



Gemeinsame Stellungnahme

zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV)

I. Vorbemerkung

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) vertritt auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene die Interessen der deutschen Automobilindustrie. Als Vertreter der Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft nimmt der VDA seine Verantwortung für rund 620 Mitgliedsunternehmen wahr.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK) vertritt die Interessen der über 36.000 angeschlossenen deutschen Automobilhändler und -werkstätten mit über 430.000 Beschäftigten. Die meist mittelständischen Kfz-Betriebe halten die Menschen in unserem Land und unsere Volkswirtschaft mobil – sauber und sicher.

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughörsteller (VDIK) vertritt die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughörsteller in Deutschland. Dazu gehören 38 Marken aus 14 Ländern. Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 12.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter.

Teil der Automobilindustrie sind darüber hinaus die als Tochtergesellschaften strukturell in die Automobilkonzerne eingegliederten Banken, Leasing- und Versicherungsgesellschaften (automobile Finanzdienstleister), die das Bindeglied zwischen Real- und Finanzwirtschaft sind. Ihr Geschäftsmodell ist einfach und klar strukturiert, trägt zur Förderung des Technologiewandels in der Automobilindustrie bei und sichert die Mobilität Einzelner.

Am 21. Juli 2025 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV). VDA, ZDK und VDIK begrüßen in weiten Teilen den Regelungsinhalt, beispielsweise die Verlängerung der Frist bei der Zulässigkeit der Inbetriebsetzung von 10 auf 12 Tage (§ 31) sowie die Schaffung von Klarheit bei der Bekanntgabe und Wirksamkeit der Entscheidung der Zulassungsbehörde (§ 39 Abs. 8). Weiterhin begrüßen wir die Klarstellung zum Entfall des schriftlichen Hinweises zur Außerbetriebsetzung, die aus unserer Sicht zu erheblichen Kostenersparnissen führen wird (§ 25).

VDA, ZDK und VDIK bewerten allerdings einige Punkte des Referentenentwurfs kritisch, da diese für realwirtschaftliche Unternehmen – aber auch für Verbraucher – in der gelebten Praxis zu operativen Herausforderungen führen. Insbesondere die Regelungen zur Großkundenschnittstelle müssen für die Marktteilnehmer so praxistauglich wie möglich ausgestaltet werden.

Im Wortlaut des Referentenentwurfs ist zu erkennen, dass die Ziele des Koalitionsvertrages, zu denen Entbürokratisierung und Deregulierung gehören, noch umfassender berücksichtigt werden müssen.

II. Die einzelnen Punkte im Detail:

a) Konkretisierung bei technischen Problemen im Portal (§ 19 Abs. 1 FZV)

Nach Satz 6 soll ein neuer Satz eingefügt werden. Demnach sind die im Portal gespeicherten Daten, sofern sie aus technischen Gründen vorübergehend nicht wie in Satz 2 vorgesehen übermittelt werden können, bis zur erfolgreichen Übermittlung aufzubewahren und anschließend unverzüglich zu löschen.

Hier ist eine Konkretisierung im Rahmen der Umsetzung durch die Behörden dringend geboten. In jedem Fall muss sichergestellt werden, dass der Fahrzeughalter die entsprechenden Bescheide erhält.

b) Abrufbare Bescheinigung wird benötigt (§ 23 Abs. 1 S. 1 FZV)

Zukünftig soll die Zulassungsbehörde der antragstellenden Person nach Abschluss des maschinellen Prüfvorgangs die automatisierte Entscheidung in Form eines Textes in ihrem Portal anzeigen und gleichzeitig in Form eines schreibgeschützten elektronischen Bescheides bereitstellen.

In der Vergangenheit gab es jedoch Fälle, in denen aufgrund technischer Probleme der Bescheid nicht unmittelbar digital bereitgestellt werden konnte. Auch für diese Fälle muss sichergestellt sein, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein digitaler ggf. auch analoger Bescheid abrufbar ist.

c) Erweiterte Voraussetzungen zur Registrierung als Großkunde (§ 34 Abs. 3 Nr. 4 sowie Abs. 4 Nr. 1 j FZV)

Die geplante Pflicht, im Rahmen der Registrierung als Großkunde auch den Namen und die Anschrift sämtlicher Vertragspartner anzugeben, die im Namen des Großkunden Anträge stellen (§ 34 Abs. 3 Nr. 4 FZV), sowie die vorgesehene Haftung des Großkunden für Verschulden dieser Vertragspartner wie für eigenes Verschulden (§ 34 Abs. 4 Nr. 1 j FZV), führt zu einer erheblichen zusätzlichen bürokratischen Belastung für Hersteller und Zulassungsdienstleister und stellt eine unverhältnismäßige Belastung dar.

Hersteller müssten bei einer Umsetzung dieser Vorschrift vor jeder Beauftragung eines externen Zulassungsdienstleisters umfassende Hintergrundprüfungen durchführen, um Haftungsrisiken auszuschließen. Dies verursacht neben einem enormen administrativen auch einen großen finanziellen Aufwand.

Insbesondere bei der Anbindung neuer Vertragspartner durch den Großkunden in die Großkundenschnittstelle (GKS) müssen bei der Umsetzung praxisnahe technische Lösungen angeboten und der Aufwand minimiert werden. Daher raten wir von einer händischen Verwaltung der Vertragspartner durch den Kraftfahrt-Bundesamt(KBA)-Großkunden ab. Wir empfehlen daher bei Umsetzung dringend die kurzfristige Bereitstellung eines Webservices.

Es ist zu berücksichtigen, dass der grundlegende Richtungswechsel bei der Ausgestaltung der Großkundenregistrierung und der dazugehörigen Prozesse die Erfolge von iKfz und damit der Entbürokratisierung konterkariert, da die Großkunden erneut Anpassungen in der IT und in der Vertragsgestaltung vornehmen müssten.

d) Neue Regelung der örtlichen Zuständigkeit für Aufbietungen (§ 75 Abs. 3 FZV)

Die Änderung in § 75 Abs. 3 FZV mit dem Verweis auf § 15 Abs. 5 S. 5 FZV ist grundsätzlich begrüßenswert, denn es wird die Zuständigkeit der Behörde am Sitz des bisherigen Halters klargestellt.

Allerdings regelt § 15 Abs. 5 FZV den speziellen Fall eines Halterwechsels. Auch ohne Halterwechsel sollte die Aufbietung bei der für den Sitz des Halters (= Leasingnehmer) zuständigen Behörde vorgenommen werden können. In der Marktrealität ist in einer Vielzahl der Fälle der antragstellende Eigentümer eine Bank oder Leasinggesellschaft. In diesen Fällen weicht der Sitz des Eigentümers vom Sitz des Halters ab.

Daher wäre folgende Erweiterung begrüßenswert:

§ 75 Absatz 3 wird wie folgt ergänzt:

„(3) Örtlich zuständige Behörde im Sinne des § 14 Absatz 5 und § 15 Absatz 5 Satz 5 und, sowie im Sinne des § 51 Absatz 4 ist die Behörde, die das Kennzeichen zugeteilt hat, es sei denn, dass im Fall des § 15 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 die für den neuen Wohnsitz oder den neuen Sitz zuständige Behörde die Zulassungsbescheinigung Teil I bereits nach § 15 Absatz 4 Satz 5 berichtigt hat.“

Auch aus der Gesetzesbegründung zum neuen § 75 Abs. 3 FZV geht hervor, dass die Wohnsitzbehörde des Halters zuständig sein soll. Hier heißt es im letzten Satz:

„Zum anderen verbleibt die Zuordnung des jeweiligen Fahrzeug-Datensatzes auf Grund der nicht erfolgten Ummeldung in den Fahrzeug-Registern zunächst bei der Wohnsitzbehörde des Alt-Halters.“

e) Abschnitt B: Aufnahme von Einzelunternehmern begrüßenswert; Pflicht für Fachverfahrensanbieter (Anlage 12 zu § 37 Abs. 4 FZV)

Wir begrüßen ausdrücklich, dass nun auch Einzelunternehmer als juristische Person in die Vorlage aufgenommen wurden. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die vom KBA bereitzustellende maschinenlesbare Vorlage auch mit den Fachverfahrensanbietern bzw. Portalanbietern abgestimmt ist und diese die erforderlichen technischen Anpassungen in ihren Systemen zum Zeitpunkt der Implementierung bereitgestellt haben.

f) Artikel 3: Keine Erhöhung der Gebühren

Wir weisen wir darauf hin, dass im Referentenentwurf die Gebührennummer 129 mit einem Anstieg von 0,30 € auf 0,70 € ausgewiesen wird. In der Synopse hingegen ist ein Anstieg auf 0,60 € vermerkt.

Grundsätzlich bewerten wir eine Gebührenerhöhung als unangemessen. In der Begründung heißt es, dass die Gebührenerhöhung erforderlich sei, da aufgrund der niedrigen Fallzahlen bei der Großkundenschnittstelle eine Finanzierung sichergestellt werden müsse. Die geringen

Nutzungszahlen können auf eine Vielzahl an Themen zurückgeführt werden, die den anfänglichen Hochlauf der digitalen Zulassungsvorgänge massiv verhindert haben und die wir gemeinsam mit den übrigen Marktteilnehmern immer wieder adressieren, um eine praktikable und marktfähige Lösung zu etablieren. Eine Verdoppelung der Preise in der aktuellen Phase, in der die digitale Zulassung noch nicht voll am Markt akzeptiert ist, bewerten wir daher als kontraproduktiv für die Erhöhung der zukünftigen Fallzahlen.

g) Ausreichender Vorlauf für Umsetzung der FZV von mindestens 6 Monaten notwendig

Wir geben zu bedenken, dass für die Umsetzung der FZV-Änderungen erhebliche technische und organisatorische Anpassungen durch die Marktteilnehmer vorzunehmen sind, beispielsweise Anpassungen von Verträgen und Prozessen, Änderungen von Vollmachten und Preisblättern – allen voran aber die erheblichen Anpassungen der technischen Systeme.

Wir unterstützen das zeitnahe Inkrafttreten der neuen Vorschriften zur Herausgabe der ausländischen Zulassungsbescheinigung und fordern dringend ein späteres Inkrafttreten aller die Großkundenschnittstelle betreffenden Regelungen. Durch die Festlegung einer Umsetzungsfrist von mindestens 6 Monaten wird sichergestellt, dass nicht der gesamte digitale Zulassungsprozess über die Großkundenschnittstelle zum Stillstand kommt.

Berlin – Bonn, 18. August 2025

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughsteller e.V.
Rheinbabenallee 43a
14199 Berlin
LobbyregisterNr.: R000890

Verband der Automobilindustrie e.V.
Behrenstraße 35
10117 Berlin
LobbyregisterNr.: R001243

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.
Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn
LobbyregisterNr.: R001246