleitung, Datenhaltung und Dateninhalte) • Festlegung der zeitlichen Übertragung aus unternehmensinternen Datenablagen • Zeitliche und inhaltliche Festlegung der Übertragungen an Zulassungsfachverfahren bzw. Online-Verfahren • Festlegung eines Betreibers (privat oder öffentlich) der Register/Datenablagen
Aktionen	<p>Vorarbeiten:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Teilprojekt XKfz wurden technischen Nachrichtentypen zu gutachterlichen Daten spezifiziert (siehe Projektübersicht XKfz-Standardisierung in der Anlage). • Einige große Überwachungsinstitutionen (z.B. DEKRA, TÜV-Organisationen) bieten heute bereits dedizierte Schnittstellen zur elektronischen Übernahme von Gutachterdaten in die Zulassungsfachverfahren an. • Erfahrungen des Pilotvorhabens der Zulassungsbehörde Marburg-Biedenkopf mit der Staatlichen Technische Überwachung Hessen (Gutachten nach §19 (2), §21 StVZO) in Stufe 1 • Erfahrungen aus der Umsetzung des eVB-Registers
	<p>Lösungsvarianten:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elektronische Bereitstellung der Gutachtendaten über Register (öffentlich/privat; zentral/dezentral) • Nutzung elektronisch ein- und auslesbarer Medien zur Speicherung der Gutachtendaten für den Halter (Nachweispflicht), ggf. in Verbindung mit Lösungen für die Fahrzeugdokumente • Nutzung der Ergebnisse des Teilprojektes XKfz-Standardisierung für die Übertragung von technischen Nachrichtentypen eines Gutachtens.
	<p>Relevante Akteure:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Überwachungsinstitutionen • Dachorganisationen, z.B. FSD Fahrzeugsystemdaten, arge tp21 • ggf. GDV • Arbeitsgruppe XKfz-Standardisierung

1.2.2 Prüfbericht (HU- und SP-Datum)

Gundinformationen	Rechts- grundlage:	<p>EU-Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Art. 3 Richtlinie 2009/40/EG (Nachweis der erforderlichen Untersuchungen notwendig) <p>Nationales Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 29 Abs. 9 StVZO (Untersuchungsbericht und Prüfprotokoll (Erstellung und Aushändigung an Halter bzw. Beauftragten)) • § 29 Abs. 10 S. 1-3 StVZO (Aufbewahrungspflicht des Halters für Untersuchungsbericht und Prüfprotokoll, Vorlage Zulassungsbehörde) • § 29 Abs. 10 S. 4 StVZO (Eingeschränkte Notwendigkeit der Vorlage des Prüfberichts bei der Zulassungsbehörde) • Anlage VIII ff StVZO (Untersuchung der Fahrzeuge) • § 30 Abs. 1 Nr. 5a FZV (Speicherung im zentralen Fahrzeugregister) • § 31 Abs. 1 Nr. 5a FZV (Speicherung im örtlichen Fahrzeugregister)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Der Prüfbericht der Hauptuntersuchung (HU) und ggf. das Prüfprotokoll sowie das Prüfbuch der Sicherheitsüberprüfung (SP) muss der Halter derzeit bei der Fahrzeugzulassung der Zulassungsbehörde zur Prüfung der Gültigkeit der HU bzw. der SP aushändigen. Der Prüfbericht muss jedoch nicht vorgelegt werden, sofern das Datum der nächsten HU für die Zulassungsbehörde aus anderen amtlichen Dokumenten ersichtlich ist. Die Fälligkeit der nächsten HU bzw. SP muss von der Zulassungsbehörde im örtlichen Fahrzeugregister erfasst sowie an das zentrale Fahrzeugregister übermittelt werden.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	<p>Anhand der Prüfberichte wird die technische Überwachung von Fahrzeugen dokumentiert.</p>
Onlinerelevanz	Heraus- forderung:	<p>Für die Zulassungsbehörde ist lediglich die Fälligkeit der HU bzw. der SP relevant. Weitere Informationen aus dem Prüfbericht bzw. -protokoll werden nicht benötigt. Die Zulassungsbehörde erfasst bzw. aktualisiert im Rahmen der Geschäftsvorfälle der Zulassung die Daten manuell in den Registern. Dies ist jedoch fehleranfällig und aufwändig.</p> <p>Derzeit agieren die zahlreichen Überwachungsinstitutionen sehr unterschiedlich bei der Speicherung der Prüfberichte und Fälligkeitsdaten (starke zeitliche Verzögerungen bei der Aktualisierung von Datenbanken, unterschiedliche Datenformate). Somit ist eine Abfrage durch die Zulassungsfachverfahren nur begrenzt möglich. Der gesamte Vorgang vom Ablauf über die zeitliche Abfolge bis hin zu den Dateninhalten müssten weitgehend standardisiert (Mindeststandards) werden.</p> <p>Eine physische Vorlage des Prüfberichts oder anderer amtlicher Dokumente ist zur Prüfung der Gültigkeit der HU nicht zwingend erforderlich, wenn eine entsprechende Registerabfrage möglich ist.</p> <p>Zu beachten ist, je dezentraler eine Datenhaltung von Prüfberichten erfolgt, desto schwieriger wird ein zeitnaher Abruf innerhalb des Zulassungsvorgangs via Internet; aber auch direkt im Zulassungsvorgang der Zulassungsbehörde.</p> <p>Die Geschwindigkeit von der Erstellung des Berichtes bzw. zur Ablage in der Datenhaltung der Prüfdienste ist von zentraler Bedeutung, wenn der Antragsteller der Zulassung nicht Stunden oder gar Tage auf einen automatisierten Abruf warten will oder kann.</p> <p>In vielen Fällen wird bereits heute auf eine Aktualisierung des Prüfdatums in den Registern verzichtet, so dass es zu Ungleichständen in der Aktualität der Daten kommt.</p>

Aktionen	Vorarbeiten:	Im Teilprojekt XKfz wurden technische Nachrichtentypen zum Prüfbericht spezifiziert (siehe Projektübersicht XKfz-Standardisierung in der Anlage).
	Lösungsvarianten:	<p>Zum elektronischen Datenaustausch sind verschiedene Varianten denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektronische Bereitstellung des HU-/SP-Datums über Register (öffentlich/privat; zentral/dezentral) • Ablage des Prüfberichts in einem elektronisch ein- und auslesbaren Medium des Halters, ggf. in Verbindung mit den Fahrzeugdokumenten • Verwendung des von einigen Überwachungsinstitutionen schon eingeführten HU-Codes (2D-Barcode mit einer 60-stelligen Klarschrift) <p>Grundsätzlich ist auch der Wegfall der Nachführung des HU-/SP-Datums in staatlichen Registern denkbar.</p>
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • Überwachungsinstitutionen • Dachorganisationen, z.B. FSD Fahrzeugsystemdaten, arge tp21 • ggf. GDV • Arbeitsgruppe XKfz-Standardisierung

1.2.3 Prüfplakette

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 29 Abs. 2 bis 8 StVZO • Anlage IX StVZO (Prüfplaketten sind von der Zulassungsbehörde oder zu HU berechtigten Personen zuzuteilen und auf dem hinteren Schild sicher anzubringen.) • Anlage IXb StVZO (Prüfmarke und SP-Schild für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen)
	Definition/Beschreibung:	<p>Die am hinteren Kennzeichen eines Kfz angebrachte Prüfplakette zeigt den Monat der nächsten Hauptuntersuchung (HU) an. Damit wird sichtbar, ob das Fahrzeug technisch sicher am Verkehr teilnehmen kann, also keine wesentlichen Mängel aufweist. Die Prüfplakette wird in der Regel durch den Prüfer einer Überwachungsinstitutionen nach Abschluss der Hauptuntersuchung zugeteilt und angebracht, wenn keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs gemäß Anlage VIII Nr. 1.2 StVZO bestehen, oder durch Mitarbeiter der Zulassungsbehörde, z.B. im Rahmen einer Neuzulassung. Bei wesentlichen Mängeln muss die Vergabe der Plakette verweigert werden.</p> <p>Sicherheitsüberprüfungen werden bei Bussen, die eine bestimmte Anzahl an Fahrgastplätzen übersteigen und bei Kraftfahrzeugen sowie Anhängern ab einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht durchgeführt. Die nach erfolgter Sicherheitsprüfung zugeteilte Prüfmarke, wenn das Fahrzeug gemäß Anlage VIII Nr. 1.3 StVZO keine Mängel aufweist, wird auf einem eigenen Prüfschild und nicht wie die Prüfplakette auf dem Kennzeichen angebracht. Prüfmarken sind von der Zulassungsbehörde zuzuteilen und von dem Halter oder seinem Beauftragten auf dem SP-Schild nach den Vorschriften der StVZO anzubringen oder von entsprechend berechtigten Personen zuzuteilen und von diesen auf dem SP-Schild anzubringen. SP-Schilder dürfen, im Unterschied zur Prüfplakette, auch vom Halter oder einem Beauftragten angebracht werden.</p> <p>Die Zulassungsbehörde hat bei jedem Zulassungsvorgang zu kontrollieren, ob die jeweiligen Prüffristen eingehalten wurden. Dazu muss der aktuelle Prüfbericht und bei Fahrzeugen, an denen Sicherheitsüberprüfungen durchzuführen sind, das aktuelle Prüfprotokoll und das Prüfbuch vorgelegt werden (siehe hierzu auch Themensteckbrief „Prüfbericht“).</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	<p>Mit der Prüfplakette wird die Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs dokumentiert. Diese Funktion der Prüfplakette dient zur Unterstützung der polizeilichen Verdachtsschöpfung, da die Prüfplakette auch aus dem fließenden Verkehr heraus erkennbar ist. Auch andere Verkehrsteilnehmer können eine Sichtkontrolle vornehmen. Für den Halter hat die Prüfplakette eine Erinnerungsfunktion an die Fälligkeit der nächsten Hauptuntersuchung.</p>
Onlinerelevanz	Herausforderung	<p>Muss die Prüfplakette noch angebracht werden, etwa bei einer Neuzulassung oder der Zuteilung eines neuen Kennzeichens, muss derzeit der Zulassungsbehörde das Kennzeichen vorgelegt werden. Für eine Kfz-Zulassung online ist die physische Vorlage des Kennzeichens jedoch hinderlich (Verlängerung der Prozesslaufzeit, Einsatz Lieferdienst).</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Vorschläge der AG Siegelung der AG DOL Kfz-Wesen, Oktober 2007
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Mögliche Lösungsvarianten stehen in einem engen Zusammenhang mit dem Thema „Siegelung“ bzw. sind von der Siegelung auf Prüfplaketten und -marken übertragbar. • Trennung von Zuteilung und Anbringung der Prüfplakette und Ausgestaltung der Prüfplakette so, dass diese etwa durch einen Lieferdienst oder den Halter angebracht werden kann (elektronisch, Form, Beschaffenheit, Sicherheitscodes etc.)
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • Überwachungsinstitutionen • Siegel- und Plakettenhersteller

1.3 Kennzeichen/ Siegel

1.3.1 Kennzeichen

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 1 Abs. 1 StVG, § 3 Abs. 1 S. 3 FZV (Zulassung durch Zuteilung eines Kennzeichens) • § 8 Abs. 1 FZV i.V.m. Anlage 1 bis 3 (Zuteilung von Kennzeichen, Kennzeichensystematik) • § 10 Abs. 3 FZV i.V.m. Anlage 4 (Ausgestaltung der Kennzeichen) • § 13 Abs. 3 und 4 FZV (Mitteilungspflicht bei Wechsel Zulassungsbezirks, Halterwechsel) • § 14 Abs. 1 FZV (Vorlage Kennzeichen zur Entstempelung bei Außerbetriebsetzung) • § 47 Abs. 1 Nr. 2 FZV (Wegfall Umkennzeichnungspflicht)
	Definition/ Beschreibung:	Das Kennzeichen teilt die Zulassungsbehörde dem Fahrzeug im Rahmen des Zulassungsvorgangs zu. Die Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichenschilder am Fahrzeug ist durch die FZV festgelegt. Die Echtheit der Kennzeichen wird durch die Abstempelung der Kennzeichenschilder mit einer Stempelplakette durch die Zulassungsbehörde (siehe Themensteckbrief zu „Siegelung“) bestätigt. Die Kennzeichnung von Fahrzeugen dient somit der Dokumentation der Vorschriftsmäßigkeit der Zulassung.
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Das Kennzeichen ermöglicht die eindeutige Identifizierung eines Fahrzeugs. Insbesondere durch die gute optische Lesbarkeit dient es als Fahndungshilfsmittel und unterstützt die polizeiliche Verdachtsschöpfung. Darüber hinaus erhöht es die Hemmschwelle einer illegalen Nutzung von Fahrzeugen. Für den Bürger hat das Kennzeichen häufig eine identitätsstiftende Funktion (Regionalbezug, Wunsch Kennzeichen).
Online-relevanz	Herausforderung:	Die Rolle des Kennzeichens im heutigen Zulassungsvorgang ermöglicht keine durchgängige elektronische Abwicklung des Zulassungsverfahrens, insbesondere durch den Regionalbezug der Kennzeichen (Wohnsitz des Halters) sowie die Verbindung von Kennzeichen und Siegel (siehe dazu Themensteckbrief „Siegelung“).
Aktionen	Vorarbeiten:	Beschluss des UA FEK vom 4.8.2010 sowie Beschluss des AK II der IMK vom 14.10.2010 mit Empfehlungen für Alternativen und Kompensationen zur Siegelung.
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Wegfalls der Umkennzeichnungspflicht, ggf. bundesweit • Einführung von elektronischen Kennzeichen • Einführung von lebenslangen Kennzeichen (personen- oder fahrzeugbezogen), ggf. Schaffung eines zusätzlichen am Kennzeichen anzubringenden Elements, welches einen regionalen Bezug herstellt
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsbehörden, Siegelhersteller

1.3.2 Siegelung

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 1 Abs. 1 StVG (Zulassung erfolgt u.a. durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens) • § 10 Abs. 3 FZV (Abstempelung Kennzeichen und Beschaffenheit des Siegels) • § 14 Abs. 1 S. 1 FZV (Vorlage Kennzeichen zur Entstempelung bei Außerbetriebsetzung) • Anlage 4 FZV (Ausgestaltung der Kennzeichen)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Die Siegelung umfasst die Ab- und Entstempelung von Kfz-Kennzeichen. Dies erfolgt durch eine Stempelplakette, im Folgenden als Siegel bezeichnet.</p> <p>Das Siegel dient zur Dokumentation des Zulassungsstatus zum Zeitpunkt der Zulassung. Mit dem Siegel wird die Echtheit der Kennzeichnung des Fahrzeugs bestätigt und erkennbar gemacht. Mit der Entstempelung wird die Außerbetriebsetzung sichtbar vollzogen.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	<p>Das Kennzeichen erhält mit der Siegelung einen Urkundenstatus, der Einfluss auf die Strafbarkeit (z.B. im Rahmen von Manipulationen) hat. Für die Sicherheitsbehörden dient das Siegel als Identifikationsmerkmal zum Vergleich des Inhabers, zur Erkennbarkeit im fließenden Verkehr und als regionales Unterscheidungsmerkmal. Damit wird die polizeiliche Verdachtsschöpfung unterstützt und die Barriere zum Missbrauch von Kennzeichen erhöht.</p>
Onlinerelevanz	Herausforderung	<p>Die Abstempelung von Kennzeichen durch eine Stempelplakette und die Entstempelung sind nach heutiger Gesetzeslage hoheitliche Akte und müssen durch Mitarbeiter der Zulassungsbehörde durchgeführt werden. Somit ist das Kennzeichen einem behördlichen Mitarbeiter zur Siegelung von dem Fahrzeughalter oder dessen Bevollmächtigten vorzulegen. Alternativ könnte das gesiegelte Kennzeichen über einen Lieferdienst übermittelt werden.</p> <p>In Teilen des Verkehrsbereichs wird eine Siegelung im Rahmen des Zulassungsvorgangs für nicht notwendig erachtet. Dem entgegen stehen die Anforderungen der Sicherheitsbehörden, die grundsätzlich die Funktion des Siegels erhalten wollen.</p>
Aktionen	Vorarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Vorschläge der AG Siegelung der AG DOL Kfz-Wesen, Oktober 2007 • Entwicklung des TAN-Verfahrens durch die Arbeitsgruppe DOL-Kfz-Wesen (Basiskonzept Teil 1 aus 2008) • Beschluss des UA FEK vom 4.8.2010 sowie Beschluss des AK II der IMK vom 14.10.2010 mit Empfehlungen für Alternativen und Kompensationen zur Siegelung
	Lösungsvarianten:	<p>Auf Grundlage des Prüfauftrags der VMK vom April 2009 hat die AG Siegelung im Rahmen des Vorhabens „Kfz-Wesen“ Lösungsvorschläge zur Siegelung erarbeitet. Folgende Vorschläge wurden durch den UA FEK und AK II aus Perspektive der Sicherheitsbehörden priorisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung einer „neuen manuellen Siegelung“, bei der das Siegel mit zusätzlichen Sicherheitsmerkmalen (Kennzeichen- und Seriennummer, FIN) ausgestattet wird. Eine Ausgestaltung ist auch als 3D-Siegel mit holografischem Speicher denkbar. Die Anbringung kann durch den Fahrzeughalter erfolgen, der das neue Siegel über einen gesicherten Versand erhält (kurz- bis mittelfristiger Ansatz). • Einführung von elektronischen Kennzeichen, bei denen auch ein Siegel elektronisch angezeigt werden kann (langfristiger Ansatz). • Einführung des TAN-Systems unter der Stempelplakette sowie des Stempelplakettenträgers

Relevante
Akteure:

- Innere Sicherheit (IMK-Gremien und Arbeitsgruppen, BfV)
- Datenschutz
- Schilderpräger
- Siegelhersteller

1.4 Versicherungsbestätigung

Gundinformationen	Rechts- grundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 1 PflVG (Verpflichtung zum Abschluss und Aufrechterhaltung einer Haftpflichtversicherung) • § 23 FZV (Versicherungsnachweis) in Verbindung mit § 3 FZV (Notwendigkeit einer Zulassung)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Die Versicherungsbestätigung dient dem Nachweis, dass eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung besteht. Die Versicherungsbestätigung ist vom Versicherer an die Zulassungsbehörde elektronisch zu übermitteln oder zum Abruf durch die Zulassungsbehörde bereitzuhalten.</p> <p>Seit 2008 erfolgt der Datenaustausch mit den Versicherungen im Kfz-Zulassungsvorgang elektronisch mittels der elektronischen Versicherungsbestätigung (eVB). Die eVB wird vom Versicherer zentral bei der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG (GDV DL) gespeichert und zum Abruf durch die Zulassungsbehörde bereitgehalten. Der Fahrzeughalter erhält einen alphanumerischen Code, welchen er bei der Zulassungsbehörde angeben muss.</p> <p>Die Zulassungsbehörde kann über die eVB-Nummer den bei der GDV DL bereitliegenden Datensatz abrufen und die Zulassung durchführen. Alle Zulassungsbehörden sind über das Kraftfahrt-Bundesamt an die GDV DL angebunden.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Online- relevanz	Heraus- forderung:	<ul style="list-style-type: none"> • Integration der eVB in eine Kfz-Zulassung online
Aktionen	Vorarbeiten:	Die für Stufe 1 angedachte Lösung des Piloten BW wird eine automatische Prüfung der eVB-Nummer im Rahmen der Datenvorerfassung ermöglichen (ab Mitte 2012). Zukünftig soll in BW auch die elektronische Beschaffung der eVB-Nummer über das Internet – während des Vorgangs zur Datenerfassung – ermöglicht werden.
	Lösungs- varianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Integration z.B. nach Modell von BW
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • Versicherungswirtschaft • GDV

1.5 Verwertungsnachweis

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<p>EU-Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Art. 5 Abs. 3 Richtlinie 2000/53/EG (über Altfahrzeuge) <p>Nationales Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 15 FZV i.V.m. § 4 Altfahrzeug-VO (Ausstellung Verwertungsnachweis) • § 30 Abs. 1 Nr. 27 FZV (Speicherung von Daten im ZFZR) • Anlage 8 FZV (Muster Verwertungsnachweis)
	Definition/Beschreibung:	<p>Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Klasse M1) oder zur Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5 Tonnen (Klasse N1) dürfen gemäß der Altfahrzeug-VO nur anerkannten Stellen (Annahmestelle, Rücknahmestelle, Demontagebetrieb) zur Verwertung überlassen werden. Der Demontagebetrieb ist verpflichtet, die Überlassung durch einen Verwertungsnachweis zu bescheinigen, wobei dieser auch durch die Annahme- oder Rücknahmestelle an den Halter/Eigentümer ausgehändigt werden kann.</p> <p>Das zur Verwertung überlassene Fahrzeug muss unter Vorlage des Verwertungsnachweises bei der Zulassungsbehörde endgültig außer Betrieb gesetzt werden.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	<p>Die Letzthalter von Altfahrzeugen können diese grundsätzlich unentgeltlich an den Hersteller/Importeur zurückgeben. Die Hersteller und Importeure sind zur Rücknahme der Altfahrzeuge verpflichtet und haben die ordnungsgemäße Entsorgung sicherzustellen. Die mit der Rücknahme und Verwertung verbundenen Kosten werden den Herstellern und Importeuren angelastet. Anhand der Aufnahme der Daten aus dem Verwertungsnachweis in das Zulassungsverfahren bzw. das ZFZR kann überprüft werden, ob die Hersteller/Importeure ihrer Rücknahmepflicht nachkommen.</p>
Online-relevanz	Herausforderung:	<p>Der Verwertungsnachweis ist von der Zulassungsbehörde zu prüfen und mit einem Bestätigungsvermerk versehen an den Halter/Eigentümer zurückzugeben. Dies erfordert grundsätzlich einen persönlichen Kontakt mit der Zulassungsbehörde. Zudem sind Daten aus dem Verwertungsnachweis von der Zulassungsbehörde manuell im Zulassungsfachverfahren zu erfassen und auch an das ZFZR zu übermitteln.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung bzw. Trennung vom Zulassungsverfahren, da keine zulassungstypische Regelung. Dem entgegen steht die EG-Richtlinie. • elektronische Übermittlung des Verwertungsnachweises • Einrichtung/Ergänzung eines Registers (öffentlich/privat, zentral/dezentral) • Speicherung der Daten zum Verwertungsnachweis auf einem elektronisch ein- und auslesbaren Medium, ggf. zusammen mit Fahrzeugdokumenten
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • BMU • Fahrzeughersteller und -importeure • ggf. Entsorgungswirtschaft

1.6 Zulassungsantrag

1.6.1 Authentifizierung (natürliche Person)

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 (und 3) FZV (Halterdaten, die im Antrag anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen sind)
	Definition/Beschreibung:	<p>Die Authentifizierung des Halters dient dazu, sicherzustellen, dass das Fahrzeug auf die richtige Person zugelassen wird. Eine Authentifizierung der Person ist sowohl für die Annahme des Zulassungsantrags notwendig, da das Zulassungsverfahren nur auf Antrag in Gang gesetzt werden kann und sicher gestellt sein muss, dass der Antragsteller tatsächlich der ist, der er behauptet zu sein und das Verfahren auch in Gang setzen will, als auch für die Aushändigung des abgestempelten Schildes, welches ebenfalls nur an eben diese Person ausgegeben werden darf.</p> <p>Bei der Zulassung in der Zulassungsbehörde ist die Authentifizierung der Person des Antragstellers/ Halters durch eine Überprüfung des Personalausweises bzw. entsprechender Papiere eben der Person, die in die Zulassungsbehörde gekommen ist, unproblematisch. Einmal bei der Annahme des Antrags authentifiziert wirkt diese für den gesamten Vorgang in der Zulassungsbehörde, solange die Person vor Ort ist, fort.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Bei einer Kfz-Zulassung online fallen die beiden Vorgänge – Antragstellung und Übergabe der abgestempelten Schilder – räumlich und zeitlich auseinander. Zudem findet bis zur Schilderübergabe kein direkter Kontakt der Zulassungsbehörde mit dem Antragsteller/ Halter statt, ggf. nicht einmal dann, wenn Dritte für die Übergabe eingesetzt werden. Es muss daher sowohl für die Antragstellung als auch für die Übergabe eine Authentifizierung erfolgen. Auf die Authentifizierung bei Schilderübergabe kann nicht verzichtet werden, auch wenn bei der Antragsstellung bereits eine Authentifizierung erfolgt ist.</p> <p>Sofern die Siegel versandt werden, muss in geeigneter Weise der Empfänger authentifiziert werden.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz der eID-Funktion des neuen Personalausweises (nPA) beim Pilot Berlin Erfahrungen/Entwicklungen aus dem Anwendungstest des nPA
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz des nPA mit der eID-Funktion sowohl bei der Antragstellung online, also auch ggf. bei der Übergabe der Schilder und/oder Siegel sowie der Fahrzeugdokumente. Für Drittstaatsangehörige (nicht EU-Bürger) Nutzung des elektronischen Aufenthaltstitels (eAT) Für EU-Bürger Nutzung der Initiativen der EU im Rahmen des E-Government Aktionsplans 2011-2015 zur europaweiten Nutzung von Dienstleistungsangeboten
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> BMI Datenschutz ggf. Beteiligte des nPA-Anwendungstests ggf. BAMF (bzgl. nichtdeutscher Antragsteller)

1.6.2 Authentifizierung (juristische Person)

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 FZV (Name/ Bezeichnung und Anschrift einer juristischen Person als Halter sind bei Antragstellung anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Die Authentifizierung des Halters dient dazu, sicherzustellen, dass das Fahrzeug auf die richtige (juristische) Person zugelassen wird, da der Halter auch der Verantwortliche für das Kfz ist. Eine Authentifizierung der Person ist für die Annahme des Zulassungsantrags notwendig, da das Zulassungsverfahren nur auf Antrag in Gang gesetzt werden kann. Auch darf das abgestempelte Schild nur an einen Vertreter der als Halter eingetragenen juristischen Person ausgegeben werden. Bei juristischen Personen tritt hinzu, dass sichergestellt sein muss, dass die juristische Person tatsächlich existiert und die richtige (natürliche) Person für die juristische Person handelt.</p> <p>Für die Authentifizierung juristischer Personen tritt zu der Authentifizierung einer natürlichen Person die Notwendigkeit, ggf. einen Nachweis über eine juristische Person zu führen. Die ggf. zu führenden Nachweise im Zulassungsverfahren sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Authentifizierung der juristischen Person. Authentifizierung der für sie handelnden natürlichen Person. Nachweise, dass die natürliche Person für sie handeln darf.
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Für juristische Personen gibt es eine Vielfalt von Erscheinungsformen, von denen nur ein Teil sich über (elektronisch anzufordernde) Ausdrücke (früher: Auszüge) aus Vereins-, Genossenschafts- oder Handelsregister authentifizieren kann. Aus diesen Auszügen kann sich auch der/die Person/en ersehen lassen, die für die juristische Person handlungsbefugt sind. Auf die Richtigkeit der Angaben der Register darf grundsätzlich vertraut werden, jedoch können sie durch fehlende Aktualisierung trotzdem unrichtig sein.</p> <p>Für einige juristische Personen des Privatrechts, die in keinem entsprechenden Register geführt werden, lediglich teilrechtsfähige juristische Personen wie oHGs und KGs, juristische Personen des öffentlichen Rechts (Körperschaften, Anstalten, Stiftungen), Behörden und ausländische juristische Personen muss der Nachweis ihrer Daten wie auch die Vertretungsmacht der für sie handelnden Person anders geführt werden. In der Praxis geschieht dies für Behörden durch die Vorlage einer Vollmacht und einen Identitätsnachweis des Handelnden, also Personalausweis oder ggf. Dienstausweis, für juristische Personen ohne entsprechendes Register durch einen anderweitigen Nachweis wie einen Briefkopf sowie eine Vollmacht und Identitätsnachweis für die handelnde Person. Diese Nachweise sind bisher nicht online abbildbar.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> Elektronische Übermittlung/Weiterleitung des Registerausdrucks an die Zulassungsbehörde, direkt aus dem Register oder ggf. unter Einsatz von De-Mail Identitätsnachweis der handelnden Person durch Authentifizierung per nPA Übermittlung von Dokumenten wie Briefköpfe, Vollmachten per De-Mail
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> BMI/ CC De-Mail ggf. BMJ Datenschutz

1.6.3 Vollmacht

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • §§ 164 ff. BGB
	Definition/ Beschreibung:	<p>Der Erteilung einer Vollmacht bzw. einer Prokura ist notwendig, wenn eine Person für eine andere bzw. für eine juristische Person das Kfz zulassen soll. Diese muss im Zulassungsverfahren nachgewiesen werden können. Beide müssen demzufolge authentifiziert werden (siehe Themensteckbrief „Authentifizierung (juristische Person“).</p> <p>Eine Vollmacht kann formlos erteilt werden, indem sie gegenüber dem zu Bevollmächtigenden oder einem Dritten gegenüber erklärt wird. Sie ermächtigt zu rechtsgeschäftlichem Handeln im Namen des Vertretenen.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Online-relevanz	Herausforderung:	Im Online-Verfahren fallen alle Möglichkeiten, die Vollmacht nachzuweisen, welche auf der Vorlage von Dokumenten oder auf der unmittelbaren Anwesenheit des Vertretenen beruhen, weg. Der Vertreter muss nachweisen können, dass er tatsächlich bevollmächtigt ist, das Zulassungsverfahren für den Dritten durchzuführen.
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Übermittlung der Vollmacht ggf. zusammen mit Authentifizierungsnachweis per De-Mail und/oder Einsatz des nPA
	Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> • BMI/ CC De-Mail • ggf. BMJ

1.6.4 Zulassungsantrag, Unterschrift

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 1 Abs. 1 S. 2 StVG, § 3 Abs. 1 S. 2 FZV, § 6 Abs. 1 S. 1 FZV (Notwendigkeit eines Zulassungsantrags durch den Halter an die Zulassungsbehörde) • § 6 FZV (Inhalt des Zulassungsantrags) • Datenübermittlung im Steuerverfahren: Steuerdaten- Übermittlungsverordnung, insbesondere § 1 Abs. 1 (elektronische Übermittlung von Steuerdaten) und § 7 (Authentifizierung auch anders als mit elektronischer Signatur möglich)
	Definition/ Beschreibung:	Das Zulassungsverfahren wird durch den Antrag desjenigen, der verfügungsberechtigt über das Kfz ist, überhaupt nur in Gang gesetzt. Im Antrag sind diverse Daten zum Halter sowie zum Fahrzeug anzugeben und ggf. nachzuweisen.
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Der Zulassungsantrag dient in einigen Ländern gleichzeitig als Kfz-Steuererklärung.
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Für das Zulassungsverfahren gelten keine besonderen Formvorschriften, so dass die Antragstellung grundsätzlich formfrei ist und prinzipiell elektronisch durchgeführt werden könnte. Die zuständigen Zulassungsbehörden verlangen jedoch üblicherweise aufgrund ihrer Gestaltungsfreiheit (§ 10 VwVfG) z.B. aus Beweis- oder Effizienzgründen in Anbetracht des Umfangs eines Zulassungsantrags Schriftlichkeit.</p> <p>Soweit Schriftform im Verwaltungsverfahren verlangt wird, wie faktisch beim Zulassungsverfahren der Fall, muss ein Antrag üblicherweise eigenhändig unterschrieben werden. Ausnahmen sind möglich, wenn der Zweck der Unterschrift, den Antragsteller eindeutig zu identifizieren und sicher zu stellen, dass er wirklich die Absicht hatte, das Zulassungsverfahren in Gang zu setzen, anderweitig gesichert ist.</p> <p>Der Antrag an sich und seine Ausgestaltung (schriftlich, elektronisch, mit vorgedrucktem Formular etc.) liegt in der Zuständigkeit der Länder, was einen größeren Variantenreichtum deutschlandweit zur Folge hat, obwohl die inhaltlichen Elemente durch Bundesrecht einheitlich festgelegt sind.</p> <p>Der Zulassungsantrag dient gleichzeitig als Kfz-Steuererklärung und muss daher die für eine Steuererklärung erforderliche Form einhalten, die sich nach der Steuerdaten- Übermittlungs-Verordnung richtet. Zumindest für die Übermittlung an die Steuerbehörden wird demnach nicht notwendigerweise eine elektronische Signatur, aber jedenfalls eine Authentifizierung des Antragstellers und eine Gewährleistung der Authentizität und Integrität der übermittelten Daten verlangt.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Verzicht auf den Antrag ist nicht möglich, da der Antrag das Zulassungsverfahren überhaupt erst auslöst. • Grundsätzlich elektronische Antragstellung der Kfz-Zulassung (rechtlich möglich) <ul style="list-style-type: none"> ○ Nutzung des nPA (eID oder QES) als Unterschriftssurrogat wegen Funktion des Antrags als Kfz-Steuererklärung (das BMF als zuständiges Ministerium muss ein Programm für die Datenübermittlung bestimmen und entsprechende Schnittstellen zur Verfügung stellen) ○ ggf. Kfz-Steuererklärung nach ELSTER-Vorbild (postalischer Versand der unterschriebenen Steuererklärung nach vorheriger elektronischer Datenübermittlung) • Trennung von Antrag zur Kfz-Zulassung und Kfz-Steuererklärung

Relevante
Akteure:

- BMF (Kfz-Steuer)
- Datenschutz

1.7 Zulassungsgebühren

1.7.1 Gebührenerhebung

Grundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 6a Abs. 1 Nr. 1a (Nr. 3 für Stilllegung), § 1 Abs. 1 Satz 1 StVG i.V.m. § 6a Abs. 2 StVG, § 1 Abs. 1 GebOSt, entsprechende Nr. der GebTSt (Höhe der Gebühren) • § 6 GebOSt, § 14 Abs. 1 Satz 3, § 17 VwKostG (Kostenentscheidung formfrei, Entrichtung der Gebühren)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Die für die Zulassung von Fahrzeugen zu erhebenden Gebühren gemäß GebOSt sind von Amts wegen festzusetzen. Dem Kostenschuldner ist die Entscheidung über die Kosten mitzuteilen, wobei dies mündlich erfolgen kann. Auf Antrag ist die Kostenentscheidung schriftlich zu bestätigen. Die von der Zulassungsbehörde für den jeweiligen Zulassungsvorgang gemäß GebTSt (Anlage der GebOSt) festgesetzte Gebühr ist vom dem Kostenschuldner zu entrichten. Dabei legt die Zulassungsbehörde in ihrer Kostenentscheidung, die, soweit möglich, zusammen mit der Sachentscheidung ergehen soll, fest, wie die Gebühr zu entrichten ist. Der Kostenschuldner hat die Gebühr, sofern die Zulassungsbehörde nichts anderes festlegt, sofort zu bezahlen.</p> <p>Da die Mitteilung der Kostenentscheidung grundsätzlich formfrei ist, wird diese dem Kostenschuldner in der Regel mündlich von der sachbearbeitenden Person mitgeteilt. Aus der Kostenentscheidung muss mindestens die kostenerhebende Behörde, der Kostenschuldner, die kostenpflichtige Amtshandlung, die als Gebühren und Auslagen zu zahlenden Beträge sowie wo, wann und wie die Gebühren und die Auslagen zu zahlen sind, hervorgehen. Der Kostenschuldner erhält die erforderlichen Unterlagen um die Zahlung an der Kasse (am Kassenautomat oder beim Kassenspersonal) in bar oder mittels EC-Karte und PIN-Eingabe zu tätigen. Als Beleg erhält er eine Quittung über die entrichteten Gebühren, jedoch meist keinen schriftlichen Gebührenbescheid. Die Einzahlquittung ist in der Regel der sachbearbeitenden Person vorzulegen, erst dann erfolgt die Zulassung und somit der Abschluss des Verfahrens. Damit ist gewährleistet, dass keine Gebührenrückstände aus dem jeweiligen Vorgang entstehen. Nur in Ausnahmefällen, etwa bei Großkunden, deren Zuverlässigkeit nachgewiesen ist, wird die Zahlung per Rechnung vereinbart.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Onlinerelevanz	Herausforderung:	<p>Bei der Wahl der Zahlungsart ist ein wesentliches Kriterium für die Zulassungsbehörde, dass der Geldeingang gewährleistet ist und der Zulassungsbehörde möglichst kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht. Auch ist zu berücksichtigen, dass die Zulassungsbehörden einen Anteil an ausländischen Kunden ohne Bankverbindung in Deutschland haben.</p> <p>Entstehen in einem Online-Verfahren von den derzeit in der Gebührenordnung festgelegten Gebührensätzen abweichende Kosten, deckt die GebOSt dies derzeit nicht ab, so dass diese nicht erhoben werden können.</p>
Aktionen	Vorarbeiten:	Keine
	Lösungsvarianten:	<p>Gebührenbescheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektronische Übermittlung des Gebührenbescheids an den Kostenschuldner, ggf. unter Nutzung von De-Mail • nachgelagerte postalische Zusendung des Gebührenbescheids • ggf. Anpassung der GebOSt bezüglich Online-Transaktionen (auch Ermäßigungen)

möglich/denkbar)

Zahlungsverfahren:

- Vorkasse etwa per Überweisung durch den Kostenschuldner als sicherste Zahlungsart für die Zulassungsbehörde, verzögert aber das Verfahren, da der Geldeingang vor Abschluss des Verfahrens abgeschlossen wird
- Nutzung weiterer Zahlungsmöglichkeiten, die in das Online-Verfahren integriert werden können und bei welchen die Zulassungsbehörde eine Zahlungsgarantie erhält sowie der Zulassungsbehörde und dem Fahrzeughalter keine unverhältnismäßig hohen Kosten für die Zahlungsabwicklung entstehen.
- Zentrale Zahlungsverkehrsplattform, bspw. betrieben von ZIVIT für den Bund

Relevante
Akteure:

- ggf. Zahlungsdienstleister

1.7.2 Gebührenrückstandsprüfung

Gundinformationen	Rechtsgrundlage:	<ul style="list-style-type: none"> • § 6a Abs. 8 StVG (optionale Gebührenrückstandsprüfung) • Landesverordnungen (außer MV, SN)
	Definition/ Beschreibung:	<p>Bei einer Prüfung auf Gebührenrückstände wird durch die Zulassungsbehörde ermittelt, ob aus vorausgegangenen Zulassungsvorgängen rückständige Gebühren und Auslagen für die verfassungsberechtigte Person des Fahrzeugs (künftiger Fahrzeughalter) bestehen und je nach Landesverordnung, ob die für den aktuellen Zulassungsvorgang zu entrichtenden Gebühren bezahlt worden sind. Landesspezifisch ist auch, ob die Prüfung auf rückständige Gebühren nur innerhalb des jeweiligen Zulassungsbezirks oder innerhalb des Bundeslandes auch darüber hinaus erfolgen darf. Die Zulassung kann von der Entrichtung der (rückständigen) Gebühren abhängig gemacht werden, wobei ein Teil der Länder hier Bagatellgrenzen (meist 10 €) festgelegt hat.</p> <p>Das Eintreiben rückständiger Gebühren verursacht vor allem durch zwangsweise Durchsetzung der Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen mit mangelndem Versicherungsschutz, der Abmeldung bei Kraftfahrzeugsteuerrückständen und der Betriebsuntersagung bei verkehrsunsicheren Fahrzeugen in den Zulassungsbehörden einen erheblichen Verwaltungsaufwand. Sofern nicht die Zulassung von Fahrzeugen von der Entrichtung der rückständigen Gebühren abhängig gemacht wird. Aus datenschutzrechtlichen Gründen darf nur dem künftigen Fahrzeughalter Auskunft über etwaige Rückstände gegeben werden. Somit muss eine Identifizierung des künftigen Fahrzeughalters erfolgen. Wird die Zulassung durch Dritte beantragt, kann die Zulassungsbehörde gemäß den derzeitigen Landesverordnungen die Höhe der Rückstände diesem nur mitteilen, wenn eine schriftliche Einverständniserklärung des künftigen Fahrzeughalters vorliegt.</p>
	Funktion außerhalb der Zulassung:	Keine
Online-relevanz	Herausforderung:	Integration der Gebührenrückstandsprüfung in die Kfz-Zulassung online unter Berücksichtigung der oben genannten Anforderungen (etwa Sicherstellung, dass kein unberechtigter Dritter Informationen zu Gebührenrückständen erhält)
Aktionen	Vorarbeiten:	Die für Stufe 1 angedachte Lösung des Piloten BW wird eine Prüfung der Gebührenrückstände beinhalten (ab Mitte 2012).
	Lösungsvarianten:	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der Kfz-Zulassung online nur dann, wenn keine Gebührenrückstände bestehen (Abbruch des Verfahrens bei Rückständen durch „neutrale“ Mitteilung) • Zur Bezahlung von Gebührenrückständen im Online-Verfahren siehe Lösungsvarianten im Themensteckbrief „Gebührenerhebung“ • Identifizierung des Fahrzeughalters bereits im Rahmen der Antragsstellung erforderlich, siehe hierzu Lösungsvarianten in den Themensteckbriefen zu „Authentifizierung“
	Relevante Akteure:	Keine

A2 Priorisierung der Themen

Die Priorisierung der Themen wurde durchgeführt, um diejenigen Vorgänge zu ermitteln, die zeitnah im Rahmen der Stufe 2 umgesetzt werden können.

Die Rangfolge ergibt sich wie folgt aus den Kriterien „Komplexität“, „Umsetzbarkeit“, „Prozessrelevanz“ und „Forderungen von Experten sowie Berücksichtigung bisheriger Projektergebnisse“:

1. Kennzeichen/Siegel (Kennzeichen, Siegelung)
2. Fahrzeugdokumente (CoC-Papier/Datenbestätigung, Zulassungsbescheinigung Teil I/Anhängerverzeichnis Zulassungsbescheinigung Teil II)
3. HU/Gutachten (Gutachten, Prüfbericht, Prüfplakette)
4. Zulassungsantrag (Authentifizierung (natürliche Person), Authentifizierung (juristische Person), Vollmacht, Zulassungsantrag/ Unterschrift)
5. Fahrzeugidentifizierung
6. Zulassungsgebühren (Gebührenerhebung, Gebührenrückstandsprüfung)
7. Verwertungsnachweis
8. Versicherungsbestätigung.

2.1 Definition der Kriterien

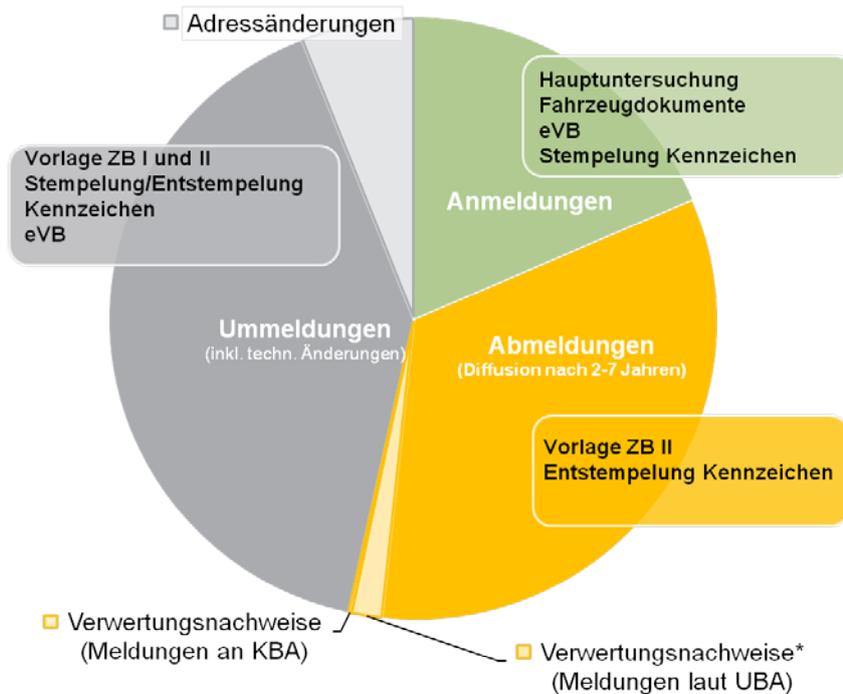
<i>Kriterium</i>	<i>Beschreibung</i>
Komplexität	Das Kriterium „Komplexität“ bildet ab, ob ein Element bzw. ein Themenfeld als eigenständig angesehen werden kann und somit auch Lösungen unabhängig von den weiteren Elementen erarbeitet werden können oder ob es eine hohe Anzahl von Verknüpfungen zu anderen Elementen des Zulassungswesens gibt, welche bei der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen berücksichtigt werden müssen. Zudem kann ein Element auch über den Verkehrsbereich hinausgehend eine Funktion haben, die bei der Erarbeitung einer Lösung zu berücksichtigen ist. Je ausgeprägter diese Verknüpfung, desto komplexer wird das Thema eingestuft. Hohe Komplexität ist gleichbedeutend mit hoher Priorität.
Umsetzbarkeit	Das Kriterium „Umsetzbarkeit“ bildet ab, ob Veränderungen bzw. Lösungen zu den Elementen kurzfristig umsetzbar erscheinen, ob Rechtsänderungen nur in geringem Umfang erforderlich oder ob die Umsetzung wegen aufwändigen organisatorischen und technischen Änderungen nur längerfristig umsetzbar sind. Kurzfristig mögliche Umsetzung ist gleichbedeutend mit hoher Priorität.

<i>Kriterium</i>	<i>Beschreibung</i>
Prozessrelevanz	Das Kriterium "Prozessrelevanz" bildet ab, ob ein Thema in nahezu allen relevanten Vorgängen (Massengeschäftsvorfälle) bedeutend ist. Etwa muss die Zulassungsbescheinigung Teil I bei nahezu allen Vorgängen vorgelegt werden. Darüber hinaus gibt es aber auch Elemente, etwa den Verwertungsnachweis, die nur in vereinzelt Zulassungsvorgängen eine Rolle spielen. Hohe Prozessrelevanz ist gleichbedeutend mit hoher Priorität.
Forderung von Experten und Berücksichtigung bisheriger Projektergebnissen	Das Kriterium "Forderungen von Experten und bisherigen Projektergebnissen" bildet ab, ob ein Thema bereits geprüft wird und / oder gefordert wurde. Mehrfache Forderungen sind gleichbedeutend mit hoher Priorität.

2.2 Detailergebnis der Priorisierung

<i>Prio-rität</i>	<i>Themenfeld/ Elemente</i>	<i>Komplex-ität</i>	<i>Umsetz-barkeit</i>	<i>Prozess-relevanz</i>	<i>Forderung</i>	
1	Kennzeichen/ Siegel	Kennzeichen	hoch	mittel	hoch	mittel
		Siegelung	hoch	hoch	hoch	hoch
2	Fahrzeugdokumente	CoC-Papier, Datenbestätigung	hoch	gering	gering	hoch
		ZB I, Anhänger-verzeichnis	hoch	mittel	hoch	mittel
		ZB II	hoch	mittel	hoch	hoch
3	HU/ Gutachten	Gutachten	hoch	mittel	mittel	mittel
		Prüfbericht	mittel	hoch	hoch	hoch
		Prüfplakette	mittel	hoch	hoch	gering
4	Zulassungsantrag	Authentifizierung (natürliche Person)	mittel	hoch	hoch	hoch
		Authentifizierung (juristische Person)	mittel	mittel	hoch	hoch
		Vollmacht	gering	mittel	mittel	mittel
		Zulassungsantrag, Unterschrift	mittel	hoch	hoch	gering
5	Fahrzeugidentifizierung	mittel	hoch	mittel	gering	
6	Zulassungs-gebühren	Gebührenerhebung	gering	mittel	hoch	mittel
		Gebührenrückstands-prüfung	mittel	hoch	hoch	mittel
7	Verwertungsnachweis	gering	hoch	gering	mittel	
8	Versicherungsbestätigung	gering	gering	mittel	gering	

A3 Geschäftsvorfälle in der Kfz-Zulassung



Quelle: KBA Gesamtmeldungen 2010
 * Quelle: Eigene Schätzung auf Basis der Daten des Umwelt Bundesamtes (UBA) von 2004-2008

ABBILDUNG 2: ANTEIL DER GESCHÄFTSVORFÄLLE IN 2010 (QUELLE: KBA)

In 2010 wurden insgesamt 24.858.675 Vorfälle (An-, Um, Abmeldung) im Bereich der Kfz-Zulassung gezählt. Davon waren 4.602.009 Anmeldungen (19 % der Gesamtvorfälle), 11.563.991 waren Ummeldungen von Fahrzeugen inkl. techn. Änderungen u. Adressänderungen (47 % der Gesamtvorfälle) und 8.692.675 Außerbetriebsetzungen (Abmeldungen, 35 % der Gesamtvorfälle).

Etwa 13 % der mehr als 11 Mio. Ummeldungen sind Adressänderungen des Halters (Umschreibung innerhalb des Zulassungsbezirkes), welche auch in den Meldeämtern durchgeführt werden können. Von den über 8 Mio. außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen werden jährlich etwa 0,4 Mio. Fahrzeuge verwertet (5 % der Abmeldungen), wobei bei nur etwa 1 % der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge ein Verwertungsnaechweis bei der Abmeldung vorgelegt wird.