



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 4.4.2012  
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

*C7-0092/12*

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen  
Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2012) 81 final}

{SWD(2012) 82 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Trotz der fortschreitenden Integration des Binnenmarkts stellt die Fahrzeugzulassung häufig immer noch ein Hindernis innerhalb des Binnenmarkts für Unternehmen, aber auch für die Bürgerinnen und Bürger dar. Auf die Probleme bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen wurde auch in der von der Kommission erstellten Liste der 20 wichtigsten Kritikpunkte ausdrücklich hingewiesen, die in Bezug auf den Binnenmarkt in seiner jetzigen Form geäußert wurden. In dem Bericht über die Unionsbürgerschaft 2010 „Weniger Hindernisse für die Ausübung von Unionsbürgerrechten“<sup>1</sup> wies die Kommission darauf hin, dass Probleme bei der Zulassung von Fahrzeugen zu den größten Hindernissen gehören, denen die Bürger gegenüberstehen, wenn sie im Alltag die Rechte in Anspruch nehmen wollen, die ihnen nach EU-Recht zustehen, und kündigte an, dass zu deren Beseitigung unter anderem Maßnahmen geplant seien, um die Formalitäten und Bedingungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, zu vereinfachen (Maßnahme 6 des Berichts über die Unionsbürgerschaft).

Die Verpflichtung, ein im Herkunftsmitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug auch im Bestimmungsmitgliedstaat zuzulassen, führt seit vielen Jahren zu Beschwerden und Gerichtsverfahren. Bürger und Unternehmen, die ein Kraftfahrzeug außerhalb ihres Wohnsitzlandes kaufen und es in dieses einführen möchten, sind gewöhnlich mit komplexen und aufwendigen Zulassungsverfahren konfrontiert und müssen viel Zeit in die Beschaffung und Vorlage von zusätzlichen Dokumenten investieren.

Dies hat zur Folge, dass der freie Warenverkehr, eine Grundfreiheit, die einen Eckpfeiler der Europäischen Union darstellt, durch Probleme bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen beeinträchtigt wird. Dies wurde auch in der Mitteilung „EUROPA 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“<sup>2</sup> unterstrichen, wonach Unternehmen und Bürger täglich damit konfrontiert sind, dass für eine Tätigkeit über Staatsgrenzen hinweg immer noch Hindernisse bestehen, obwohl sie sich von Rechts wegen in einem Binnenmarkt bewegen.

In ihrer Stellungnahme vom 11. März 2011 unterstützte die Hochrangige Gruppe unabhängiger Interessenträger im Bereich Verwaltungslasten eine etwaige Initiative der Kommission zur Vereinfachung der Zulassungsbedingungen und -formalitäten. Darüber hinaus rief die Gruppe die nationalen Behörden dazu auf, sich so bald wie möglich – insbesondere hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der erforderlichen Dokumente – um eine Verbesserung der Zulassungsverfahren zu bemühen und auf die mit viel Aufwand verbundene Vorlage zusätzlicher Unterlagen zu verzichten.

Alle Mitgliedstaaten verfügen über ein System für die Zulassung von Kraftfahrzeugen. Diese stellt die behördliche Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen im Straßenverkehr dar und umfasst deren Identifizierung und die

---

<sup>1</sup> KOM(2010) 603 vom 27.10.2010.

<sup>2</sup> KOM(2010) 2020 vom 3.3.2010.

Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Die Zulassungsdaten werden für die Besteuerung von Kraftfahrzeugen herangezogen. Am Ende des Zulassungsverfahrens stellen die Mitgliedstaaten eine Zulassungsbescheinigung aus, mit der die Zulassung eines Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat bescheinigt wird. Die Zulassungsbescheinigung enthält auch Name und Anschrift der Person, auf deren Name ein Fahrzeug zugelassen ist (der „Inhaber“ der Zulassungsbescheinigung ist nicht zwingend der Eigentümer des Kraftfahrzeugs).

Wenn allerdings ein Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist und häufig in einem anderen Mitgliedstaat benutzt wird, treten oft zwei Hauptprobleme auf:

- (1) Bürger, die in einen anderen Mitgliedstaaten umziehen, Grenzgänger, Mietwagenunternehmen und Personen, die ein Kraftfahrzeug in einem anderem Mitgliedstaat leasen, müssen es häufig dort zulassen, wo sie leben oder wo das Fahrzeug genutzt wird, obwohl es in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassen ist. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Zulassungsinhaber ihren Wohnsitz auf Dauer in einen anderen Mitgliedstaat verlegen und ihr Kraftfahrzeug mitnehmen. Allerdings ist dies für Bürger ärgerlich, die einen Teil des Jahres in einem Mitgliedstaat und den übrigen Teil in einem anderen verbringen, ebenso wie für Grenzpenderler, die in ihrem eigenen Mitgliedstaat ein von ihrem Arbeitgeber in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug benutzen. In diesem Fall ist das Kraftfahrzeug zwar in dem einen Mitgliedstaat zugelassen, der Halter wird aber häufig von dem anderen Mitgliedstaat aufgefordert, es dort zuzulassen. Auch Leasingunternehmen sind zumindest dann mit Zulassungsproblemen konfrontiert, wenn sie Inhaber der Zulassungsbescheinigung sind und wenn das Kraftfahrzeug von einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Person benutzt wird. Schließlich müssen für gewöhnlich auch Mietwagenunternehmen, die einen Teil ihres Fuhrparks aufgrund von saisonbedingter Nachfrage kurzzeitig in einen anderen Mitgliedstaat verlegen wollen, die betreffenden Fahrzeuge dort zulassen.
- (2) Die Formalitäten im Zusammenhang mit der erneuten Zulassung eines Kraftfahrzeugs, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wird, sind häufig sehr aufwendig und langwierig. Wenn ein Kraftfahrzeug für einen längeren Zeitraum in einen anderen Mitgliedstaat verbracht wird, ist dies im Bestimmungsmitgliedstaat erneut mit administrativem Aufwand verbunden, zu dem üblicherweise noch die Formalitäten zur Abmeldung im Herkunftsmitgliedstaat hinzukommen. Diese zusätzliche Belastung ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Zulassungsbehörden des Bestimmungsmitgliedstaats – mit Ausnahme der aus der Zulassungsbescheinigung ersichtlichen Angaben – über wenige oder keine Informationen über das Kraftfahrzeug verfügen. Müsste das Fahrzeug im selben Mitgliedstaat erneut zugelassen werden, könnten sich die Zulassungsbehörden auf die in den Datenbanken des eigenen Landes vorhandenen Informationen stützen.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATION INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Diesem Vorschlag ist eine Zusammenfassung der Folgenabschätzung und eine Folgenabschätzung beigelegt, deren vorläufige Fassung vom Ausschuss für Folgenabschätzung der Europäischen Kommission bewertet wurde, der dazu am 16. Dezember 2011 seine Stellungnahme abgab. Die endgültige Fassung der Folgenabschätzung wurde entsprechend geändert.

Dieser Vorschlag würde zu einer ganz erheblichen Verwaltungsvereinfachung für Unternehmen, Bürger und Zulassungsbehörden führen. Durch die Verringerung des administrativen Aufwands würden sich Einsparungen von mindestens 1445 Mio. EUR pro Jahr erzielen lassen.

Von März bis Mai 2011 fand eine öffentliche Konsultation interessierter Kreise statt, die im Rahmen der Interaktiven Politikgestaltung (IPM) („Ihre Stimme in Europa“) mit auf die Bedürfnisse von Bürgern, Wirtschaft und Behörden abgestimmten Fragebogen durchgeführt wurde. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse dieser öffentlichen Konsultation findet sich in Anhang 1 der Folgenabschätzung und auf der Website Europa<sup>3</sup>. Alle Mindeststandards der Kommission wurden erfüllt. Am 21. Juni 2011 wurde eine Konferenz veranstaltet, bei der die vorläufigen Ergebnisse der öffentlichen Konsultation vorgestellt wurden und die den Interessenträgern, vor allem den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten, weitere Gelegenheit zum Erfahrungs- und Informationsaustausch bot.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE**

### **3.1 Ziele dieses Vorschlags**

Ganz allgemein wird mit dieser Initiative angestrebt, die Funktionsweise des Binnenmarkts zu verbessern, indem administrative Hemmnisse im Zusammenhang mit den Verfahren zur erneuten Zulassung von Kraftfahrzeugen, durch die derzeit der freie Warenverkehr behindert wird, beseitigt werden.

Konkret sollen mit dieser Initiative die Verfahren zur erneuten Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen für Bürger, Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Mietwagen- und Leasingunternehmen sowie Zulassungsbehörden harmonisiert, gestrafft und vereinfacht werden. Darüber hinaus zielt diese Initiative darauf ab, den administrativen Aufwand für alle Beteiligten ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der Verbrechens- und Betrugsbekämpfung zu verringern.

Mit dieser Initiative sollen folgende operative Ziele verwirklicht werden:

- Es soll festgelegt werden, in welchem Mitgliedstaat ein Kraftfahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurde, zugelassen werden muss.

---

<sup>3</sup> [HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW\\_CONTRIBUTIONS\\_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm).

- Die Verfahren zur erneuten Zulassung sollen verkürzt werden.
- Der administrative Aufwand für Bürger und Unternehmen soll dadurch verringert werden, dass die Zahl der für das Verfahren zur erneuten Zulassung nötigen Dokumente beschränkt und der Datenaustausch zwischen den nationalen Zulassungsbehörden erleichtert wird.

### **3.2. Rechtsgrundlage – Form des Rechtsakts**

Die derzeitigen Probleme und Unterschiede im Zusammenhang mit den auf nationaler Ebene geltenden Verwaltungsbestimmungen für die erneute Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen behindern den freien Verkehr dieser Fahrzeuge innerhalb der EU. Die EU hat daher das Recht auf der Grundlage von Artikel 114 AEUV tätig zu werden und dadurch sicherzustellen, dass der Binnenmarkt für in einem anderen Mitgliedstaat gekaufte Gebrauchtfahrzeuge ordnungsgemäß funktioniert. Darüber hinaus wäre dieser Vorschlag auch im Interesse der Bürger, die ein Kraftfahrzeug in einen anderen Wohnsitzmitgliedstaat verbringen oder ein in dem Mitgliedstaat, in dem sie beschäftigt sind, zugelassenes Kraftfahrzeug nutzen, sowie im Interesse der Mietwagenunternehmen (und in geringerem Umfang der Leasingunternehmen), die aufgrund der für sie selbst und ihre Kunden geltenden Zulassungsvorschriften bei der grenzüberschreitenden Nutzung dieser Fahrzeuge behindert werden.

Bei dem vorgeschlagenen Rechtsakt handelt es sich aus den im Folgenden ausgeführten Gründen um eine Verordnung. Eine Verordnung gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten, ohne in das jeweilige nationale Recht umgesetzt werden zu müssen. Da das Rechtsinstrument nur für Fälle gelten würde, in denen ein Bezug zu einem anderen Mitgliedstaat der EU besteht, wären durch eine Verordnung Rechtssicherheit und Vereinfachung innerhalb des Binnenmarkts sichergestellt. Überdies lässt sich mit einer Verordnung der elektronische Informationsaustausch zwischen nationalen Zulassungsbehörden effizienter organisieren. Schließlich besteht keinerlei Gefahr einer Überregulierung („gold-plating“) durch die Mitgliedstaaten, wenn der Rechtsakt in Form einer Verordnung erlassen wird.

### **3.3 Inhalt des Vorschlags**

In Artikel 1 wird der Grundsatz bestätigt, dass die Mitgliedstaaten berechtigt sind, bei bestimmten Fahrzeugklassen auf eine Zulassung zu verzichten. Wenn ein Kraftfahrzeug in einem anderem Mitgliedstaat zugelassen wurde, bedeutet dies nicht, dass eben dieses Fahrzeug auch den Zulassungsverpflichtungen unterliegen sollte, die in dem Mitgliedstaat gelten, in den es verbracht wurde. In Artikel 1 wird ferner ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Vorschlag nicht für in Drittländern zugelassene Kraftfahrzeuge gilt. Ebenso wenig soll die Zulassung von im selben Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen Gegenstand dieses Vorschlags sein. Für erneute Zulassungen von Kraftfahrzeugen im selben Mitgliedstaat sind somit immer noch die nationalen Bestimmungen dieses Mitgliedstaats maßgeblich, weshalb sie von diesem Vorschlag unberührt bleiben. Darüber hinaus steht es den Mitgliedstaaten nach wie vor frei, ihre Steuerhoheit in Bezug auf Kraftfahrzeuge im Einklang mit dem EU-Recht auszuüben.

Artikel 2 enthält die Definitionen, die eng an die im EU-Recht und insbesondere in der Richtlinie 1999/37/EG vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für

Fahrzeuge<sup>4</sup> bereits festgelegten Definitionen angelehnt sind. Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeuge, die der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge<sup>5</sup> sowie der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates<sup>6</sup> unterliegen, nicht aber für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen. Allerdings ist durch die Richtlinie 1999/37/EG nach einem kürzlich ergangenen Urteil des Gerichtshofs<sup>7</sup> keine abschließende Harmonisierung erfolgt.

In Artikel 3 ist festgelegt, dass ein Mitgliedstaat die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs nur dann in seinem Hoheitsgebiet vorschreiben darf, wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz in diesem Hoheitsgebiet hat. Artikel 3 enthält mehrere Kriterien für die Festlegung des gewöhnlichen Wohnsitzes. Für natürliche Personen, die nicht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit handeln, gelten die in Artikel 7 der Richtlinie 83/182/EWG des Rates vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel<sup>8</sup> dargelegten Kriterien. Im Fall von Unternehmen beziehen sich die vorgeschlagenen Kriterien auf den Ort der Niederlassung oder den Geschäftssitz; dies bedeutet für Fahrzeuge, die auf ein Unternehmen in dem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, und von einem Beschäftigten genutzt werden, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat hat, dass der letztere Mitgliedstaat die Zulassung des Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet nicht verlangen darf. Dadurch wird vermieden, dass in jedem einzelnen Fall in dem Mitgliedstaat, in dem der Beschäftigte seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, beurteilt werden muss, ob ein Firmenwagen hauptsächlich für private oder berufliche Zwecke genutzt wird und ob die Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsstelle als berufliche oder private Nutzung gelten.

In Artikel 4 wird eine einfache und klare Regel aufgestellt: Wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt, muss er die Zulassung seines Fahrzeugs innerhalb von sechs Monaten nach seiner Ankunft beantragen. Während dieses Zeitraums darf die Verwendung des Fahrzeugs durch den Mitgliedstaat, in den er verzogen ist, nicht beschränkt werden. Artikel 4 sieht auch eine extreme Vereinfachung der Zulassungsverfahren für in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Kraftfahrzeuge vor. Er folgt der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs über den freien Warenverkehr, wonach die Mitgliedstaaten den EU-Binnenhandel erleichtern sollen, indem sie den in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Nachweis anerkennen, aus dem beispielsweise hervorgeht, dass ein Fahrzeug einer technischen Untersuchung mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist. Der Gerichtshof wies

---

<sup>4</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

<sup>5</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

<sup>6</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

<sup>7</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2011, Philippe Bonnarde/Agence de Services et de Paiement, Rechtssache C-443/10.

<sup>8</sup> ABl. L 105 vom 23.4.1983, S. 59.

ebenfalls darauf hin, dass dieser Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Angaben über Zulassung und technische Überwachung durch die Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten in Bezug auf eventuell fehlende Daten<sup>9</sup> ergänzt werden sollte. Allerdings soll nach Artikel 4 diese Zusammenarbeit elektronisch erfolgen, wobei die Zulassungsbehörde die Daten im Fahrzeugregister des Mitgliedstaates, in dem das Kraftfahrzeug zugelassen wurde, durch die in Artikel 7 und Anhang II genannte Softwareanwendung anfordern sollte. Dieser Grundsatz der mit elektronischen Mitteln erfolgenden Zusammenarbeit von Verwaltungsbehörden findet auch in umgekehrter Richtung Anwendung: Wenn ein Mitgliedstaat die Zulassung eines Fahrzeugs vornimmt, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurde, wird in Artikel 4 von der Zulassungsbehörde des Bestimmungsmitgliedstaates des Kraftfahrzeugs verlangt, die Zulassungsbehörde des Mitgliedstaates, in dem es zuvor zugelassen war, zu informieren. Schließlich werden durch Artikel 4 dieses Vorschlags zusätzliche Kontrollen des Kraftfahrzeugs in bestimmten Sonderfällen gestattet.

In Artikel 5 wird genau ausgeführt, in welchen Fällen die Zulassungsbehörden berechtigt sind, die Zulassung eines Kraftfahrzeugs, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurde, zu verweigern. Mit Artikel 5 wird hauptsächlich darauf abgezielt, Betrugsfälle zu verhindern und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, da die erneute Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugs manchmal dafür genutzt wird, gestohlene Fahrzeuge oder Fahrzeugpapiere zu legalisieren. Gestohlene Fahrzeuge werden häufig mit einer Identität verkauft, die beispielsweise durch „Klonen“ verändert wurde (bei dieser Praxis werden nach dem Diebstahl eines Fahrzeugs dessen ursprüngliche Erkennungsmerkmale entfernt und durch die Identität eines derzeit legal im Straßenverkehr genutzten Fahrzeugs ersetzt, so dass das gestohlene Fahrzeug die Identität des legal genutzten Fahrzeugs erhält und beide Fahrzeuge nunmehr mit denselben amtlichen Kennzeichen gefahren werden) oder betrügerisch manipuliert wurde, indem die Identität des gestohlenen Fahrzeugs durch die eines stark beschädigten Fahrzeugs ersetzt wurde („car ringing“). Dies kann nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Zulassungsbehörden verhindert werden. Daher sollte dieser Artikel auch zur Umsetzung folgender Rechtsvorschriften beitragen:

- Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge<sup>10</sup>. In dieser Richtlinie werden die Mitgliedstaaten unter anderem dazu verpflichtet, mit den erforderlichen Maßnahmen sicherzustellen, dass sämtliche Altfahrzeuge den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeleitet werden. Nach dieser Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten ein System einrichten, nach dem Altfahrzeuge nur abgemeldet werden können, wenn für sie ein Verwertungsnachweis vorgelegt wurde. Dieser Nachweis wird dem Halter und/oder Eigentümer bei der Ablieferung des Altfahrzeugs bei einer Verwertungsanlage ausgestellt.
- Beschluss 2004/919/EG des Rates vom 22. Dezember 2004 zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität<sup>11</sup>. Damit soll innerhalb der

---

<sup>9</sup> Urteil vom 20. September 2007, Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Königreich der Niederlande, Rechtssache C-297/05.

<sup>10</sup> ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

<sup>11</sup> ABl. L 389 vom 30.12.2004, S. 28.

Europäischen Union eine bessere Zusammenarbeit zur Verhütung und Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität erreicht werden, wobei dem Zusammenhang zwischen Kfz-Diebstahl und illegalem Autohandel besondere Aufmerksamkeit gilt. Nach diesem Beschluss muss jeder Mitgliedstaat sicherstellen, dass seine zuständigen Behörden die erforderlichen Maßnahmen treffen, um Missbrauch und Diebstahl von Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge vorzubeugen. Dem Beschluss zufolge müssen die nationalen Zulassungsbehörden von den Strafverfolgungsbehörden darüber informiert werden, ob ein Fahrzeug, das gerade zugelassen werden soll, als gestohlen gemeldet worden ist. Mit dem Beschluss soll auch dem Missbrauch von Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge vorgebeugt werden: Jeder Mitgliedstaat muss sicherstellen, dass die zuständigen Behörden die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit die Zulassungsbescheinigungen des Eigentümers oder des Halters des Fahrzeugs eingezogen werden, wenn das Fahrzeug bei einem Unfall schwer beschädigt wurde (Totalschaden). Die Zulassungsbescheinigung muss auch dann eingezogen werden, wenn bei einer Kontrolle durch die Strafverfolgungsbehörde die Vermutung besteht, dass Änderungen an den Erkennungsmerkmalen des Fahrzeugs, wie dessen Identifizierungsnummer, vorgenommen wurden.

Durch Artikel 6 wird sichergestellt, dass der EU-Binnenhandel mit Gebrauchtfahrzeugen durch harmonisierte Regeln für die vorübergehende Zulassung von Fahrzeugen erleichtert wird. Solche Regeln sind in erster Linie dafür notwendig, dass Personen, die ein Kraftfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat kaufen, damit in ihren eigenen Mitgliedstaat fahren und es dort endgültig zulassen können. Wird ein in einem Mitgliedstaat bereits zugelassenes Kraftfahrzeug an eine in einem anderen Mitgliedstaat ansässige Person verkauft, so meldet es der Verkäufer wahrscheinlich zum Zeitpunkt des Verkaufs ab. Der Verkäufer wird es dem Käufer wohl nicht gestatten, das Kraftfahrzeug zu fahren, solange es mit den Kennzeichen des Verkäufers versehen ist. Daher muss unbedingt mit einem System für die vorübergehende Zulassung sichergestellt werden, dass der Markt für Gebrauchtfahrzeuge besser funktioniert und der zwischen der Zulassung im ersten und der Neuzulassung im zweiten Mitgliedstaat liegende Zeitraum überbrückt wird. Durch ein System für die vorübergehende Zulassung werden die Zulassungsbehörden auch in die Lage versetzt, die Qualität der in ihren Registern gespeicherten Zulassungsdaten zu sichern, so dass diese über die in Artikel 7 genannte Software einfach ausgetauscht werden können. Nach Artikel 6 wird die Gültigkeit der vorübergehenden Zulassung auf 30 Tage beschränkt, damit diese Bestimmung mit Artikel 15 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht<sup>12</sup> vereinbar ist. In Artikel 15 der Richtlinie 2009/103/EG wird hinsichtlich des Versicherungsschutzes von Kraftfahrzeugen, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen versandt werden, darauf hingewiesen, dass in derartigen Fällen während eines Zeitraums von 30 Tagen unmittelbar nach der Annahme der Lieferung durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen ist, in dem das Risiko belegen ist, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht regulär

---

<sup>12</sup> ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11.



zugelassen wurde. Wird das Fahrzeug in diesem Zeitraum ohne Versicherungsschutz in einen Unfall verwickelt, ist die für die Entschädigung im Bestimmungsmitgliedstaat zuständige Stelle nach Maßgabe des Artikels 10 der Richtlinie 2009/103/EG schadenersatzpflichtig.

In Artikel 7 des Vorschlags wird der elektronische Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten zwischen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die erneute Zulassung eines Kraftfahrzeugs geregelt. Durch Artikel 7 wird die Kommission ermächtigt, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, mit denen die gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen für die Softwareanwendung, einschließlich des Datenaustauschformats, der technischen Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen elektronischen Register und den Zugang zu diesen, der Zugangsverfahren und Sicherheitsvorkehrungen festgelegt werden. Der elektronische Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten zwischen Mitgliedstaaten sollte im Einklang mit dem Europäischen Interoperabilitätsrahmen (EIF)<sup>13</sup> erfolgen.

Durch Artikel 8 soll der von Unternehmen betriebene EU-Binnenhandel mit Gebrauchtfahrzeugen durch harmonisierte Regeln über die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit Händlerkennzeichen erleichtert werden. Derzeit werden in den meisten Mitgliedstaaten Händlerkennzeichen ausgegeben, die es Kfz-Händlern ermöglichen, Fahrzeuge kurzzeitig im öffentlichen Straßenverkehr zu bewegen, ohne sie regulär zulassen zu müssen. Händlerkennzeichen sind gewöhnlich nur für Kfz-Hersteller, -Montagebetriebe und -Händler für die in ihrem Besitz befindlichen Fahrzeuge oder für Testfahrten vorgesehen. Die meisten Mitgliedstaaten stellen keine Händlerzulassungsbescheinigung im eigentlichen Sinne mit Identifizierung des Fahrzeugs aus. Sie verwenden oft eine andere Bescheinigung, die als Nachweis der Beziehung zwischen dem Kennzeichen und dessen Inhaber dient, und/oder verlangen von diesem, ein Fahrtenbuch zu führen, in dem die Fahrten verzeichnet werden, bei denen das Kennzeichen verwendet wurde. Allerdings zeigt sich in der Praxis, dass in den meisten Fällen Zulassungen mit Händlerkennzeichen von anderen Mitgliedstaaten gewöhnlich deswegen nicht anerkannt werden, weil keine reguläre Zulassungsbescheinigung vorliegt, weshalb die meisten Kfz-Händler auf die Verwendung von Händlerkennzeichen im Ausland verzichten. Mit Artikel 8 sollen diese Behinderungen des EU-Binnenhandels mit Gebrauchtfahrzeugen durch ein gemeinsames System beseitigt werden, durch das Zulassungen mit Händlerkennzeichen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kfz-Herstellern, -Montagebetrieben und -Händlern gewährt werden, in den übrigen Mitgliedstaaten anerkannt werden sollen. Durch Artikel 8 wird die Kommission ermächtigt, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, mit denen Format und Muster der Händlerzulassungsbescheinigung festgelegt werden.

Nach Artikel 9 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission die Bezeichnungen und Kontaktangaben der Fahrzeugzulassungsbehörden mitteilen, die für die Verwaltung der amtlichen Fahrzeugregister in ihrem Hoheitsgebiet und die Durchführung dieser Verordnung zuständig sind. Die Kommission wird danach auf ihrer Webseite ein Verzeichnis der Fahrzeugzulassungsbehörden sowie dessen Aktualisierungen veröffentlichen. Überdies haben die Fahrzeugzulassungsbehörden nach Artikel 9 dafür zu sorgen, dass die Informationen über die Fahrzeugzulassung im Mitgliedstaat

---

<sup>13</sup> KOM(2010) 744 vom 16.12.2010.

der maßgeblichen Behörde sowie die Bezeichnung und Kontaktangaben der Behörde für die Öffentlichkeit leicht zugänglich sind.

Mit den Artikeln 10 und 11 wird die Kommission ermächtigt, Änderungen der Anhänge I und II dieser Verordnung zwecks ihrer Anpassung an den technischen Fortschritt zu erlassen, damit insbesondere die maßgeblichen Änderungen der Richtlinie 1999/37/EG oder die Änderungen anderer EU-Rechtsakte berücksichtigt werden, die für die Aktualisierung der Anhänge I und II unmittelbar relevant sind. Durch diese Artikel werden ferner Befugnisse an die Kommission übertragen, damit diese die Bedingungen festlegen kann, die von Unternehmen zu erfüllen sind, die Fahrzeugzulassungsbescheinigungen für Händler nutzen, so dass sie den Anforderungen an den guten Ruf und die erforderliche Fachkompetenz gerecht werden, und die Gültigkeitsdauer der Händlerzulassungsbescheinigung präzisiert werden kann.

- Der Anhang I sollte dem Inhalt der harmonisierten Zulassungsbescheinigung gemäß Richtlinie 1999/37/EG in Bezug auf die Fahrzeugdaten entsprechen. Da weder personenbezogene Daten des Inhabers der vorherigen Zulassungsbescheinigung noch personenbezogene Daten einer anderen in der Bescheinigung erwähnten Person (z. B. Eigentümer, Nutzer usw.) für die erneute Zulassung notwendig sind, werden diese Daten in Anhang I nicht erfasst, obwohl sie in der harmonisierten Zulassungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 1999/37/EG zu den verpflichtenden Informationen gehören. Allerdings kann für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden, dass es unter Umständen zu Änderungen etwa des Inhalts der Konformitätsbescheinigung kommt, die als Grundlage für die Erstzulassung dient. Dies wäre beispielsweise infolge einer Änderung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge denkbar. Durch die Befugnisübertragung sollte die Kommission in die Lage versetzt werden, den Anhang I an derartige Änderungen anzupassen.
- Im Anhang II wird konkret auf die Softwareanwendung eingegangen, die in Zukunft wahrscheinlich durch mehrere technische Aktualisierungen an die Fortschritte im Bereich der Informationstechnologien angepasst werden muss. Durch die Befugnisübertragung sollte die Kommission in die Lage versetzt werden, den Anhang II entsprechend anzupassen.
- Durch die Befugnisübertragung sollte die Kommission in die Lage versetzt werden, die Bedingungen festzulegen, die von die von Unternehmen erfüllt werden sollen, die Fahrzeugzulassungsbescheinigungen für Händler nutzen, so dass sie den Anforderungen an den guten Ruf und die erforderliche Fachkompetenz gerecht werden, wie in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c ausgeführt wird. Der Kommission sollte es dadurch auch ermöglicht werden, die Gültigkeitsdauer der Händlerzulassungsbescheinigung zu präzisieren.

Artikel 12 betrifft das Ausschussverfahren für die Durchführung der Artikel 7 und 8, d. h. die Durchführungsrechtsakte für die gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen für die in Artikel 7 genannte Softwareanwendung, einschließlich des

Datenaustauschformats, der technischen Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen elektronischen Register und den Zugang zu diesen Registern, sowie die Durchführungsrechtsakte über Format und Muster der Fahrzeugzulassungsbescheinigung für Händler. Diese Durchführungsrechtsakte wären von allgemeiner Tragweite, so dass das Prüfverfahren gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>14</sup> zur Anwendung käme.

In Artikel 13 wird die Evaluierung dieser Verordnung geregelt; demnach legt die Kommission vier Jahre nach deren Inkrafttreten einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat vor. Die Evaluierung, in der etwaige Probleme und Unzulänglichkeiten im Zusammenhang mit der Verordnung aufgezeigt werden sollten, könnte der Ausgangspunkt für weitere Maßnahmen sein, unter anderem für einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung im Hinblick auf eine weitere Verwaltungsvereinfachung für Bürger und Unternehmen und eine stärkere Integration des Binnenmarks für Gebrauchtfahrzeuge.

Artikel 14 zufolge erlangt Verordnung ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten Geltung.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Auf die Auswirkungen dieses Vorschlag auf den Haushalt wird im beigefügten Finanzbogen eingegangen. Für diesen Vorschlag müssen nur Verwaltungsmittel bereitgestellt werden. Es werden dafür keine operativen Mittel benötigt.

---

<sup>14</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,<sup>15</sup>

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Alle Mitgliedstaaten verfügen über ein System für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die die behördliche Genehmigung für ihre Inbetriebnahme im Straßenverkehr darstellt und deren Identifizierung und die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens umfasst. Allerdings weichen viele der nationalen Vorschriften für die Kfz-Zulassung voneinander ab, sind komplex und mit hohem Aufwand verbunden. Die Schwierigkeiten bei der Kfz-Zulassung behindern dadurch den Binnenmarkt und führen zu Problemen, die den freien Verkehr von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb der Europäischen Union beeinträchtigen.
- (2) In dem Bericht über die Unionsbürgerschaft 2010 „Weniger Hindernisse für die Ausübung von Unionsbürgerrechten“<sup>16</sup> wurde festgestellt, dass die Probleme bei der Zulassung von Fahrzeugen die größten Hindernisse für die Bürger darstellen, wenn sie im Alltag ihre Rechte in Anspruch nehmen wollen, die ihnen nach dem EU-Recht zustehen. Die Kommission betonte darin, dass diese Hindernisse durch eine Vereinfachung der Formalitäten und Bedingungen für die Zulassung von

---

<sup>15</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>16</sup> KOM(2010) 603 vom 27.10.2010.

Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, beseitigt werden müssen.

- (3) Durch die Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge<sup>17</sup> wurden Form und Inhalt der Zulassungsbescheinigung vereinheitlicht, um sie verständlicher zu gestalten und damit den freien Verkehr der in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge auf den Straßen im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern. Nach dieser Richtlinie sollte die von einem Mitgliedstaat ausgestellte Zulassungsbescheinigung von den übrigen Mitgliedstaaten zur Identifizierung des Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Verkehr oder zur erneuten Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat anerkannt werden. Die Richtlinie 1999/37/EG enthält jedoch keine Vorschriften, mit denen festgelegt wird, welcher Mitgliedstaat für die Zulassung zuständig ist und welche Formalitäten und Verfahren anwendbar sind. Will man also die Hindernisse für den freien Verkehr von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts beseitigen, bedarf es eigener einheitlicher Vorschriften, in denen festgelegt ist, in welchem Mitgliedstaat Kraftfahrzeuge zugelassen werden müssen, und vereinfachter Verfahren für die erneute Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen.
- (4) Die Mitgliedstaaten verpflichten häufig durch nationale Vorschriften die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen und Bürger dazu, ein Kraftfahrzeug, das auf einen in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Dritten zugelassen ist, selbst dann dort zuzulassen, wenn das Fahrzeug im Grunde gar nicht dauerhaft in dem Mitgliedstaat genutzt wird, der die Zulassung vorschreibt, und dies auch nicht beabsichtigt wird. Deshalb muss festgelegt werden, in welchem Mitgliedstaat ein Fahrzeug zuzulassen ist, wenn der Halter eine Person ist, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist oder ihren Wohnsitz hat, als dem Mitgliedstaat, in dem der Eigentümer niedergelassen ist oder seinen Wohnsitz hat. In solchen Fällen ist es angezeigt, dass die Mitgliedstaaten die gültigen Zulassungen anderer Mitgliedstaaten gegenseitig anerkennen.
- (5) Die Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen wird durch aufwendige Zulassungsformalitäten in den Mitgliedstaaten erschwert, insbesondere durch verpflichtende ergänzende Untersuchungen dieser Fahrzeuge, die dazu dienen, vor der Zulassung ihren allgemeinen Zustand zu begutachten oder sie zu identifizieren. Daher müssen diese Formalitäten abgebaut werden, damit der freie Verkehr von Kraftfahrzeugen gewährleistet und der administrative Aufwand für Bürger, Unternehmen und Zulassungsbehörden verringert wird. Vor allem sollte für die Bürger oder Unternehmen, die ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug kaufen, ein vereinfachtes Zulassungsverfahren eingeführt werden, das die Anerkennung der in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Unterlagen und dort durchgeführten technischen Untersuchungen umfasst und in dem die administrative Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden beim Austausch fehlender Daten geregelt ist.

---

<sup>17</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

- (6) Mit dieser Verordnung sollte auch dem Beschluss 2004/919/EG des Rates vom 22. Dezember 2004 zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität<sup>18</sup> Rechnung getragen werden, dessen Ziel es ist, in der Union eine bessere Zusammenarbeit zur Verhütung und Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität zu erreichen. Gemäß diesem Beschluss muss jeder Mitgliedstaat sicherstellen, dass seine zuständigen Behörden die erforderlichen Maßnahmen treffen, um Missbrauch und Diebstahl von Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge vorzubeugen. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugs bei einem Kfz-Delikt, einschließlich Missbrauch und Diebstahl von Zulassungsbescheinigungen, gemäß dieser Verordnung verweigern dürfen.
- (7) Mit dieser Verordnung sollte eine Verwaltungsvereinfachung für die Bürger, Unternehmen und Zulassungsbehörden, insbesondere durch den elektronischen Austausch von Kfz-Zulassungsdaten, angestrebt werden. Voraussetzung für diese Verwaltungsvereinfachung der Zulassungsformalitäten ist, dass die Mitgliedstaaten einander Zugang zu ihren Fahrzeugzulassungsdaten gewähren, damit der Informationsaustausch verbessert wird und die Zulassungsverfahren beschleunigt werden.
- (8) Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zuge der Durchführung dieser Verordnung unterliegt der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>19</sup>. Die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>20</sup> gilt im Fall der vorliegenden Verordnung für die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission.
- (9) Für die Verbringung eines in einem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat, die im Hinblick auf dessen Zulassung in dem anderen Mitgliedstaat erfolgt, sind eine allgemein zugängliche vorübergehende Zulassung zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit und die elektronische Übertragung von zuverlässigen Fahrzeugzulassungsdaten erforderlich. Daher muss ein System eingerichtet werden, mit dem Kraftfahrzeuge vorübergehend zugelassen werden können.
- (10) Unternehmen, die mit Kraftfahrzeugen handeln, diese überprüfen oder Kfz-Reparatur- oder Wartungsleistungen anbieten, bedienen sich in der Regel nationaler Händlerkennzeichen, wenn sie Fahrzeuge in einen anderen Mitgliedstaat verbringen. Diese Händlerkennzeichen werden häufig in anderen Mitgliedstaaten nicht anerkannt, so dass der grenzüberschreitende gewerbliche Gebrauchtwagenhandel vor allem in Grenzregionen behindert wird. Infolgedessen bedarf es eines Systems, mit dem Unternehmen, die mit Kraftfahrzeugen handeln, diese überprüfen oder Kfz-Reparatur-

---

<sup>18</sup> ABl. L 389 vom 30.12.2004, S. 28.

<sup>19</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>20</sup> ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

oder Wartungsleistungen anbieten, diese Fahrzeuge mit einem Händlerkennzeichen in einen anderen Mitgliedstaat verbringen können.

- (11) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere der Abbau der Zulassungsformalitäten zur Gewährleistung des freien Verkehrs von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen und die Verringerung des administrativen Aufwands für Bürger, Unternehmen und Zulassungsbehörden aufgrund der gegensätzlichen nationalen Vorschriften auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und sich daher wegen ihrer Reichweite und Wirkung besser auf Unionsebene erreichen lassen, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrag über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (12) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.
- (13) Damit der zwischen den Mitgliedstaaten angestrebte Informationsaustausch mit interoperablen Mitteln verwirklicht werden kann, sollte der Kommission für die Anpassung der Anhänge I und II dieser Verordnung an den technischen Fortschritt die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, insbesondere um die maßgeblichen Änderungen der Richtlinie 1999/37/EG oder Änderungen anderer Rechtsakte der Union, die unmittelbar für die Aktualisierung der Anhänge I und II dieser Verordnung relevant sind, im Hinblick auf die Bedingungen, die von Unternehmen zu erfüllen sind, die Fahrzeugzulassungsbescheinigungen für Händler nutzen, so dass sie den Anforderungen an den guten Ruf und die erforderliche Fachkompetenz gerecht werden, und im Hinblick auf die Gültigkeitsdauer der Fahrzeugzulassungsbescheinigungen für Händler zu berücksichtigen. Hierbei ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Rahmen der Vorarbeiten geeignete Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Die Kommission sollte bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente gleichzeitig, pünktlich und in angemessener Weise dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt werden.
- (14) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung gewährleistet sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen für die Softwareanwendung zu erlassen, die für den elektronischen Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten notwendig ist, einschließlich des Datenaustauschformats, der technischen Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen elektronischen Register und den Zugang zu diesen Registern, der Zugangsverfahren und Sicherheitsvorkehrungen; die Kommission sollte ferner die Befugnis erhalten, Format und Muster der Fahrzeugzulassungsbescheinigung für Händler festzulegen. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten

die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>21</sup> ausgeübt werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*  
*Gültigkeitsbereich*

1. Diese Verordnung gilt für die nachstehenden Fahrzeuge:
  - (a) alle Kraftfahrzeuge oder ihre Anhänger nach Artikel 3 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup>;
  - (b) alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge mit oder ohne Doppelrad nach Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>23</sup>.
2. Diese Verordnung gilt nicht für die Zulassung von in einem Drittland zugelassenen Kraftfahrzeugen.
3. Diese Verordnung gilt unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, Kraftfahrzeuge von der Zulassungspflicht auszunehmen, und steht im Einklang mit der Richtlinie 1999/37/EG.

*Artikel 2*  
*Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

- (1) „Zulassung“ die administrative Genehmigung für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs im Straßenverkehr, die die Identifizierung des Fahrzeugs und die Zuteilung einer als amtliches Kennzeichen bezeichneten Seriennummer umfasst;
- (2) „in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit einer in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Zulassungsbescheinigung;
- (3) „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ die Person, auf deren Namen ein Fahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist;
- (4) „Händlerzulassung“ die behördliche Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen im Straßenverkehr, die die Identifizierung der Fahrzeuge und die Zuteilung einer als gewerbliches amtliches Kennzeichen bezeichneten Seriennummer umfasst und die für unterschiedliche Fahrzeuge verwendet werden darf.

---

<sup>21</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

<sup>22</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

<sup>23</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.



### *Artikel 3*

#### *Ort der Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurden*

1. Ein Mitgliedstaat darf die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet nur dann vorschreiben, wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz in diesem Hoheitsgebiet hat.
2. Als der Mitgliedstaat, in dem der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, gilt:
  - (a) bei einer Gesellschaft, einem Verein oder einer juristischen Person der Mitgliedstaat, in dem die Hauptverwaltung sitzt;
  - (b) bei einer Zweigstelle, Agentur oder sonstigen Niederlassung einer Gesellschaft, eines Vereins oder einer juristischen Person der Mitgliedstaat, in dem die Zweigstelle, Agentur oder sonstige Niederlassung ihren Sitz hat;
  - (c) bei einer natürlichen Person im Rahmen ihrer geschäftlichen Tätigkeit der Mitgliedstaat, der ihr Hauptgeschäftssitz ist;
  - (d) bei allen anderen natürlichen Personen:
    - i) der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Fall einer Person ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt;
    - ii) bei einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt.

Die Bedingung nach Ziffer ii entfällt, wenn sich die Person zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer in einem Mitgliedstaat aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des gewöhnlichen Wohnsitzes zur Folge.

### *Artikel 4*

#### *Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurden*

1. Verlegt der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat, beantragt er die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs innerhalb von sechs Monaten nach seiner Ankunft.

Während des Zeitraums nach Unterabsatz 1 wird die Nutzung des Fahrzeugs nicht eingeschränkt.

2. Der Antrag auf Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs wird bei einer Fahrzeugzulassungsbehörde gestellt und enthält die einschlägigen Teile der Zulassungsbescheinigung gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 1999/37/EG oder alle anderen Nachweise für eine vorherige Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat.
3. Sobald die Fahrzeugzulassungsbehörde den Antrag auf Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs erhält, holt sie im Einklang mit Artikel 7 unverzüglich die Informationen zu den Datenelementen nach Anhang I direkt bei der Zulassungsbehörde des Mitgliedstaats ein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und überträgt die Daten in ihr eigenes Register.
4. Die Fahrzeugzulassungsbehörden dürfen Prüfungen an einem in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug vor dessen Zulassung nur in einem der folgenden Fälle vornehmen:
  - (a) wenn die vom Antragsteller während des Zulassungsverfahrens vorgelegten Informationen im Fahrzeugregister des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen worden sein soll, nicht auffindbar sind;
  - (b) wenn die vom Antragsteller während des Zulassungsverfahrens vorgelegten Informationen sich von den im Fahrzeugregister des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, vorliegenden Informationen unterscheiden;
  - (c) wenn die Fahrzeugzulassungsbehörden berechtigten Grund zu der Annahme haben, dass die technischen Bestimmungen, nach denen für das Fahrzeug gemäß Artikel 23 oder 24 der Richtlinie 2007/46/EG oder gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2002/24/EG eine Genehmigung erteilt wurde, nicht mit ihren eigenen Bestimmungen gleichwertig sind;
  - (d) wenn technische Untersuchungen aufgrund eines Wechsels des Fahrzeugeigentümers oder im Fall eines stark beschädigten Fahrzeugs erforderlich sind.
5. Wird ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug zugelassen, meldet die betreffende Fahrzeugzulassungsbehörde dies im Einklang mit Artikel 7 unverzüglich der Fahrzeugzulassungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuletzt zugelassen war.

#### *Artikel 5*

#### *Verweigerung der Zulassung eines Fahrzeugs, das zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurde*

1. Die Fahrzeugzulassungsbehörden dürfen die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs nur in einem der folgenden Fälle verweigern:
  - (a) wenn die Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 nicht erfüllt sind;

- (b) wenn die Gebühren oder Abgaben, die von diesem Mitgliedstaat gegebenenfalls für die Zulassung nach Artikel 4 erhoben werden, nicht entrichtet wurden;
  - (c) wenn die Prüfungen am Fahrzeug nach Artikel 4 Absatz 4 nicht erfolgreich verlaufen sind;
  - (d) wenn die im Einklang mit Artikel 7 eingeholten Informationen auf einen der folgenden Sachverhalte hindeuten:
    - i) das Fahrzeug ist stark beschädigt, gestohlen oder verwertet worden;
    - ii) die Zulassungsdokumente des Fahrzeugs sind gestohlen, es sei denn, der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann eindeutig belegen, dass er Eigentümer des Fahrzeugs ist;
    - iii) der Termin der nächsten vorgeschriebenen technischen Untersuchung wurde überschritten.
2. Jede Entscheidung einer Fahrzeugzulassungsbehörde, die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs zu verweigern, ist ordnungsgemäß zu begründen. Der Betroffene kann innerhalb eines Monats nach Erhalt des negativen Bescheids bei der zuständigen Fahrzeugzulassungsbehörde eine Überprüfung der Entscheidung beantragen. Dieser Antrag auf Überprüfung ist zu begründen. Die zuständige Fahrzeugzulassungsbehörde bestätigt oder revidiert ihre Entscheidung innerhalb eines Monats nach Erhalt des Antrags.

#### *Artikel 6*

##### *Vorübergehende Zulassungen für die Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat*

1. Jede Person, die in einem anderen Mitgliedstaat ein Fahrzeug ohne Zulassungsbescheinigung erworben hat, kann bei der Fahrzeugzulassungsbehörde beantragen, dass diese eine vorübergehende Zulassungsbescheinigung für die Verbringung dieses Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ausstellt. Die vorübergehende Zulassungsbescheinigung bleibt 30 Tage lang gültig.
2. Sobald die Fahrzeugzulassungsbehörde den Antrag auf vorübergehende Zulassungsbescheinigung nach Absatz 1 erhält, holt sie im Einklang mit Artikel 7 unverzüglich die Informationen zu den Datenelementen nach Anhang I direkt bei der Zulassungsbehörde des Mitgliedstaats ein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und überträgt die Daten in ihr eigenes Register.
3. Die Fahrzeugzulassungsbehörden dürfen die Ausstellung einer vorübergehenden Zulassungsbescheinigung nach Absatz 1 in einem der folgenden Fälle ablehnen:
  - (a) wenn die Gebühren oder Abgaben, die von ihrem Mitgliedstaat gegebenenfalls für die vorübergehende Zulassung erhoben werden, nicht gezahlt wurden;
  - (b) wenn die im Einklang mit Artikel 7 eingeholten Informationen oder die Informationen in den nationalen amtlichen Fahrzeugregistern auf einen der folgenden Sachverhalte hindeuten:

- i) das Fahrzeug ist stark beschädigt, gestohlen oder verwertet worden;
- ii) die Zulassungsdokumente des Fahrzeugs sind gestohlen, es sei denn, der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann eindeutig belegen, dass er Eigentümer des Fahrzeugs ist;
- iii) der Termin der nächsten vorgeschriebenen technischen Untersuchung wurde überschritten.

#### *Artikel 7*

#### *Informationsaustausch über die Fahrzeugzulassungsdaten*

1. Für die Zwecke der Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs gewähren die Fahrzeugzulassungsbehörden den Fahrzeugzulassungsbehörden des anderen Mitgliedstaats Zugang zu den im amtlichen Fahrzeugregister unter den Datenelementen nach Anhang I gespeicherten Daten.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 verwenden die Fahrzeugzulassungsbehörden die Softwareanwendung entsprechend dem Anhang II.

Nur die Fahrzeugzulassungsbehörden dürfen direkt auf die Daten zugreifen, die in der Softwareanwendung gespeichert und abrufbar sind. Die Fahrzeugzulassungsbehörden ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu verhindern, dass:

- (a) Unbefugte sich Zugang zu den Datenverarbeitungsanlagen verschaffen;
  - (b) Informationen von Unbefugten gelesen, kopiert, verändert oder gelöscht werden;
  - (c) Informationen ohne Erlaubnis abgefragt oder übermittelt werden;
  - (d) Informationen während der Übermittlung ohne Erlaubnis gelesen oder kopiert werden.
3. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Fahrzeugzulassungsbehörden in den Mitgliedstaaten erfolgt im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG unter Aufsicht der unabhängigen öffentlichen Kontrollstelle des Mitgliedstaats gemäß Artikel 28 der Richtlinie.

Die Fahrzeugzulassungsbehörden verwenden die nach dieser Verordnung übermittelten Informationen nur für die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs.

Werden nach dieser Verordnung Informationen zwischen den Fahrzeugzulassungsbehörden ausgetauscht, wird die Zulassungsbehörde, die die Informationen weitergibt, auf Verlangen darüber unterrichtet, wozu die weitergegebenen Informationen verwendet werden und welche Maßnahmen anschließend ergriffen werden.

Die Fahrzeugzulassungsbehörde, die die Informationen weitergibt, achtet auf die Genauigkeit der weiterzugebenden Informationen sowie darauf, ob diese in Anbetracht ihres Verwendungszwecks notwendig und verhältnismäßig sind. Sie befolgt die einschlägigen Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten.

Stellt sich heraus, dass unrichtige Informationen oder Informationen, die nicht weitergegeben werden sollen, weitergegeben wurden, ist die Fahrzeugzulassungsbehörde, die die Informationen erhalten hat, unverzüglich zu verständigen. Die Fahrzeugzulassungsbehörde, die die Informationen erhalten hat, löscht oder korrigiert daraufhin die erhaltenen Informationen.

4. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, mit denen die gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen für die in Absatz 2 genannte Softwareanwendung, einschließlich des Datenaustauschformats, der technischen Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen elektronischen Register und den Zugang zu diesen Registern, der Zugangsverfahren und Sicherheitsvorkehrungen festgelegt werden. Die Annahme dieser Durchführungsrechtsakte erfolgt gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 12 Absatz 2.

#### *Artikel 8* *Fahrzeugzulassungen für Händler*

1. Eine Fahrzeugzulassungsbehörde darf jedem Unternehmen, das die folgenden Kriterien erfüllt, eine oder mehrere Fahrzeugzulassungsbescheinigungen für Händler ausstellen:
  - (a) es hat seinen Sitz in deren Hoheitsgebiet;
  - (b) es handelt mit Fahrzeugen oder erbringt Kfz-Reparatur- und -Wartungsleistungen oder überprüft Fahrzeuge;
  - (c) es verfügt über einen guten Ruf und die erforderliche Fachkompetenz.
2. Die Fahrzeugzulassungsbehörden gewährleisten, dass für jede Händlerzulassung die Fahrzeugdaten nach Anhang I in ihr Register eingetragen werden.
3. Fahrzeuge mit Händlerzulassungsbescheinigung dürfen nur genutzt werden, wenn sie keine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen. Diese Fahrzeuge dürfen nicht für die gewerbliche Beförderung von Personen oder Gegenständen verwendet werden.
4. Die Mitgliedstaaten dürfen den freien Verkehr von Fahrzeugen mit Händlerzulassungsbescheinigung nicht aus mit der Fahrzeugzulassung zusammenhängenden Gründen behindern.
5. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Formats und des Musters der Händlerzulassungsbescheinigung.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 9*  
*Fahrzeugzulassungsbehörden*

1. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Bezeichnungen und Kontaktangaben der Fahrzeugzulassungsbehörden mit, die für die Verwaltung der amtlichen Fahrzeugregister in ihrem Hoheitsgebiet und die Durchführung dieser Verordnung zuständig sind.

Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Webseite ein Verzeichnis der Fahrzeugzulassungsbehörden sowie dessen Aktualisierungen.

2. Die Fahrzeugzulassungsbehörden stellen sicher, dass die nachstehenden Informationen für die Öffentlichkeit leicht zugänglich sind:
  - (a) Informationen über die Fahrzeugzulassung im Mitgliedstaat der maßgeblichen Behörde;
  - (b) Bezeichnung und Kontaktangaben der Behörde zwecks direkter Kontaktaufnahme.

*Artikel 10*  
*Delegierte Rechtsakte*

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte in Einklang mit Artikel 11 zu erlassen, diese betreffen:

1. die Änderungen der Anhänge I und II dieser Verordnung zwecks ihrer Anpassung an den technischen Fortschritt, um insbesondere den maßgeblichen Änderungen der Richtlinie 1999/37/EG oder den Änderungen anderer Rechtsakte der Union Rechnung zu tragen, die unmittelbar für die Aktualisierung der Anhänge I und II dieser Verordnung maßgeblich sind;
2. die Voraussetzungen, die von Unternehmen zu erfüllen sind, damit sie den Anforderungen nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c entsprechen;
3. die Gültigkeitsdauer der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Händlerzulassungsbescheinigungen.

*Artikel 11*  
*Ausübung der Befugnisübertragung*

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnisübertragung an die Kommission nach Artikel 10 ist unbefristet und gilt ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.
3. Die Befugnisübertragung nach Artikel 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach

seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der nach Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 12* *Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

#### *Artikel 13* *Evaluierung*

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Bericht über die Evaluierung dieser Verordnung vor. Die Kommission legt erforderlichenfalls geeignete Vorschläge für eine Änderung dieser Verordnung und für eine Anpassung anderer Rechtsakte der Union vor, wobei sie insbesondere die Möglichkeiten einer weiteren Verwaltungsvereinfachung für die Bürger und Unternehmen berücksichtigt.

#### *Artikel 14* *Inkrafttreten und Anwendbarkeit*

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem [Datum – ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung – einfügen].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 4.4.2012

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*



## ANHANG I

### Datensatz für die automatische Suche von Fahrzeugzulassungsdaten nach Artikel 7 Absatz 1

Element	Harmoni- sierte Codes der Richtlinie 1999/37/EG
1. Land der Zulassung	--
2. Zulassungsnummer	(A)
3. Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	(B)
4. Identifikationsnummer(n) der Zulassungsbescheinigung	--
5. Bezeichnung der Behörde, die die Zulassungsbescheinigung ausstellte	--
6. Fahrzeug: Marke	(D.1)
7. Fahrzeug: Typ - Variante (falls verfügbar) - Version (falls verfügbar)	(D.2)
8. Fahrzeug: Handelsbezeichnung(en)	(D.3)
9. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)	(E)
10. Masse: Technisch zulässige Gesamtmasse, ausgenommen Krafräder	(F.1)
11. Masse: Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs	(F.2)
12. Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs mit Aufbau, bei Zugfahrzeugen anderer Klassen als M1 auch mit Anhängavorrichtung	(G)
13. Gültigkeitsdauer, falls nicht unbegrenzt	(H)
14. Datum der Zulassung, auf die sich die Zulassungsbescheinigung bezieht	(I)
15. Typgenehmigungsnummer (falls verfügbar)	(K)
16. Anzahl der Achsen	(L)
17. Radstand (in mm)	(M)

Element	Harmoni- sierte Codes der Richtlinie 1999/37/EG
18. Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 3500 kg: Verteilung der technisch zulässigen Gesamtmasse auf die Achsen: Achse 1 (in kg)	(N.1)
19. Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 3500 kg: Verteilung der technisch zulässigen Gesamtmasse auf die Achsen: Gegebenenfalls Achse 2 (in kg)	(N.2)
20. Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 3500 kg: Verteilung der technisch zulässigen Gesamtmasse auf die Achsen: Gegebenenfalls Achse 3 (in kg)	(N.3)
21. Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 3500 kg: Verteilung der technisch zulässigen Gesamtmasse auf die Achsen: Gegebenenfalls Achse 4 (in kg)	(N.4)
22. Bei Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 3500 kg: Verteilung der technisch zulässigen Gesamtmasse auf die Achsen: Gegebenenfalls Achse 5 (in kg)	(N.5)
23. Technisch zulässige Anhängelast Gebremst (in kg)	(O.1)
24. Technisch zulässige Anhängelast Ungebremst (in kg)	(O.2)
25. Motor: Hubraum (in cm <sup>3</sup> )	(P.1)
26. Motor: Nennleistung (in kW) (falls verfügbar)	(P.2)
27. Motor: Kraftstoffart oder Energiequelle	(P.3)
28. Motor: Nenndrehzahl (in min <sup>-1</sup> )	(P.4)
29. Motor-Identifizierungsnummer	(P.5)
30. Leistungsgewicht (in kW/kg) (nur bei Krafträdern)	(Q)
31. Farbe des Fahrzeugs	(R)
32. Sitzplätze: Sitzplätze, einschließlich Fahrersitz	(S.1)
33. Sitzplätze: Stehplätze (soweit vorhanden)	(S.2)
34. Höchstgeschwindigkeit (in km/h)	(T)
35. Geräuschpegel: Standgeräusch (in dB(A))	(U.1)
36. Geräuschpegel: Drehzahl (in min <sup>-1</sup> )	(U.2)
37. Geräuschpegel: Fahrgeräusch (in dB(A))	(U.3)

<b>Element</b>	<b>Harmoni- sierte Codes der Richtlinie 1999/37/EG</b>
38. Abgaswerte: CO (in g/km oder g/kWh)	(V.1)
39. Abgaswerte: HC (in g/km oder g/kWh)	(V.2)
40. Abgaswerte: NO <sub>x</sub> (in g/km oder g/kWh)	(V.3)
41. Abgaswerte: HC + NO <sub>x</sub> (in g/km)	(V.4)
42. Abgaswerte: Partikelaustritt bei Dieselmotoren (in g/km oder g/kWh)	(V.5)
43. Abgaswerte: Korrigierter Absorptionskoeffizient bei Dieselmotoren (in min <sup>-1</sup> )	(V.6)
44. Abgaswerte: CO <sub>2</sub> (in g/km)	(V.7)
45. Abgaswerte: Kombierter Kraftstoffverbrauch (in l/100 km)	(V.8)
46. Angabe der für die EG-Typgenehmigung maßgeblichen Schadstoffklasse: Angabe der geltenden Version gemäß der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 88/77/EWG	(V.9)
47. Fassungsvermögen des (der) Kraftstoffbehälter(s) (in l)	(W)
48. Datum der letzten technischen Untersuchung	--
49. Datum der nächsten technischen Untersuchung	--
50. Kilometerstand (falls verfügbar)	--
51. Fahrzeug verwertet (Ja/Nein)	--
52. Ausstellungsdatum des Verwertungsnachweises <sup>24</sup>	--
53. Anlage oder Betrieb, die/der den Verwertungsnachweis ausstellt	--
54. Grund für die Verwertung	--
55. Fahrzeug gestohlen (Ja/Nein)	--
56. Diebstahl der Zulassungsbescheinigung und/oder Kennzeichen (Ja/Nein)	--
57. Ungenutzte Zulassung	--

<sup>24</sup> Entsprechend der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34), in der geänderten Fassung.

Element	Harmoni- sierte Codes der Richtlinie 1999/37/EG
58. Aufgehobene Zulassung	--
59. Wechsel der Zulassungsnummer	--
60. Technische Untersuchung nach Unfall mit starker Beschädigung nötig	--
61. Weitere Untersuchung nötig wegen Umbaus oder Änderung eines der Punkte 9 bis 47	

## **ANHANG II**

### **Verwendung der Softwareanwendung nach Artikel 7**

1. Der Informationsaustausch erfolgt mit interoperablen elektronischen Mitteln ohne Austausch von Daten über andere Datenbanken. Dieser Informationsaustausch wird auf kosteneffiziente und sichere Weise durchgeführt, wobei die Sicherheit und der Schutz der übermittelten Daten – sofern dies bei Verwendung bestehender Softwareanwendungen möglich ist – gewährleistet werden.
2. Für die Zwecke dieser Verordnung ermöglicht die geänderte Version der Softwareanwendung einen Online-Austausch in Echtzeit und/oder einen Austausch im Batch-Modus. Der Batch-Modus muss einen Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht gestatten.
3. Jeder Mitgliedstaat trägt jene Kosten, die ihm aus der Verwaltung, der Verwendung und der Pflege der in Absatz 1 genannten Softwareanwendung entstehen.
4. Die Zulassungsbehörden rufen mit Hilfe der automatisierten Verfahren nach Nummer 1 und 2 die Informationen zu den Datenelementen nach Anhang I aus den elektronischen Fahrzeugregistern eines oder mehrerer anderer Mitgliedstaaten ab.
5. Die Softwareanwendung ermöglicht eine sichere Verbindung zu den anderen Mitgliedstaaten und die Kommunikation mit den Back-End-Legacy-Systemen der Mitgliedstaaten unter Nutzung von XML. Die Mitgliedstaaten tauschen Nachrichten durch direkte Übermittlung an den Empfänger aus.
7. Die über das Netzwerk übertragenen XML-Nachrichten sind verschlüsselt.

## **FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN**

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziele
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methoden der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben Übersicht
  - 3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel
  - 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel
  - 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen
  - 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts

#### 1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur<sup>25</sup>

Titel 2 – Unternehmen – Kapitel 02 03: Binnenmarkt für Waren und sektorbezogene politische Maßnahmen

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

Der Vorschlag / die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**.

#### 1.4. Ziele

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

1a. Wettbewerbsfähigkeit im Dienste von Wachstum und Beschäftigung

##### 1.4.2. *Einzelziel(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en)*

Einzelziel Nr. 1: Fortlaufende Überprüfung bestehender Binnenmarktvorschriften und ggf. Vorschläge für neue gesetzgeberische oder nicht-gesetzgeberische Maßnahmen.

##### 1.4.3. *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Empfänger/Zielgruppe auswirken dürfte.*

Ziel dieser Initiative ist es, die Funktionsweise des Binnenmarkts zu verbessern, indem administrative Hemmnisse im Zusammenhang mit den Verfahren zur erneuten Zulassung von Kraftfahrzeugen beseitigt werden, durch die derzeit der freie Verkehr von Kraftfahrzeugen behindert wird. Mit diesem Vorschlag sollen die Verfahren zur erneuten Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen für Bürger, Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Mietwagen- und Leasingunternehmen sowie Zulassungsbehörden harmonisiert, gestrafft und vereinfacht werden. Ferner soll durch den Vorschlag der administrative Aufwand für alle Beteiligten verringert werden, ohne dass dabei die Verkehrssicherheit oder die Verbrechens- und Betrugsbekämpfung beeinträchtigt werden.

Dieser Vorschlag hat Auswirkungen auf Bürger, die mit ihrem Fahrzeug in einen anderen Mitgliedstaat umziehen oder Personen mit einem Ferienwohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat, ferner für Personen, die in einem Mitgliedstaat leben und ein von ihrem

<sup>25</sup> ABM: Activity-Based Management: maßnahmenbezogenes Management – ABB: Activity Based Budgeting: maßnahmenbezogene Budgetierung.

Arbeitgeber in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug nutzen. Die Bürger stellen auch die wichtigste Kundengruppe für den EU-Binnenhandel mit Gebrauchtfahrzeugen dar. Der Vorschlag wirkt sich unmittelbar auf Gebrauchtwarenhändler sowie Leasing- und Mietwagenunternehmen aus. Schließlich bringt dieser Vorschlag Auswirkungen auf die Zulassungsbehörden mit sich. Auf die konkreten Auswirkungen wird in der beigefügten Folgenabschätzung näher eingegangen.

#### 1.4.4. *Leistungs- und Erfolgsindikatoren*

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

- Zahl der Beschwerden,
- Zahl der SOLVIT-Fälle,
- Zahl der Gerichtsverfahren,
- Zahl der Beschwerden bei den Europäischen Verbraucherzentren,
- Zahl der erneuten Zulassungen und der Abmeldungen,
- öffentliche Konsultation insbesondere zum administrativen Aufwand,
- Umfrage in der Branche,
- Umfrage unter den nationalen Zulassungsbehörden,
- EUCARIS-Statistiken.

### 1.5. **Begründung des Vorschlags/der Initiative**

#### 1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf*

Ganz allgemein wird mit dieser Initiative angestrebt, die Funktionsweise des Binnenmarkts zu verbessern, indem administrative Hemmnisse im Zusammenhang mit den Verfahren zur erneuten Zulassung von Kraftfahrzeugen beseitigt werden, durch die derzeit der freie Verkehr von Kraftfahrzeugen behindert wird.

#### 1.5.2. *Mehrwert durch die Intervention der EU*

Die grenzüberschreitenden Aspekte bei der Fahrzeugzulassung führen nach wie vor zu Problemen im Binnenmarkt. Beispielsweise ergingen seit dem Jahr 2000 17 Urteile und Beschlüsse des Gerichtshofs zu Behinderungen des freien Verkehrs von Waren, Dienstleistungen und Personen, die auf Probleme bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen zurückgehen. Die Unterschiede bei den auf nationaler Ebene geltenden Verwaltungsbestimmungen für die erneute Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen behindern den freien Verkehr dieser Fahrzeuge innerhalb der EU. Die EU hat daher das Recht, auf der Grundlage von Artikel 114 AEUV tätig zu werden und – im Interesse der Bürger, die ein Kraftfahrzeug in einen anderen Wohnsitzmitgliedstaat verbringen oder ein in dem Mitgliedstaat, in dem sie beschäftigt sind, zugelassenes Kraftfahrzeug nutzen, sowie im Interesse der Mietwagenunternehmen (und in geringerem Umfang der Leasingunternehmen), die aufgrund der für sie selbst oder ihre Kunden geltenden Zulassungsvorschriften bei der grenzüberschreitenden Nutzung dieser Fahrzeuge behindert werden – sicherzustellen, dass der Binnenmarkt für in einem anderen Mitgliedstaat gekaufte Gebrauchtfahrzeuge ordnungsgemäß funktioniert. Damit dieser Vorschlag aber mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang steht, hat er keinerlei Auswirkungen auf die erneute Zulassung oder die Verbringung eines Kraftfahrzeugs innerhalb desselben Mitgliedstaates.



### 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene wesentliche Erkenntnisse*

Die Kommission leitete nicht nur Vertragsverletzungsverfahren ein, sondern veröffentlichte auch Erläuternde Mitteilungen, in denen das einschlägige EU-Recht zusammengefasst wird. Allerdings entwickeln sich das EU-Recht und die Rechtsprechung des Gerichtshofs zu dieser Thematik ständig weiter, so dass die meisten Erläuternden Mitteilungen über die Fahrzeugzulassung ziemlich rasch überholt sind, was auch für die Erläuternde Mitteilung aus dem Jahr 2007 gilt. Überdies hat eine Erläuternde Mitteilung keinen verbindlichen Charakter und stellte für die Mitgliedstaaten bislang weder tatsächlich einzuhaltende Leitlinien noch verpflichtende Vorgaben dar. Darüber hinaus kann von den bisherigen einschlägigen Erläuternden Mitteilungen der Kommission auch nicht behauptet werden, dass die Zahl der Probleme dadurch erheblich zurückgegangen wäre. Die nationalen Zulassungsbehörden, denen die jüngste Erläuternde Mitteilung zwar bekannt ist (oder bekannt sein sollte), wenden in der Regel aber einzelstaatliches Recht an, wenn dessen Bestimmungen mit der Erläuternden Mitteilung im Widerspruch stehen. Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Existenz dieser Mitteilung Bürgern und Unternehmen bekannt ist, und realistischerweise ist nicht davon auszugehen, dass für sie die Mitteilung, in der auf die wesentlichen Aspekte des EU-Rechts und der Rechtsprechung des Gerichtshofs eingegangen wird, im Konfliktfall sehr hilfreich wäre.

### 1.5.4. *Kohärenz mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Diese Initiative ist vollkommen kohärent mit anderen relevanten Rechtsinstrumenten, insbesondere mit der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge, der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, dem Beschluss 2004/919/EG des Rates vom 22. Dezember 2004 zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität, dem Beschluss 2008/615/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität sowie dem Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität.

## 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen

Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**

## 1.7. Vorgeschlagene Methoden der Mittelverwaltung

**Direkte zentrale Verwaltung** durch die Kommission

## 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

### 2.1. Monitoring und Berichterstattung

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

In Artikel 13 dieses Vorschlags wird die Evaluierung dieser Verordnung geregelt; demnach legt die Kommission vier Jahre nach deren Inkrafttreten einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat vor. Die Evaluierung, in der etwaige Probleme und Unzulänglichkeiten im Zusammenhang mit der Verordnung aufgezeigt werden sollen, könnte der Ausgangspunkt für weitere Maßnahmen sein, unter anderem für einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung im Hinblick auf eine weitere Verwaltungsvereinfachung für Bürger und Unternehmen und eine stärkere Integration des Binnenmarks für Gebrauchtfahrzeuge.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

#### 2.2.1. Ermittelte Risiken

Es konnten keine finanziellen Risiken festgestellt werden.

#### 2.2.2. Vorgesehene Kontrollen

Die vorgesehenen Kontrollen sind in der Haushaltsordnung und in der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2342/2002 festgelegt.

### 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Die Kommission muss den Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft durch Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und Einziehung unrechtmäßig gezahlter Beträge sowie – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – durch wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen gemäß der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 und der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 gewährleisten.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung.....]	GM/NGM <sup>(26)</sup>	von EFTA-Ländern <sup>27</sup>	von Kandidatenländern <sup>28</sup>	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
1a. Wettbewerbsfähigkeit im Dienste von Wachstum und Beschäftigung	[XX YY YY YY]	GM/NGM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

<sup>26</sup> GM = Getrennte Mittel / NGM = Nicht getrennte Mittel.

<sup>27</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>28</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

#### 3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens		Nummer	1a. Wettbewerbsfähigkeit im Dienste von Wachstum und Beschäftigung					
GD: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	INSGESAMT
• Operative Mittel			0	0	0	0	0	0
<b>Mittel INSGESAMT für die GD ENTR</b>	Verpflichtungen	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Zahlungen	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
<b>Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens</b>		<b>5</b>	<b>„Verwaltungsausgaben“</b>					
GD ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	INSGESAMT
• Personalausgaben			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	<b>1,0</b>
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	<b>0,5</b>
<b>GD ENTR INSGESAMT</b>	Mittel		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	<b>1,5</b>
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	<b>1,5</b>
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	<b>1,5</b>
	Zahlungen		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	<b>1,5</b>

### 3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel

Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

#### 3.2.3.1. Übersicht

Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2014	2015	2016	2017	2018	<b>INSGESAMT</b>
<b>RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>						
Personalausgaben	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	<b>1,0</b>
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	<b>0,5</b>
<b>Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,5</b>

<b>Außerhalb der RUBRIK 5<sup>29</sup> des mehrjährigen Finanzrahmens</b>						
Personalausgaben	0	0	0	0	0	0
Sonstige Verwaltungsausgaben	0	0	0	0	0	0
<b>Zwischensumme der Mittel außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>INSGESAMT</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,5</b>
------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

<sup>29</sup> Ausgaben für technische und administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

### 3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf

Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)*

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>					
02 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5
XX 01 01 02 (in den Delegationen)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (direkte Forschung)	0	0	0	0	0
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten = VZÄ)<sup>30</sup></b>					
XX 01 02 01 (AC, INT, SNE der Globaldotation)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, JED, INT und SNE in den Delegationen)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy <sup>31</sup>	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, INT, SNE der indirekten Forschung)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, INT, SNE der direkten Forschung)	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)	0	0	0	0	0
<b>INSGESAMT</b>	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5	VZÄ = 1,5

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Verwaltung der Durchführung der Verordnung, u. a. durch die Abfassung der Durchführungsrechtsakte und möglicherweise der delegierten Rechtsakte sowie Einleitung der Evaluierung.
----------------------------	---

<sup>30</sup> AC = Vertragsbediensteter; INT = Leiharbeitskraft („Intérimaire“), JED = Junger Sachverständiger in Delegationen („Jeune Expert en Délégation“), AL = örtlicher Bediensteter, SNE = abgeordneter nationaler Sachverständiger.

<sup>31</sup> Unter der Obergrenze für aus den operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*

Der Vorschlag/die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.

3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

Der Vorschlag sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

**3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen**

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.