



Argumente für die Beibehaltung der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen durch die Zulassungsbehörden

Das Kurzzeitkennzeichen in seiner heutigen Form löste 1998 das rote „04er“-Kennzeichen ab, das an Privatpersonen von der Zulassungsbehörde für maximal fünf Tage ausgegeben wurde und auch wieder zurückgegeben werden musste. Nach der derzeit gültigen Rechtslage können Kurzzeitkennzeichen für Fahrzeugüberführungen, Prüfungs- und Probefahrten beantragt werden (§ 16 Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV)). Die Zulassungsbehörde teilt ein Kurzzeitkennzeichen bei einem nachgewiesenen Bedarf zu, welches eine Gültigkeitsdauer von maximal fünf Tagen hat. Seit 1. November 2012 teilt ein Kurzzeitkennzeichen nur noch die Zulassungsbehörde des Wohnortes des Halters zu. Eine Verwendung für mehrere Fahrzeuge sowie eine Weitergabe an dritte Personen ist unzulässig und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Bei der derzeitigen Rechtslage ist die Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen hoheitliches Handeln, für welches der Antragsteller eine Gebühr zu zahlen hat.

Derzeit sind Bestrebungen im Gange, das Verfahren vollständig zu verändern. Die Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen soll auf die privaten Haftpflichtversicherer übertragen werden. Es wird die Auffassung vertreten, dass dies durch einfache Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung geschehen kann, da das Fahrzeug für einen kurzen Zeitraum von bis zu fünf Tagen „zulassungsfrei“ sein soll.

Diesen geplanten Änderungen stehen tiefgreifende Bedenken rechtlicher und tatsächlicher sowie organisatorischer Natur entgegen.

1. Hoheitliches Handeln

Es kann offenbleiben, ob es sich bei der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen um eine Zulassung, eine vorläufige Zulassung oder eine reine Inbetriebnahme ohne Zulassung handelt. Jedenfalls stellt die Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen bisher einen nationalen Verwaltungsakt, also hoheitliches Handeln dar, das nunmehr durch privates Handeln ersetzt werden soll. Die Übertragung hoheitlichen Handelns auf einen Privaten ist aber nur bei Einhaltung bestimmter Verfahren, insbesondere durch Beleihung möglich, die aber eine gesetzliche Regelung im Straßenverkehrsgesetz voraussetzt, die es bisher nicht gibt. Bezeichnenderweise war insoweit in einem Referentenentwurf eine Änderung der Ermächtigungsgrundlage innerhalb des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehen, die plötzlich nicht mehr notwendig sein soll.

2. Keine „zulassungsfreie“ Zuteilung

Künftig soll ein Fahrzeug nur aufgrund eines Versicherungsnachweises vorübergehend am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Bei Fahrzeugen der Klasse M1, N1, L und O1 handelt es sich um zulassungspflichtige Fahrzeuge. Die Zulassungspflicht wird damit begründet, dass von diesen Fahrzeugen eine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht. Diese Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht selbstverständlich auch bei einem Fahrzeug, welches für maximal fünf Tage mit einem Kurzzeitkennzeichen versehen wird. Denn es nimmt in dieser Zeit uneingeschränkt am öffentlichen Straßenverkehr teil. Es fehlt jede Begründung, dass hierbei eine Gefährdungssituation für fünf Tage nicht bestehen soll. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang, dass die EU-Kommission in einer Mitteilung an die Mitgliedsstaaten (Amtsblatt C68 vom 24. März 2007) mehrfach anführt, dass ein Kraftfahrzeug grundsätzlich nur mit amtlichen Kennzeichen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf. Eine auch nur zeitlich begrenzte Ausnahme sieht die EU-Kommission nicht vor.

3. Sicherstellung der Bedarfsprüfung durch die Zulassungsbehörde

Die hoheitliche Bedarfsprüfung nach § 16 FZV erfolgt derzeit durch ca. 700 Zulassungsbehörden in der Bundesrepublik Deutschland. Diese sind gehalten eine Zuteilung nur vorzunehmen, wenn der Antragsteller das Kurzzeitkennzeichen für einen Zeitraum von bis zu fünf Tagen

- nur für Probe- und Überführungsfahrten mit dem eingetragenen Fahrzeug verwendet und
- keiner anderen Person zur Nutzung an einem anderen Fahrzeug überlassen wird.

Erfahrungsgemäß findet eine solche Kontrolle durch Private nicht in der gebotenen Weise statt, weil diese (Autohäuser, Versicherungsagenturen) in erster Linie daran interessiert sind, ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen wahrzunehmen.

4. Erhöhte Missbrauchsgefahr

Durch die Übertragung der hoheitlichen Aufgabe auf ca. 260.000 Versicherungsvermittler und ca. 15.000 Autohäuser entfällt nicht nur die behördliche Bedarfsprüfung, sondern durch den erheblichen Anstieg der für die Zuteilung zuständigen Stelle erhöht sich auch das Missbrauchsrisiko. Um dieses Risiko einzudämmen, hat der Ordnungsgeber in der letzten Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung ab 1. November 2012 weitere Vorkehrungen getroffen, insbesondere durch die örtliche Zuständigkeitsregelung und eine Konkretisierung der Bedarfsprüfung. Es liegen in der Zwischenzeit keine Erkenntnisse darüber vor, dass diese Änderungen nicht greifen. Es ist im Gegenteil eindeutig eine Abnahme von Kurzzeitzulassungen erkennbar, die ein Grund für Missbrauchsfälle waren. Es ist unverständlich, dass gleichwohl erneut eine Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung bezüglich der Kurzzeitkennzeichen vorgenommen werden soll. Der Bürger und die betroffenen Kreise haben hierfür kein Verständnis, zumal statt eines geprägten Aluminiumkennzeichens mit hoheitlicher Siegelung ein ungeprägtes, gedrucktes Pappschild ohne Amtssiegelung geplant ist.

5. Wirtschaftliche Auswirkungen

Es wird argumentiert, dass die angestrebte Übertragung der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen auf private Haftpflichtversicherer keine wirtschaftlichen Auswirkungen hat. Diese Behauptung ist nicht nur falsch, sondern verantwortungslos. Es ergeben sich im Gegenteil ganz erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen.

- Für die Gebietskörperschaften entfallen Gebühreneinnahmen durch Wegfall der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen durch die Zulassungsbehörden.
- Gebietskörperschaften und private Vermieter haben außerdem erhebliche Ausfälle an Mieten, die für Räume erhoben werden, die sich in unmittelbarer Nähe des „Sondermarkts“, der sich an den Zulassungsbehörden gebildet hat, anfallen und die in vielen Fällen am Umsatz ausgerichtet sind.
- Die Hersteller von Kraftfahrzeugkennzeichen, bei denen es sich weit überwiegend um mittelständische Betriebe handelt, würden einen erheblichen Umsatzausfall durch den Wegfall von Einnahmen aus dem Verkauf von Kurzzeitkennzeichen und aus der hiermit verbundenen Vermittlung von Versicherungen haben. Gleiches gilt für Platinenhersteller, bei denen sich die Anzahl der herzustellenden Rohlinge erheblich verringern wird. Der Umsatzausfall würde entweder zur Vernichtung von Arbeitsplätzen oder zur Erhöhung des Preises für Kennzeichen führen, die erforderlich wäre, um verbleibende Arbeitsplätze zu erhalten.

6. Verbesserung des bisherigen Systems

Es sollten anstelle der rechtswidrigen Übertragung hoheitlicher Aufgaben auf Private ohne die erforderliche Rechtsgrundlage Verbesserungen des bisherigen Systems überlegt werden mit folgenden Schwerpunkten:

- Kurzzeitkennzeichen haben nur Gültigkeit für die in § 16 FZV erwähnten Fälle im Inland,
- die Zulassungsbehörden melden die Fahrzeugdaten, die bei der Antragstellung für ein Kurzzeitkennzeichen angegeben werden müssen, dem Kraftfahrtbundesamt,
- die Zuteilung von Ausfuhrkennzeichen (§ 19 FZV) wird vereinfacht.