

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

- Einbeziehung der freiberuflichen Kraftfahrzeugsachverständigen in die regelmäßige technische Kraftfahrzeugüberwachung
- Gewährleistung eines flächendeckenden Prüfangebots für den Fahrzeughalter.

B. Lösung

Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen durch Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

- für die Anerkennung von Überwachungsorganisationen der freiberuflichen Kraftfahrzeugsachverständigen
- für die Beteiligung u. a. der freiberuflichen Kraftfahrzeugsachverständigen an der Vorhaltung eines flächendeckenden Prüfangebots.

C. Alternativen

Gewährleistung des flächendeckenden Prüfangebots durch Schutz der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, indem für die Untersuchung bei den konkurrierenden Überwachungsorganisationen der freiwilligen Überwachung erschwerende Voraussetzungen (die sog. halben Fristen mit Zuteilung der Prüfplakette zu diesen Fristen) vorgeschrieben werden (Auffassung der Mehrheit der Bundesländer).

Fristablauf: 08. 02. 85

Hiergegen bestehen Bedenken, denn

- halbe Fristen lassen sich nicht mit fachlichen Gründen rechtfertigen
- sie werden auch dem Anliegen der freiberuflichen Sachverständigen, gleichberechtigt in die Fahrzeugüberwachung einbezogen zu werden, nicht gerecht.

D. Kosten

- Belastung der öffentlichen Haushalte: Für die Länder entsteht nicht unerheblicher Verwaltungsaufwand (Personalaufwand), der nicht festzustellen oder zu schätzen ist, jedoch in den meisten Ländern nach deren Angaben voraussichtlich mindestens eine Stelle des höheren oder gehobenen Dienstes erfordert.
- Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

28. 12. 84

VP – In – Wi

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (342) — 920 01 — Str 118/84

Bonn, den 28. Dezember 1984

An den Herrn
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 08. 02. 85

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090), wird wie folgt geändert:

Nach § 30 wird folgender Abschnitt V eingefügt:

„V. Regelmäßige Untersuchungen der Fahrzeuge

§ 31

Allgemeines

Die regelmäßigen Untersuchungen der Fahrzeuge werden nach den §§ 32 bis 37 sowie nach näherer Bestimmung der auf Grund des § 6 erlassenen Rechtsverordnungen durchgeführt.

§ 32

Hauptuntersuchung

(1) Die Hauptuntersuchung ist Aufgabe der amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr, die einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr angehören (§§ 1, 6 und 10 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971, BGBl. I S. 2086).

(2) Untersuchungen nach den für die Hauptuntersuchung beim amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften dürfen auch von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen vorgenommen werden.

§ 33

Gewährleistung eines flächendeckenden Prüfangebots

(1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat zu gewährleisten, daß durch die Technischen Prüfstellen jedem Fahrzeughalter eine Hauptuntersuchung in zumutbarer Entfernung angeboten wird (Pflicht zur Gewährleistung eines flächendeckenden Prüfangebots).

(2) Soweit das flächendeckende Prüfangebot in einem bestimmten Gebiet nicht durch die Technische Prüfstelle sichergestellt ist und das Prüfangebot auch nicht durch eine oder mehrere amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen vorgehalten wird, kann eine amtlich anerkannte Überwachungsorganisation — sofern ihr dies unter Be-

rücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zuzumuten ist — verpflichtet werden, ein entsprechendes Prüfangebot gegebenenfalls im Zusammenwirken mit anderen amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen vorzuhalten.

§ 34

Voraussetzungen der Anerkennung als Überwachungsorganisation

(1) Die Anerkennung als Überwachungsorganisation ist zu erteilen, wenn

1. die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Überwachungsorganisation (Organisation) berufenen Personen persönlich zuverlässig sind,
2. die Organisation nachweist, daß
 - a) sie über die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Durchführung der Untersuchungen und der sonstigen damit zusammenhängenden Aufgaben verfügt,
 - b) sie gegenüber den mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen hinsichtlich der Ordnungsmäßigkeit der Untersuchungen weisungsbefugt ist,
 - c) die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen nicht von Zahl und Ergebnis der Untersuchungen abhängig sind,
 - d) für die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Untersuchungen verursachten Schäden besteht,
 - e) sie über mindestens einen für die Durchführung der Untersuchungen erforderlichen eigenen Prüfplatz sowie über die dazu gehörigen notwendigen dem Stand der Technik entsprechenden Prüfgeräte und sonstigen Einrichtungen und Ausstattungen verfügt und
 - f) gewährleistet ist, daß die Untersuchungsergebnisse im erforderlichen Umfang für die Innenrevision und die Aufsichtsbehörde so ausgewertet werden können, daß sie mit den Untersuchungsergebnissen anderer Überwachungsorganisationen und denen der Technischen Prüfstellen leicht vergleichbar sind,
3. die Organisation nachweist, daß die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen

a) als Vorbildung

aa) ein Studium des Maschinenbaufaches, des Kraftfahrzeugbaufaches oder der Elektrotechnik an einer deutschen oder an einer als gleichwertig anerkannten ausländischen Universität, Technischen Hochschule oder öffentlichen oder staatlich anerkannten Fachhochschule oder an einer öffentlichen oder staatlich anerkannten Technikerschule oder

bb) eine Ausbildung als Kraftfahrzeugmechanikermeister oder Kraftfahrzeugelektrikermeister

erfolgreich abgeschlossen haben,

b) mit Erfolg an einem Lehrgang teilgenommen haben, dessen Ausbildungsplan von der nach Landesrecht zuständigen Behörde genehmigt worden ist und mindestens folgende Sachgebiete umfaßt:

aa) den Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

bb) die maßgebenden gesetzlichen Vorschriften und die dazu ergangenen Richtlinien in der Fahrzeugtechnik, im Fahrzeugzulassungsverfahren und in der regelmäßigen Fahrzeuguntersuchung und

cc) die praktische Anwendung dieser Kenntnisse bei der regelmäßigen Fahrzeuguntersuchung

und

c) im Besitz der Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen sind

und

4. zu erwarten ist, daß die Organisation

a) die Objektivität und die Gleichmäßigkeit der Untersuchungen gewährleisten wird,

b) die erforderliche Fortbildung der mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen sicherstellen wird und

c) die Sammlung und den Austausch von Prüferfahrungen unter den mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen sowie mit den anderen bei der Durchführung von Untersuchungen tätigen Organisationen und Stellen sicherstellen wird.

(2) Die Anerkennung ist — unbeschadet der Regelung in § 37 — ferner nur zulässig, wenn die Organisation nachweist, daß sie ausschließlich von selbständigen und hauptberuflich tätigen Kraftfahrzeugsachverständigen gebildet und getragen wird, die den in Absatz 1 Nr. 3 genannten Anforderungen genügen. Ihre Anzahl muß mindestens 40 betragen; dabei werden Sachverständige, die in anderen Bundesländern tätig sind, mitgezählt.

(3) Sind Träger der Technischen Prüfstellen noch nicht als Überwachungsorganisation amtlich anerkannt, so ist ihnen auf Antrag die Anerkennung zu erteilen. Absatz 2 findet keine Anwendung.

§ 35

Allgemeine Pflichten und Auflagen

(1) Die Organisation hat dafür zu sorgen, daß die Pflichten nach § 34 Abs. 1 Nr. 4 erfüllt, die Untersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und auch die hierbei verwendeten nichteigenen Prüflätze, Prüfgeräte, Einrichtungen und Ausstattung den Erfordernissen nach § 34 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe e entsprechen. Mit der Durchführung der Untersuchungen darf nur eine Person betraut werden, bei der keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß sie die für diese Tätigkeit erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt.

(2) Organisationen nach § 34 Abs. 2 dürfen außer den Kraftfahrzeugsachverständigen auch deren Angestellte mit der Durchführung der Untersuchungen betrauen, wenn diese den in § 34 Abs. 1 Nr. 3 genannten Anforderungen genügen, wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme der Unzuverlässigkeit rechtfertigen (Absatz 1 Satz 2) und wenn sie hauptberuflich bei den Kraftfahrzeugsachverständigen beschäftigt sind.

(3) Die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen dürfen keine Fahrzeuge untersuchen, die sie vorher gewartet oder instand gesetzt haben. Das gleiche gilt, wenn die Wartung oder die Instandsetzung durch einen Betrieb erfolgt ist, dem die mit der Durchführung der Untersuchung betraute Person angehört.

(4) Die Anerkennung kann mit Auflagen verbunden werden, um insbesondere sicherzustellen, daß die Untersuchungen nach Absatz 1 ordnungsgemäß durchgeführt werden und das flächendeckende Prüfangebot nach § 33 Abs. 2 vorgehalten wird. Die Auflagen können auch nachträglich erteilt werden.

(5) Die Anerkennung ist nicht übertragbar.

§ 36

Zuständigkeit und Aufsicht

(1) Die Erteilung der Anerkennung sowie deren Rücknahme und Widerruf obliegt der nach Landesrecht zuständigen Behörde.

(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde übt die Aufsicht über die Organisationen aus. Sie kann selbst prüfen oder durch von ihr bestimmte Stellen oder Personen prüfen lassen, ob insbesondere

1. die Voraussetzungen für die Anerkennung noch gegeben sind,

2. die Untersuchungen der Fahrzeuge ordnungsgemäß durchgeführt und die sich sonst aus der Anerkennung oder aus den Auflagen ergebenden Pflichten erfüllt werden,

3. ob und in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

Die mit der Prüfung befaßten Personen sind befugt, Geschäfts- und Betriebsräume der Organisationen und der Werkstätten, in denen Untersuchungen vorgenommen werden, sowie sonstige Prüfplätze, auf denen Untersuchungen vorgenommen werden, zu betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen und in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen. Das Betretungs-, Prüfungs- und Besichtigungsrecht darf nur während der Geschäfts- und Betriebszeiten ausgeübt werden. Die Organisation hat die Kosten (Gebühren und Auslagen) der Prüfung zu tragen.

§ 37

Bestehende Überwachungsorganisationen

Soweit Überwachungsorganisationen zur Durchführung der Untersuchungen am *Tag des Inkrafttretens* bereits anerkannt sind, ist die Erteilung einer neuen Anerkennung nicht erforderlich; insoweit bestehen die bisherigen Anerkennungen weiter. Die Voraussetzungen nach § 34 Abs. 1 müssen am *Tag des Inkrafttretens* erfüllt sein. §§ 35 und 36 bleiben unberührt.

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Das Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), geändert durch

Gesetz vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

Nach § 10 Abs. 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) § 33 des Straßenverkehrsgesetzes bleibt unberührt.“

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Straßenverkehrsgesetzes in der vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 4

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Begründung**Allgemeines****I.**

1. Nach § 29 StVZO haben in bestimmten regelmäßigen Zeitabständen die Halter ihre Fahrzeuge darauf untersuchen zu lassen, ob diese sich in technisch vorschriftsmäßigem Zustand befinden. Dabei wird unterschieden zwischen Haupt-, Zwischen- und Bremsensonderuntersuchungen. Hierbei ist für die große Mehrzahl der Fahrzeuge (insbesondere für die Personenkraftwagen) lediglich die Hauptuntersuchung von Bedeutung, während die zusätzliche Verpflichtung zu Zwischenuntersuchungen und Bremsensonderuntersuchung im wesentlichen nur bei schwereren Nutzfahrzeugen (Lkw, Busse, etc.) besteht. Die Zeitabstände, in denen diese Untersuchungen zu erfolgen haben, sind in Anlage VIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) festgelegt.
2. Die Durchführung der Hauptuntersuchungen obliegt nach derzeitiger Rechtslage grundsätzlich den amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 29 Abs. 2 StVZO, Nr. 3 der Anlage VIII StVZO). Die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer müssen in einer „Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr“ tätig sein, die ihrerseits aufgrund von Aufträgen der zuständigen Landesregierungen durch die regionalen Technischen Überwachungs-Vereine (TÜV) oder durch staatliche Stellen (in Hamburg und Hessen) betrieben werden (§§ 6, 10 des Kraftfahrzeugsachverständigengesetzes, BGBl. 1971 I S. 2086).

Für die Tätigkeit der Technischen Prüfstellen gilt der Grundsatz der Flächendeckung. Die Flächendeckung bedeutet, daß jedem Fahrzeughalter in zumutbarer Entfernung und unter zumutbaren Bedingungen eine technische Überwachung angeboten wird, damit er die Verpflichtung aus § 29 StVZO erfüllen kann, sein Fahrzeug untersuchen zu lassen. Nach der Verkehrsblatt-Verlautbarung vom 1. November 1962 (VkB1. 1963 S. 54) soll das Einzugsgebiet einer Untersuchungsstelle mit ortsfesten Prüfeinrichtungen nicht mehr als 25 km im Umkreis betragen. Diese Anforderung ist im ganzen Bundesgebiet und Berlin (West) inzwischen fast durchweg erfüllt.

Außerdem besteht für die Technische Prüfstelle eine Betriebspflicht. Dies schließt die Verpflichtung ein, jeden Fahrzeughalter zu bedienen. Die Verweigerung der Untersuchung, z. B. wegen eines bestimmten Fabrikats, ist nicht zulässig.

Als Entgelt für ihre Tätigkeit erhalten die Technischen Prüfstellen bestimmte gesetzlich festgesetzte Gebühren (vgl. Gebührenordnung für

Maßnahmen im Straßenverkehr, § 1, Anhang, 3. Abschnitt).

3. Neben der Regelform der Hauptuntersuchung durch die Technische Prüfstelle gibt es besondere Untersuchungsformen: Dazu zählt — abgesehen von der amtlich anerkannten Eigenüberwachung (z. B. bei bestimmten Verkehrsbetrieben) und der Untersuchung von Neufahrzeugen durch amtlich anerkannte Kfz-Werkstätten — die freiwillige Überwachung durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen.

Nimmt der Halter eine dieser (freiwilligen) Sonderformen in Anspruch, ist er von seiner Verpflichtung befreit, das Fahrzeug dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer in der Technischen Prüfstelle vorzuführen (vgl. Nr. 4 der Anlage VIII StVZO).

Für die Sonderformen besteht weder die Verpflichtung der Flächendeckung noch eine Betriebspflicht. Es gibt keine gesetzlich festgesetzten Gebühren, sondern das Entgelt für die Untersuchung wird mit dem Fahrzeughalter frei vereinbart.

II.

**Überwachung durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen
(sog. freiwillige Überwachung)**

1. Entwicklung bis 1971:

Überwachungsorganisationen, die im Bereich der freiwilligen Überwachung amtlich anerkannt sind, gibt es schon seit längerer Zeit. Zu ihnen zählen insbesondere der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein (DEKRA) sowie die Freiwillige Kraftfahrzeug-Überwachung (FKÜ) der Technischen Überwachungs-Vereine. Die Mitgliedschaft bei diesen Vereinen war früher Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Leistungen. Diese Leistungen erstreckten sich nicht nur darauf, die Kraftfahrzeuge der Mitglieder zu prüfen und technisch zu überwachen, sondern umfaßten auch die sachverständige Beratung und Betreuung in allen sonstigen mit dem Kraftfahrzeug zusammenhängenden Fragen.

Da durch die freiwilligen Überwachungsorganisationen die Fahrzeuge der Mitglieder ohnehin umfassend betreut wurden, lag es nahe, die gesetzlich vorgeschriebene regelmäßige technische Fahrzeuguntersuchung auch dort mit erledigen zu lassen. Jedenfalls schien es dem Verordnungsgeber widersinnig, daß ein Fahrzeug, welches von einer Überwachungsorganisation umfassend betreut wurde, wegen der gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchung noch einmal

besonders der Technischen Prüfstelle vorgeführt werden mußte.

2. Änderungen durch die Novelle zu § 29 und Anlage VIII StVZO vom 13. Juli 1971 (BGBl. I S. 979):

Durch diese Novelle wurden die Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung neugefaßt und auch einige sachliche Änderungen vorgenommen.

Eines der Ziele der Novelle von 1971 war, die Hauptuntersuchung mehr als bisher auf die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer und damit auf die Technischen Prüfstellen bei den TÜV und der staatlichen Überwachung zu konzentrieren. Deshalb wurden die Befugnisse der amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten reduziert (Beschränkung der Untersuchung auf Neufahrzeuge). Außerdem sollten neue Überwachungsorganisationen, durch deren regelmäßige Inanspruchnahme der Halter von seiner Pflicht zur Vorführung seines Fahrzeugs bei der Technischen Prüfstelle befreit wird, nicht mehr amtlich anerkannt werden (vgl. Begründung zur Novelle von 1971 im Verkehrsblatt 1971 S. 342, 348).

Die bis zu diesem Zeitpunkt einmal anerkannten freiwilligen Überwachungsorganisationen sollten jedoch ihren Status und ihre Aufgaben beibehalten (Besitzstandsschutz). Deshalb wurde in der Novelle 1971 die Nr. 7 der Anlage VIII StVZO wie folgt gefaßt:

„Soweit Überwachungsorganisationen zur Durchführung von Untersuchungen nach 4.2 anerkannt sind, bleiben die Anerkennungen bestehen. Neue Anerkennungen werden nicht erteilt. Für die Zurücknahme und den Widerruf der Anerkennung sowie für die Ausübung der Aufsicht sind die Vorschriften in 6.4 bis 6.7 entsprechend anzuwenden.“

Zu den bis dahin anerkannten freiwilligen Überwachungsorganisationen zählen im wesentlichen der DEKRA und die FKÜ der TÜV. Hinzu kommen einige kleinere Organisationen mit lediglich regionaler Bedeutung in Nordrhein-Westfalen und Hessen.

3. Entwicklung seit 1971:

Die Entwicklung bei den bis dahin amtlich anerkannten freiwilligen Überwachungsorganisationen ist seit 1971 gekennzeichnet durch hohe Zuwachsraten. Dies gilt sowohl für den DEKRA als auch — wenngleich regional unterschiedlich — für die FKÜ der TÜV.

Zugleich ging der Anteil der Technischen Prüfstellen an den Untersuchungen laufend zurück. Während der Anteil der Technischen Prüfstellen an den Untersuchungen im Jahre 1972 noch bei ca. 95 % lag, hatte er sich 1983 auf 73 % reduziert. Über die Anteile der Technischen Prüfstellen und der Überwachungsorganisationen an den Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO im Jahre 1983 gibt folgende Aufstellung Auskunft:

Techn. Prüfstellen (TP)	DEKRA	Freiwillige Kfz-Überwachg. (FKÜ) der TÜV	Sonstige	Insgesamt
9 344 242 (73,0 %)	1 919 740 (15,0 %)	1 463 857 (11,4 %)	70 754 (0,6 %)	12 798 593 (100 %)

Die Ausdehnung der freiwilligen Überwachungs-Organisationen ging Hand in Hand mit der zunehmenden Einmietung dieser Organisationen in Kfz-Werkstätten, um dort die Untersuchungen nach § 29 StVZO durchzuführen. Dies geschieht aufgrund entsprechender Verträge zwischen den Werkstätten und den Organisationen; die Werkstatt stellt der Organisation ihre Prüfeinrichtungen und sonstigen technischen Ausstattungen für die Untersuchungen zur Verfügung. Für den Halter bringt dies den Vorteil, daß er am selben Tag in der betreffenden Kfz-Werkstatt sein Fahrzeug nicht nur reparieren und warten, sondern bei dieser Gelegenheit auch durch den Prüfer der Überwachungs-Organisation die fällige Untersuchung nach § 29 StVZO durchführen lassen kann.

III.

In den letzten Jahren haben die im Bereich der Kraftfahrzeugbegutachtung und Kraftfahrzeugschätzung tätigen freiberuflichen Sachverständigen ebenfalls die Befugnis gefordert, Untersuchungen nach § 29 StVZO durchführen zu dürfen. Diese Sachverständigen und ihre Interessenvertretungen begründen ihre Forderungen u. a. damit, daß sie unter den heutigen Umständen neben den bereits anerkannten, freiwilligen Überwachungs-Organisationen nur dann bestehen können, wenn sie den Fahrzeughaltern außer ihren ursprünglichen Dienstleistungen wie Schätzungen und Begutachtungen auch die technische Überwachung nach § 29 StVZO anbieten.

Bei den freiberuflichen Kfz-Sachverständigen handelt es sich im wesentlichen um zwei Gruppen:

- die öffentlich bestellten und vereidigten Kfz-Sachverständigen,
- die Kfz-Sachverständigen, die diesen Status nicht haben.

Der Beruf und die Berufsbezeichnung „Kraftfahrzeugsachverständiger“ sind weder gesetzlich geschützt noch gibt es hierfür bestimmte gesetzlich festgelegte Voraussetzungen oder Anforderungen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 15. Januar 1970, Gewerbearchiv 1970, S. 125 ff.). Als Kraftfahrzeugsachverständiger kann sich also praktisch jeder bezeichnen und betätigen, der etwas von Kraftfahrzeugen zu verstehen glaubt (vgl. Schrift des Deutschen Industrie- und Handelstages „Der Kfz-Sachverständige“, Vorwort).

IV.

Die starke Zunahme beim DEKRA und bei der FKÜ der TÜV — noch begünstigt durch die seit 1971 für neue Organisationen bestehende Anerkennungssperre — führte auch zu einer verfassungsrechtlichen Problematisierung von Nr. 7 der Anlage VIII StVZO.

Mit der Novelle zu § 29 und Anlage VIII StVZO vom 13. Juli 1971 hatte der Gesetzgeber die Hauptuntersuchungen stärker auf die Technische Prüfstelle konzentrieren wollen und deshalb keine weiteren amtlichen Anerkennungen von Organisationen für die freiwillige Überwachung vorgesehen (Nr. 7 der Anlage VIII StVZO). Die Novelle ließ aber die Untersuchungstätigkeit der bislang anerkannten Überwachungsorganisationen (vornehmlich DEKRA und FKÜ der TÜV) unberührt, was in der Folgezeit zu einer erheblichen Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse führte, und zwar im Sinne einer massiven Tätigkeitsausweitung durch die fortbestehenden Überwachungsorganisationen. Da Wettbewerber dieser anerkannten Organisationen mangels Befugnis zur amtlichen Kfz-Untersuchung kein vergleichbar attraktives Angebot machen können (nämlich das „Paket“ bestehend aus Fahrzeugschätzungen, Fahrzeugbegutachtungen und § 29 StVZO-Prüfung), verschafft die Besitzstandsbestimmung den anerkannten Überwachungsorganisationen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Einrichtungen auch bei solchen Tätigkeiten, die keine amtliche Kfz-Überwachung darstellen. Diese bevorzugte Stellung können die anderen Teilnehmer am Wettbewerb aus eigener Kraft offenbar nicht ausgleichen. Darüber hinaus sind die beiden anerkannten Organisationen bemüht, ihre Marktposition mit Hilfe der freiwilligen Überwachung weiter auszubauen. Damit dürften die genannten Bestimmungen der Nr. 7 Anlage VIII StVZO zwischenzeitlich ursächlich geworden sein für eine Wettbewerbsverzerrung auf dem Kfz-Dienstleistungsmarkt, die mit der seinerzeitigen Wahrung ihres Besitzstandes (Gedanke des Vertrauensschutzes) nicht mehr gerechtfertigt werden kann.

In der heutigen Situation dürfte daher sowohl eine (staatlich zu verantwortende) Ungleichbehandlung im Sinne eines Verstoßes gegen Artikel 3 Abs. 1 GG, als auch eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfreiheit (Artikel 2 Abs. 1 GG) der im Dienstleistungsbereich mit DEKRA und der FKÜ der TÜV konkurrierenden Organisationen liegen.

Deshalb kann aus verfassungsrechtlichen Gründen die Bestimmung von Nr. 7 der Anlage VIII StVZO nicht mehr bestehen bleiben.

Diese Rechtsauffassung wird insbesondere vom Bundesminister des Innern und vom Bundesminister der Justiz geteilt.

V.

Die Bundesregierung hat wiederholt die Bedeutung der freien Berufe für unsere Gesellschaftsordnung unterstrichen und sich auch für eine Verlagerung

von Dienstleistungen im Bereich der technischen Sicherheit auf die freien Berufe ausgesprochen (vgl. insbesondere Antwort der Bundesregierung vom 11. Januar 1983 auf die Kleine Anfrage zur Lage der freien Berufe, BT-Drucks. 9/2385). Im einzelnen wurde hierzu u. a. ausgeführt:

„Da sich die Tätigkeiten der Technischen Überwachungsvereine (TÜV) in vielen Bereichen mit denen der Angehörigen freier Berufe überschneiden, ist es aus wettbewerbs- und mittelstandspolitischen Gründen geboten, die freiberuflich Tätigen stärker als bisher in das Aufgabenfeld der technischen Sicherheit einzubeziehen, um auch die breite Palette des Sachverständigenangebots in zweckmäßiger Weise zu nutzen (vgl. Beschluß des Bundestagsausschusses für Arbeit und Sozialordnung vom Mai 1979, Drucksache 8/2824). Dies darf allerdings nicht zu einer Verschlechterung des hohen Qualitätsniveaus der technischen Sicherheit in der Bundesrepublik Deutschland führen.“

In diesem Zusammenhang hat die Bundesregierung ausdrücklich zugesichert, daß die Einbeziehung der freiberuflichen Sachverständigen in die regelmäßige Kfz-Überwachung durch Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs sobald wie möglich verwirklicht werden soll (BT-Drucks. 9/2385, S. 11).

Auch schon bei früherer Gelegenheit hatte sich die Bundesregierung für die Zulassung freiberuflicher Sachverständiger zur regelmäßigen Kfz-Überwachung eingesetzt (vgl. Antwort vom 13. Juli 1981 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drucks. 9/654). In dieser Antwort wurde das bislang in Nr. 7 der Anlage VIII StVZO enthaltene Verbot der Anerkennung neuer Überwachungsorganisationen als nicht mehr zeitgemäß erachtet und eine Öffnung zugunsten der freiberuflichen Sachverständigen in Aussicht gestellt.

Mit der Einbeziehung der freiberuflichen Sachverständigen in die regelmäßige technische Fahrzeugüberwachung werden somit zwei wichtige Anliegen der Bundesregierung unterstützt:

- Mit der Verlagerung von Prüfleistungen auf die freien Berufe werden — soweit vertretbar — weitere Möglichkeiten für eine Privatisierung eröffnet, und zwar nicht nur zugunsten von privaten Großorganisationen, sondern vor allem auch für die Selbständigen im freiberuflichen und gewerblichen Mittelstand.
- Es werden die Bemühungen unterstützt, Wettbewerbsnachteile der Selbständigen im freiberuflichen und gewerblichen Mittelstand gegenüber staatlichen und privaten Großorganisationen abzubauen (vgl. BT-Drucks. 9/2385, S. 2).

VI.

Auch die Verkehrsminister und Verkehrssenatoren der Länder haben sich auf ihrer Konferenz am 15. Juni 1982 für die Einbeziehung der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen in den Kreis der zur Durchführung der Untersuchungen nach § 29

StVZO Berechtigten ausgesprochen. Dadurch könne der Forderung nach mehr Wettbewerb in der technischen Kfz-Überwachung Rechnung getragen werden. Die Einbeziehung der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen soll nach Auffassung der Länderverkehrsminister in der Weise erfolgen, daß entsprechende Überwachungsorganisationen der freiberuflichen Sachverständigen im Rahmen der freiwilligen Kfz-Überwachung für die Tätigkeit nach § 29 StVZO amtlich anerkannt werden. Die für die Anerkennung maßgeblichen Voraussetzungen sollen rechtlich verbindlich normiert werden. Die Neuankennung von Überwachungsorganisationen der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen soll — gemäß Beschluß der Länderverkehrsminister — unter folgenden Grundbedingungen erfolgen:

- Das flächendeckende Netz der Technischen Prüfstellen muß erhalten bleiben. Außerdem soll die Tätigkeit der Technischen Prüfstellen nach wie vor der Betriebs- und Gebührenpflicht unterliegen. Die zuständigen Behörden der Länder sollen durch Rechtsvorschrift verpflichtet werden, eine möglichst vollständige Flächendeckung durch die Technischen Prüfstellen zu gewährleisten.
- Die freiwillige Überwachung — der bislang anerkannten Organisationen (insbesondere DEKRA und Freiwillige Kraftfahrzeug-Überwachung — FKÜ der TÜV) wie der neu hinzukommenden Organisationen der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen — soll nicht der Verpflichtung zur Flächendeckung unterliegen. Ihr soll auch keine Betriebspflicht auferlegt werden. Die Entgelte für die Untersuchungen sollen sich nicht nach einer gesetzlichen Gebührenordnung richten, sondern nach wie vor frei vereinbart werden.
- In der freiwilligen Überwachung soll an dem überkommenen Gedanken der freiwillig-regelmäßigen Betreuung des Fahrzeugs festgehalten werden. Auch rechtlich soll eine Heraushebung und Abgrenzung zur normalen bzw. obligatorischen Untersuchung bei der Technischen Prüfstelle vorgenommen werden. Deshalb sollen für die freiwillige Überwachung nicht nur die bereits heute bestehenden sogenannten halben Fristen beibehalten werden (z. B. muß ein Pkw in der freiwilligen Überwachung jährlich zur Untersuchung, während bei der obligatorischen Untersuchung in der Technischen Prüfstelle die Frist 2 Jahre beträgt), sondern es soll durch entsprechende StVZO-Änderung vorgesehen werden, daß auch die Plakette nur zu den halben Fristen geklebt wird.

VII.

Konzept des Entwurfs

1. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird die Einbeziehung der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen in die regelmäßige technische Fahrzeugüberwachung sichergestellt. Der Entwurf schafft die rechtlichen Voraussetzungen für eine

derartige Öffnung. Er trägt dem Wunsch der Bundesregierung Rechnung, freie Berufe und mittelständische Wirtschaft zu fördern und greift außerdem das entsprechende Anliegen der Länderverkehrsministerkonferenz vom 15. Juni 1982 auf.

Die Neuregelung, die den freiberuflichen Kfz-Sachverständigen die Befugnis zur Durchführung von Untersuchungen nach § 29 StVZO eröffnet, ist geeignet, Wettbewerbsnachteile der freiberuflichen Sachverständigen zu beseitigen. Insbesondere werden die Ausgangspositionen angeglichen.

Durch die nunmehr erfolgende Neuregelung werden auch die freiberuflichen Kfz-Sachverständigen in die Lage versetzt, den Fahrzeughaltern neben sonstigen Dienstleistungen, wie insbesondere Schadensbegutachtungen und Fahrzeugschätzungen, auch die § 29 StVZO-Prüfung anbieten zu können.

2. Die Neuregelung soll jedoch auch dem Fahrzeughalter eine weitere Alternative zur Verfügung stellen, der Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung nachzukommen.

Künftig soll dem Halter die freiwillige Überwachung nicht nur von der FKÜ der TÜV und dem DEKRA, sondern auch von Organisationen der freiberuflichen Sachverständigen angeboten werden können.

3. Die Zulassung neuer Überwachungsorganisationen soll das bisherige System der technischen Überwachungen ergänzen.

Die stetige Zunahme des Anteils der freiwilligen Überwachung von ca. 5% im Jahr 1972 auf 27% im Jahr 1983 belegt, daß eine von Jahr zu Jahr immer größer werdende Anzahl von Fahrzeughaltern sich von der Untersuchung bei der Technischen Prüfstelle abwendet und der sogenannten freiwilligen Überwachung (Untersuchung durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen) den Vorzug gibt. Die steigende Tendenz in der Zuwendung zur freiwilligen Überwachung ist unverkennbar. Dies verdeutlicht nachstehende Tabelle, wonach der Anteil der Untersuchungen bei der freiwilligen Überwachung sich wie folgt entwickelt hat.

Jahr	Zahl der Untersuchungen	Anteil an der Gesamtzahl der Untersuchungen
1978	1 142 778	11,8 %
1979	1 729 310	16,2 %
1980	2 059 072	18,3 %
1981	2 423 029	20,5 %
1982	2 976 458	24,0 %
1983	3 454 351	27,0 %

Diese Entwicklung und das beachtenswerte „Votum“ einer stets wachsenden und inzwischen nicht unbedeutenden Zahl von Fahrzeughaltern für die freiwillige Überwachung kann der Ge-

setzgeber auf die Dauer nicht ignorieren. Dies gilt um so mehr, als das Votum zahlreicher Halter für die freiwillige Überwachung dem seit 1971 bestehenden Verbot der Anerkennung neuer Überwachungsorganisationen (vgl. Nr. 7 der Anlage VIII StVZO) nunmehr die innere Berechtigung entzogen hat. Dieses Haltervotum trifft sich mit den verfassungsrechtlichen Bedenken, die seit geraumer Zeit von der Bundesregierung gegen die Weitergeltung des Verbots der Anerkennung neuer Überwachungsorganisationen erhoben werden. Die seinerzeit mit diesem Verbot gleichzeitig ausgesprochene Beibehaltung der bis dahin anerkannten Überwachungsorganisationen (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein, Freiwillige Kraftfahrzeugüberwachung der TÜV, etc.) erfolgte lediglich zum Schutz des bis dahin erreichten Besitzstandes (5%) dieser Alt-Organisationen. Die stark überproportionale Zunahme der freiwilligen Überwachung hat die Besitzstandsvorschrift zu einer „Wachstumsvorschrift“ zugunsten der Alt-Organisationen werden lassen. Diese Verkehrung der Sperrvorschrift in ihr genaues Gegenteil zwingt den Gesetzgeber zu einer Korrektur, auch aus verfassungsrechtlichen Gründen (vgl. obige Ausführung zu IV).

4. Die notwendige Korrektur der Rechtsvorschriften durch eine Öffnung der technischen Überwachung für die Überwachungsorganisationen der freiberuflichen Kraftfahrzeugsachverständigen soll jedoch erfolgen, ohne daß das bislang bestehende flächendeckende Prüfangebot gefährdet wird.

- a) Die Vorhaltung des flächendeckenden Prüfangebots beruht auf folgender Erwägung:

Den fast 30 Millionen Fahrzeughaltern wird im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes gesetzlich die Verpflichtung auferlegt, ihre Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen auf den vorschriftsmäßigen Zustand untersuchen zu lassen. Wenn nun auf der einen Seite der Staat den Haltern diese Verpflichtung auferlegt, muß er auf der anderen Seite auch dafür sorgen, daß die Halter diese ihre Verpflichtungen unter zumutbaren Bedingungen erfüllen können. Deshalb wurde bereits im Jahre 1962 (Richtlinie für Prüfeinrichtungen zur Durchführung von Untersuchungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern ... vom 1. November 1962, Verkehrsblatt 1963, S. 54) empfohlen:

„Untersuchungsstellen mit ortsfesten Prüfeinrichtungen sollten an Orten errichtet werden, die ein ausreichendes Einzugsgebiet haben. Im Einzugsgebiet liegen alle Ortschaften, deren Mittelpunkt nicht mehr als 25 km von der Untersuchungsstelle entfernt ist.“

Inzwischen ist — unter erheblichem Kostenaufwand — ein solches flächendeckendes Prüfstellennetz nahezu vollständig errichtet worden. Dadurch wird dem Fahrzeughalter nicht nur eine Untersuchungsmöglichkeit in zumutbarer Entfernung (maximal 25 km) an-

geboten, sondern es werden auch weitere zumutbare Bedingungen für die Erfüllung der Untersuchungspflicht geschaffen: Vorhaltung einer Prüfstelle, die der Betriebspflicht und der Kontrahierungspflicht unterliegt (keine Ablehnung der Untersuchung z. B. wegen bestimmter Fabrikate, Fahrzeugarten, Ausrüstung etc.).

- b) Die Gewährleistung des flächendeckenden Prüfangebots knüpft an den bisherigen Zustand und die bisherige Entwicklung an. Sie wird in § 33 Abs. 1 des Entwurfs verankert. Sie ist als Selbstverpflichtung des Staates zu sehen, ohne daß allerdings der Fahrzeughalter einen einklagbaren Anspruch auf ein flächendeckendes Prüfangebot hätte.
- c) Es ist nur folgerichtig, die vom Halter offensichtlich zunehmend gewünschte freiwillige Überwachung auch mit in die Flächendeckung einzubeziehen und einzubinden. Falls die freiwillige Überwachung in den nächsten Jahren noch weiter an Bedeutung gewinnen sollte — und es gibt zur Zeit keine Anhaltspunkte, daß sich die aufsteigende Tendenz abschwächen würde —, wächst sie ohnehin immer mehr in die Flächendeckung hinein und löst die Technischen Prüfstellen ab.

Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, daß eine weitere Abwanderung der Halter von den Technischen Prüfstellen dort mangels ausreichender Nachfrage zu einer Unterdeckung führt. Die eine oder andere Technische Prüfstelle würde möglicherweise wegen nicht vorhandener Kostendeckung ihre Leistungen für § 29 StVZO einstellen, zumal sie wegen der Bindung an die jeweiligen gesetzlichen Gebühren die Preise für die Überwachung nicht von sich aus erhöhen kann. Die Technische Prüfstelle würde insoweit ihrem Auftrag nach § 10 Abs. 1 Kraftfahrzeugsachverständigen-gesetz nicht mehr nachkommen.

Dem betreffenden TÜV sollte aber freistehen, als amtlich anerkannte Überwachungsorganisation in Form der FKÜ nunmehr im Bereich der freiwilligen Überwachung die einmal vorhandenen Anlagen der bisherigen Technischen Prüfstelle weiter zu nutzen und ein entsprechendes Prüfangebot vorzuhalten. Dies würde eingebettet sein in die allgemeine Tendenz der zunehmenden Bedeutung der freiwilligen Überwachung, wobei allerdings die Prüfung nicht in den Kfz-Werkstätten, sondern auf der bisherigen Anlage der Technischen Prüfstelle stattfinden würde.

- d) Führt die Ablösung der Technischen Prüfstelle durch die FKÜ nicht zu einer Beeinträchtigung des flächendeckenden Prüfangebots oder wird dieses Prüfangebot von den anderen Organisationen der freiberuflichen Überwachung sichergestellt, ggf. auch im Zusammenwirken mit der FKÜ des TÜV, besteht für die Aufsichtsbehörde kein Anlaß, Maßnahmen zu ergreifen.

In den Fällen, in denen jedoch das flächendeckende Prüfstellenangebot nicht gewährleistet ist, wird der zuständigen Anerkennungsbehörde die rechtliche Möglichkeit gegeben, durch Auflagen die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen zu verpflichten, entweder allein oder im Zusammenwirken mit anderen Überwachungsorganisationen ein solches Angebot vorzuhalten. Die Sicherstellung der Flächendeckung liegt im Interesse der Allgemeinheit und der Gesamtheit der Fahrzeughalter. Es wird auf die obigen Ausführungen zu Buchst. a verwiesen. Deshalb sieht der Entwurf in § 33 Abs. 2 für die Anerkennungsbehörde die Befugnis vor, hierzu notfalls Auflagen zu erteilen.

Die Auflage, ein flächendeckendes Prüfangebot in einem bestimmten Gebiet vorzuhalten, schließt notwendigerweise ein, daß die betreffenden Organisationen damit auch der Betriebspflicht und der Kontrahierungspflicht unterliegen.

- e) Die Entgelte für die Untersuchungen werden — wie dies bislang schon in der freiwilligen Überwachung üblich ist — zwischen Organisation und Halter frei vereinbart.

Eine Ausdehnung der Gebührenordnung auf die Tätigkeiten der freiwilligen Überwachung kann nicht in Betracht kommen. Einmal sprechen grundsätzliche Bedenken gegen eine Ausdehnung gesetzlicher Preise auf weitere Dienstleistungsbereiche.

Es besteht zum anderen offensichtlich kein praktisches Bedürfnis hierfür. Obwohl im allgemeinen die Entgelte in der freiwilligen Überwachung teilweise erheblich über den gesetzlichen Gebühren liegen, hat dies der Attraktivität der freiwilligen Überwachung in den Augen der Halter offensichtlich keinen Abbruch getan.

Auch ist nicht auszuschließen, daß die Öffnung der freiwilligen Überwachung für weitere Organisationen (nämlich der freiberuflichen Sachverständigen) zu einem Sinken der Preise führt, zumal aus Kreisen der freiberuflichen Sachverständigen verlautet, daß zumindest ein Teil von ihnen eine freiwillige Selbstverpflichtung eingehen will, für die Untersuchungen keine höheren Entgelte zu nehmen, als jeweils die gesetzlichen Gebühren für die Technische Prüfstelle vorschreiben.

Weil die Entgelte für die Untersuchungen nach wie vor der Vereinbarung zwischen Halter und Organisation überlassen bleiben sollen, besteht auch keine Notwendigkeit, im Rahmen einer Auflage nach § 33 Abs. 2 solche Entgelte festzusetzen. Es würde eine solche Festsetzung von Entgelten im übrigen die Anwendung dieses Instrumentariums nicht unerheblich erschweren oder gar unmöglich machen.

- f) Die von den Fahrzeughaltern offensichtlich zunehmend bevorzugte freiwillige Überwa-

chung muß auch im Kraftfahrersachverständigen-gesetz berücksichtigt werden. Falls ein weiteres Absinken des Anteils der Technischen Prüfstelle in einem bestimmten Gebiet auf unter 70% oder gar unter 60% zu einer Einstellung der Prüftätigkeit nach § 29 StVZO führt, kann insofern § 10 Abs. 1 Kraftfahrersachverständigen-gesetz nicht mehr genügt werden. Nach dieser Vorschrift muß aufgrund eines Auftrages der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Behörde eine Technische Prüfstelle unterhalten werden. Dies bedeutet nicht nur die Errichtung und Unterhaltung der Prüfstelle als solche, sondern auch die Ausübung der Tätigkeiten, die dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr durch die StVZO (hier durch § 29) obliegen.

Will man der Bedeutung der freiwilligen Überwachung, wie sie durch die bisherige Entwicklung belegt wurde und wie sich auch für die Zukunft abzeichnet, gerecht werden, kann die strikte Anwendung von § 10 Abs. 1 Kraftfahrersachverständigen-gesetz nicht mehr gefordert werden. Dem wird durch Artikel 2 des Gesetzentwurfs Rechnung getragen, wonach durch die Einführung eines neuen Absatz 1a in § 10 zugestanden wird, daß nach § 33 Abs. 2 StVG insofern die Aufgaben der Technischen Prüfstelle möglicherweise von der freiwilligen Überwachung übernommen werden.

Andererseits ist jedoch geboten, an der Technischen Prüfstelle als Regelform der technischen Fahrzeuguntersuchung festzuhalten. Selbst wenn man davon ausgeht, daß ihr Anteil — möglicherweise regional unterschiedlich — weiter sinken wird, muß doch darauf hingewiesen werden, daß gut zwei Drittel aller Fahrzeughalter ihre Fahrzeuge bei der Technischen Prüfstelle untersuchen lassen. Deshalb geht der Gesetzentwurf in § 32 Abs. 1 (aus der Sicht des Halters) und in § 33 Abs. 1 (aus der Sicht der zuständigen Landesbehörde) von der Technischen Prüfstelle als Regelform aus. Die im Gesetzentwurf gefundene Lösung gewährleistet ein ausgewogenes Miteinander von Technischer Prüfstelle und freiwilliger Überwachung im Interesse und unter weitgehender Berücksichtigung der Vorstellungen der verschiedenen Fahrzeughaltergruppen.

- g) Der wachsenden Bedeutung der freiwilligen Überwachung entspricht es, wenn auch in den Ländern, in denen heute noch keine FKÜ der TÜV besteht, die Möglichkeit geschaffen wird, daß diese hierfür anerkannt werden können. Dies trifft insbesondere für die Länder Baden-Württemberg und Berlin zu, wo bislang der TÜV nicht als amtlich anerkannte Überwachungsorganisation anerkannt ist, sondern nur als Technische Prüfstelle existiert. Der Grund für die fehlende Anerkennung als Überwachungsorganisation

besteht darin, daß die Anerkennung noch nicht bis zum Inkrafttreten der Anerkennungssperre im Jahre 1971 vorgenommen war.

Zwar hat gerade in diesen beiden Ländern die Technische Prüfstelle noch einen relativ hohen Anteil (1983 für Baden-Württemberg 86,4%, für Berlin sogar 93,7%). Bei einem weiteren Anwachsen der freiwilligen Überwachung kann jedoch auch in diesen Ländern ein Bedürfnis für eine Auffangmöglichkeit nach § 33 Abs. 2 nicht ausgeschlossen werden. Hier wäre zur Sicherung eines ausreichenden flächendeckenden Prüfangebots — auch ggf. im Wege der Auflage — notwendig, daß neben dem DEKRA und den Organisationen der freiberuflichen Sachverständigen auch die FKÜ der TÜV zur Verfügung stehen würde.

Außerdem muß eine solche Möglichkeit für die betreffenden TÜV auch aus dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung (Artikel 3 Grundgesetz) gegenüber anderen konkurrierenden Organisationen eingeräumt werden.

Deshalb wird durch § 34 Abs. 3 die Möglichkeit für die TÜV geschaffen, hier ihre Anerkennung „nachzuholen“.

5. Die Prüfung und Überwachung, ob für den Straßenverkehr zuzulassende Fahrzeuge den gesetzlichen Anforderungen genügen, ist eine originär staatliche Aufgabe. Sinn und Zweck derartiger Kontrollen ist es, die Allgemeinheit vor Gefahren durch technische Mängel an Kraftfahrzeugen zu schützen. Die Regelung ist damit ordnungsbehördlicher Natur. Dementsprechend ist die Durchführung dieser Aufgabe in öffentlich-rechtlichen Bestimmungen geregelt (vgl. BGHZ 49/108, 112).

Die Frage, wie der Staat die Sicherheit des Straßenverkehrs bezüglich der Verkehrstüchtigkeit der Kraftfahrzeuge gewährleistet, ist grundsätzlich Sache seines freien Ermessens (vgl. auch BVerfGE 17/371, 377 — Notare). So haben der hessische und der hamburgische Landesgesetzgeber diese Aufgabe einer staatlichen Stelle zur Erledigung übertragen.

Es ist dem Staat aber ebenso erlaubt, die Durchführung dieser Aufgabe privaten Personen (Beliehenen) zu übertragen, die er insoweit zur Ausübung hoheitlicher Funktionen ermächtigt. Allerdings hat der Staat in diesem Fall die ordnungsgemäße Erledigung der „delegierten“ Aufgabe durch geeignete Maßnahmen gegenüber dem Beliehenen sicherzustellen (vgl. Wolff-Bachof, Verwaltungsrecht II, 4. Auflage, § 104, I). So wurden in den übrigen neun Bundesländern im Zuge der Durchführung des § 10 des Kraftfahrzeugsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086) die Aufgaben der Technischen Prüfstelle den Technischen Überwachungsvereinen übertragen.

Aus der Qualifizierung der Untersuchungstätigkeit als einer öffentlichen Aufgabe ergibt sich auch, daß für die freie Berufswahl (Art. 12 Abs. 1 GG) nur insoweit Raum ist, als dies die vom

Staat geschaffene Organisation erlaubt (vgl. BVerfGE 17/371, 379; Wolff-Bachof a.a.O. II a). Aus der Organisationsgewalt des Staates folgt seine Befugnis, nach sachlichen Gesichtspunkten den Personenkreis zu bestimmen, der die Aufgabe wahrnehmen soll. Hierbei steht es dem Gesetzgeber von Verfassungs wegen insbesondere frei,

- den Zugang zur Aufgabenwahrnehmung bei Vorliegen bestimmter persönlicher und sachlicher Voraussetzungen grundsätzlich jedem Bewerber zu eröffnen
- oder aber die Aufgabe von vornherein nur auf ganz bestimmte, dazu geeignete Personen oder Einrichtungen zu übertragen.

- a) Außer der obligatorischen Untersuchung durch die Technischen Prüfstellen hat die StVZO schon seit langem die freiwilligen Sonderformen zugelassen:

Die amtlich anerkannte Eigenüberwachung und die Untersuchung durch amtlich anerkannte Kfz-Werkstätten; beide Formen fallen in ihrer zahlenmäßigen Bedeutung kaum ins Gewicht.

Als dritte, weitaus bedeutendere Sonderform ist die Überwachung durch die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen der freiwilligen Überwachung zu nennen. Für diese letztere Gruppe besteht seit 1971 das Verbot der Anerkennung neuer Organisationen (vgl. auch obige Ausführungen zu II, 3 und IV).

- b) Dieses Verbot wird durch den vorliegenden Gesetzentwurf insofern gelockert, als künftig auch Überwachungsorganisationen zugelassen werden können, die von freiberuflichen Kfz-Sachverständigen gebildet und getragen werden.

Die Öffnung (nur) für den Kreis der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen, die durch § 34 Abs. 2 des Entwurfs vorgenommen wird, ist unter folgenden Gesichtspunkten zu rechtfertigen und zu begründen:

- Die freiberuflichen Kfz-Sachverständigen haben durch ihre berufliche Tätigkeit, insbesondere auf den Gebieten der Kfz-Begutachtung und der Kfz-Schätzung eine besondere berufliche Nähe und berufliche Beziehung zum Kraftfahrzeug.
- Die freiberuflichen Kfz-Sachverständigen üben von Berufs wegen schon eine begutachtende und prüfende Tätigkeit aus. Von daher gesehen liegt es nahe, für sie auch die Durchführung der technischen Untersuchungen nach § 29 StVZO zu ermöglichen, die prüfenden und begutachtenden Charakter hat.
- Im Hinblick auf ihre Stellung als Angehörige der freien Berufe sind sie zu fördern (vgl. obige Ausführungen zu I).
- Die Wettbewerbssituation zu den bislang anerkannten Überwachungsorganisationen (insbesondere DEKRA, FKÜ der

TÜV), die ihrerseits in der Lage sind, das „Paket“ — bestehend aus Fahrzeugbegutachtungen und Fahrzeugschätzungen sowie der § 29 StVZO-Prüfung — anzubieten, begründet eine Gleichstellung.

6. Nicht folgen kann der Entwurf dem Votum der Länderverkehrsministerkonferenz, soweit es um die sogenannten „halben Fristen“ geht (vgl. VI).

Die Länderverkehrsministerkonferenz will diesen Zustand beibehalten und sogar noch durch die Einführung einer (heute nicht vorgeschriebenen) Prüfplakette zu den halben Fristen untermauern.

Der vorliegende Entwurf geht hingegen von gleichen Fristen sowohl bei der obligatorischen Überwachung in der Technischen Prüfstelle als auch bei der freiwilligen Überwachung aus (vgl. § 32 Abs. 2).

Die heute in Nr. 4.2.1 der Anlage VIII StVZO enthaltenen Vorschriften über die halben Fristen sind lediglich historisch zu erklären: Sie knüpfen an frühere Erscheinungsformen der Fahrzeugüberwachung, insbesondere beim DEKRA, an. Halter, die damals ohnehin ihre Fahrzeuge einer umfassenden technischen und wirtschaftlichen Betreuung zuführten (und in diesem Zusammenhang ihre Fahrzeuge mindestens jährlich technisch untersuchen ließen), sollten von der Vorführung bei der Technischen Prüfstelle (der obligatorischen Untersuchung) befreit werden. Der Gesetzgeber sah es als widersinnig an, diese Fahrzeuge noch einmal zur obligatorischen Untersuchung bei der Technischen Prüfstelle vorführen zu lassen.

Die Untersuchung zu den halben Fristen in der freiwilligen Überwachung ist heute sachlich und technisch nicht mehr begründbar:

- Es kann in keiner Weise belegt werden, daß die Untersuchungen beim DEKRA oder bei der FKÜ der TÜV weniger Qualität haben als die bei der Technischen Prüfstelle und daß deshalb in der freiwilligen Überwachung die nächste Untersuchung schon nach Ablauf der halben Fristen stattfinden müßte. Die Masse der Fahrzeughalter (insbesondere der Pkw-Halter), die sich der freiwilligen Überwachung bedienen, empfindet halbe Fristen als Diskriminierung.
- Abgesehen davon spricht viel dafür, daß die Mehrzahl dieser Halter die freiwillige Überwachung heute nicht mehr in der überkommenen Form einer länger dauernden Mitgliedschaft in einer Überwachungsorganisation mit einer häufigeren Betreuung des Fahrzeugs bejaht. Vielmehr sehen diese Fahrzeughalter in der freiwilligen Überwachung nichts weiter als eine andere Möglichkeit zur Wahrnehmung des nächsten fälligen Untersuchungstermins, wobei auch noch die Vorteile der Erledigung dieser Untersuchung zusammen mit der Reparatur und Wartung in der Kfz-Werkstatt hinzukommen.

7. Die Umsetzung des neuen Konzepts ist durch Gesetz als Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehen. Es werden hier grundlegende Fragen der Konzeption der technischen Überwachung, der Garantie der Flächendeckung sowie der Anerkennung und der Anerkennungsbedingungen für die Organisationsformen der freiwilligen Überwachung geregelt. Eine Regelung durch Gesetz erscheint deshalb notwendig und angemessen. Die Einzelheiten, wie insbesondere die Durchführung der regelmäßigen technischen Überwachung, sollen nach wie vor der Verordnung (§ 29 StVZO) vorbehalten bleiben.

8. Kosten:

Bei den Anerkennungs- und Aufsichtsbehörden der Länder entsteht nicht unerheblicher Mehraufwand, der sich im wesentlichen in Personalkosten niederschlägt. Der Aufwand läßt sich weder feststellen noch schätzen, er erfordert jedoch in den meisten Ländern mindestens jeweils eine neue Planstelle für den gehobenen oder höheren Dienst. Für den Bundeshaushalt entstehen keine Kosten. Das gleiche gilt für die Gemeinden.

Durch die Aufhebung des Verbots der weiteren Zulassung amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen freiberuflich/selbständig tätiger Sachverständiger zur Kraftfahrzeugüberwachung wird der Wettbewerb in diesem Bereich verbessert. Infolge der geltenden amtlichen Gebührenordnung für die Technischen Prüfstellen wird sich dieser Wettbewerb voraussichtlich zunächst auf einen Dienstleistungswettbewerb beschränken, der sich indirekt preissenkend auswirken könnte. Bei zunehmendem Versorgungs-Sättigungsgrad sind im Wettbewerb zwischen den Überwachungsorganisationen auch Preisenkungen möglich. Die tatsächliche Entwicklung läßt sich im vorhinein aber weder zeitlich noch preislich quantifizieren. Insgesamt gesehen dürfte die Öffnung dieses Marktes zumindest mittelfristig jedoch eher preisdämpfend wirken, insbesondere auch im Hinblick auf künftige Forderungen für Gebührenanhebungen.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Zu den Einzelbestimmungen

Der vorliegende Gesetzentwurf fügt in das Straßenverkehrsgesetz einen neuen Abschnitt V mit dem Titel „Regelmäßige Untersuchungen der Fahrzeuge“ ein, der aus den neuen §§ 31 bis 37 besteht.

Zu § 31

§ 31 nimmt die Verklammerung zwischen den neuen Bestimmungen der §§ 32 bis 37 und den schon bestehenden StVZO-Vorschriften über die regelmäßigen Fahrzeuguntersuchungen vor, die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 6 Straßenver-

kehrsgesetz beruhen. Bei den StVZO-Vorschriften handelt es sich derzeit um § 29 sowie um die Anlagen VIII und IX StVZO.

Zu § 32

§ 32 ist eine Aufgabenzuweisungsvorschrift.

1. Absatz 1 befaßt sich mit der Hauptuntersuchung in der Technischen Prüfstelle und schreibt die aus § 29 StVZO herzuleitenden Zuständigkeiten und Aufgaben der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr zur Durchführung der Hauptuntersuchung fest. Zugleich wird Bezug genommen auf die nach §§ 6 und 10 Kraftfahrzeugsachverständigengesetz (KFSachvG) vorgesehene Einbindung der Sachverständigen und Prüfer in die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr.

Durch die vorgeschriebene Einbindung der Sachverständigen und Prüfer in die Technische Prüfstelle ergibt sich deren Zuständigkeit und Befugnis für die Schaffung und Unterhaltung der organisatorischen Rahmenbedingungen zur Durchführung der Hauptuntersuchungen. Entsprechend lauten auch die von den zuständigen Landesbehörden nach § 10 KFSachvG den Technischen Prüfstellen erteilten Aufträge.

2. Absatz 2 behandelt die freiwillige Überwachung durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen, die Untersuchungen „nach den für die Hauptuntersuchung ... geltenden Vorschriften“ durchführen dürfen.

Die Vorschrift eröffnet dem Halter die Möglichkeit, von der an sich bestehenden Pflicht zur Vorführung des Fahrzeugs bei der Technischen Prüfstelle befreit zu werden, indem er von der Überwachung durch eine amtlich anerkannte Überwachungsorganisation Gebrauch macht.

- a) Durch den Hinweis auf die „für die Hauptuntersuchung beim amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer ... geltenden Vorschriften“ wird auch klargestellt, daß insbesondere der Umfang der Untersuchung bei der Überwachungsorganisation mindestens dem Umfang einer Hauptuntersuchung bei der Technischen Prüfstelle entsprechen muß.

Außerdem wird dadurch festgelegt, daß diese Untersuchungen in den gleichen Zeitabständen zu erfolgen haben, die für die obligatorische Hauptuntersuchung bei der Technischen Prüfstelle gelten. Damit werden die bislang in der freiwilligen Überwachung geltenden sogenannten „halben Fristen“ nicht übernommen. Sie gehören — ebenso wie der Vertrag über die „regelmäßige“, also längerfristige Betreuung des Fahrzeugs — dem überkommenen historischen Modell der freiwilligen Überwachung an, werden aber nicht mehr den heutigen Verhältnissen gerecht. Im einzelnen wird auf die obigen Ausführungen zu VII, 6 verwiesen. § 32 Abs. 2 geht somit von

gleichen Untersuchungsfristen sowohl in der Technischen Prüfstelle, als auch in der freiwilligen Überwachung aus.

- b) Die Befugnis der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen, „Untersuchungen nach den für die Hauptuntersuchung geltenden Vorschriften“ vorzunehmen, schließt sämtliche Fälle ein, in denen durch gesetzliche Vorschriften Hauptuntersuchungen im Sinne von § 29 StVZO vorgesehen sind (z. B. in §§ 41 und 42 der Verordnung über den Betrieb von Kraftunternehmen im Personenverkehr — BOKraft, in § 6 Abs. 6 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — GGVS).
- c) Unberührt durch § 32 bleiben die Aufgabenzuweisungen nach Nr. 4.1. und 4.3. der Anlage VIII StVZO für die amtlich anerkannten Eigenüberwacher und die amtlich anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten im Zusammenhang mit der Hauptuntersuchung. Sie sind nicht Gegenstand der Regelungen in §§ 32 bis 37.

Zu § 33

1. § 33 stellt sicher, daß ein flächendeckendes Prüfangebot vorgehalten wird, damit der Fahrzeughalter die Verpflichtung erfüllen kann, sein Fahrzeug einer regelmäßigen Untersuchung unterziehen zu lassen.

Wegen Grund und Bedeutung der Gewährleistung der Flächendeckung im Rahmen des Gesamtkonzepts der technischen Überwachung wird auf die obigen Ausführungen zu VII, Nr. 4 verwiesen.

2. § 33 Abs. 1 bestimmt, daß es — wie schon bislang — grundsätzliche Aufgabe der Technischen Prüfstellen ist, für die Flächendeckung zu sorgen.

Gleichwohl kann der Gesetzgeber nicht an der Tatsache vorbeigehen, daß 1983 bundesweit und mit steigender Tendenz mehr als ein Viertel (27 %) aller Untersuchungen bei der freiwilligen Überwachung stattgefunden haben, in Nordrhein-Westfalen sogar ein Drittel (genau 33,3 %).

Angesichts dieser Entwicklung ist es unumgänglich, die freiwillige Überwachung in die Gewährleistung der Flächendeckung einzubeziehen. Diese Einbeziehung soll in der Weise erfolgen, daß dann, wenn durch den weiteren Rückgang der Nachfrage die Technische Prüfstelle ihr Angebot an Prüfleistungen einstellt, die freiwillige Überwachung einspringt und die Lücken schließt (§ 33 Abs. 2).

Erforderlichenfalls steht der zuständigen Behörde das Instrument der Auflage zur Verfügung, damit sie ihrer Verantwortung nach § 33 Abs. 1 nachkommen kann.

3. Der Begriff „zumutbare Entfernung“ orientiert sich an dem schon seit Jahrzehnten durch die Praxis festgelegten Maßstab der 25-km-Entfernung (vgl. VII Nr. 4 a).

4. § 33 Abs. 2 bildet die notwendige Ergänzung zu Absatz 1 und enthält zwei Regelungen:

- Die Verantwortung der zuständigen Behörde dafür, daß die Flächendeckung auch bei Ausfall der Technischen Prüfstelle vorzuhalten ist, und zwar durch die freiwillige Überwachung.
- Die Befugnis, notfalls durch Auflage die Erhaltung der Flächendeckung sicherzustellen.

5. Die Behörde muß nicht sofort durch Auflage einschreiten, wenn eine Technische Prüfstelle in einem bestimmten Gebiet kein Angebot nach § 29 StVZO mehr vorhält. Vielmehr ist weitere Voraussetzung nach § 33 Abs. 2, daß „das Prüfangebot auch nicht durch eine oder mehrere amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen vorgehalten wird“.

Erst wenn also auch die freiwillige Überwachung versagt, muß die Behörde handeln.

6. Außer der Auflage sind auch andere behördliche Maßnahmen denkbar: So liegt nahe, zunächst durch Verhandlungen mit den betreffenden Überwachungsorganisationen zu einer Regelung zu kommen, die auf der Basis der Freiwilligkeit die Flächendeckung sicherstellt.

Erst wenn solche Gespräche und Verhandlungen nicht zum Ziel führen, soll — als letztes Mittel — die Erteilung einer Auflage in Betracht kommen. Daher ist die Möglichkeit einer Auflage nicht als Muß-Vorschrift, sondern als Kann-Vorschrift ausgestaltet.

7. Bei der Frage, welche Organisation und in welchem Umfang sie heranzuziehen ist, kommt es auf die vorhandenen und noch ausschöpfbaren Möglichkeiten bei den Überwachungsorganisationen an („sofern ihr dies unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zuzumuten ist“, vgl. § 33 Abs. 2).

Stellt eine Technische Prüfstelle eines TÜV ihre Tätigkeit im Bereich des § 29 StVZO ein, so wird zunächst der TÜV in Betracht kommen, der zugleich auch Träger der FKÜ ist. Da die Anlagen und Gerätschaften der Technischen Prüfstelle vorhanden sind, wird zu prüfen sein, ob diese Anlagen nicht durch den TÜV als FKÜ künftig zu betreiben sind; damit wäre der größte Teil der Flächendeckung abgedeckt.

Aber auch die anderen Überwachungsorganisationen wie DEKRA und die Organisationen der freiberuflichen Sachverständigen wären im Rahmen ihrer Möglichkeiten heranzuziehen.

8. Die Möglichkeit, bei Ausfall des ursprünglichen Trägers der Flächendeckung andere Stellen durch Auflage zu dieser Leistung zu verpflichten, ist im Straßenverkehrsrecht nicht neu. In § 13a Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) ist dieses Modell bereits seit geraumer Zeit geltendes Recht.

Nach dieser Vorschrift kann die zuständige Genehmigungsbehörde, falls die Bundesbahn in einem bestimmten Bereich Eisenbahnstrecken

stillet, Transportunternehmer des Straßengüterverkehrs durch Auflage verpflichten, regelmäßig bestimmte Güterlinien zu bedienen, also ein bestimmtes Transportangebot vorzuhalten.

Zu § 34

In § 34 werden die einzelnen Anerkennungs Voraussetzungen aufgezählt.

Wie bislang in der freiwilligen Überwachung wird nicht der einzelne Prüfingenieur oder Sachverständige anerkannt, sondern nur dessen Überwachungsorganisation. Die bisherige Regelung hat sich bewährt. Sie ist erforderlich, um insbesondere die Gleichmäßigkeit und Qualität der Untersuchungen zu gewährleisten.

Bei einer jährlichen Zahl von insgesamt über 12 Millionen Untersuchungen nach § 29 StVZO ist eine Untersuchung nach gleichen Maßstäben unabdingbar. Der Fahrzeughalter, dessen Fahrzeug ohne gültige Prüfplakette nicht verkehren darf, hat einen solchen Anspruch auf Gleichbehandlung. Es ist deshalb nicht angängig, daß jeder einzelne Prüfer oder Sachverständige nach seinem Ermessen das Fahrzeug überwacht.

Für die Gewährleistung eines gleichen Maßstabes genügt nicht die bloße Beachtung der bestehenden Vorschriften der StVZO (§§ 30 ff.). Viele dieser Vorschriften bedürfen der Auslegung und Konkretisierung durch Richtlinien, die im übrigen gleichmäßig anzuwenden sind.

Dies ist bei den bislang anerkannten Organisationen der FKÜ der TÜV und des DEKRA mit Hilfe des vorgenannten Instrumentariums sichergestellt; es muß in gleicher Weise bei den freiwilligen Überwachungsorganisationen Anwendung finden, in denen die freiberuflichen Sachverständigen ihre Untersuchungstätigkeit ausüben. Die Fahrzeughalter hätten kein Verständnis dafür, wenn z. B. der „Rost in Köln anders beurteilt wird als in Düsseldorf“. Deshalb hat die Organisation dafür zu sorgen, daß die bei ihr tätigen („mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten“) Personen die nötigen Informationen erhalten und weitergebildet werden, so daß die Gleichmäßigkeit und Qualität der Untersuchungen sichergestellt ist.

Die Einbindung der Sachverständigen in die Organisation vereinfacht und erleichtert auch die Tätigkeit der Aufsichtsbehörden, gegenüber denen nur die Organisationen unmittelbar verantwortlich sind. Insofern trägt diese Lösung auch dazu bei, Aufwand und Kosten bei den Aufsichtsbehörden zu mindern.

1. Absatz 1 Nr. 1 enthält die Forderung nach persönlicher Zuverlässigkeit der gemäß Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Organisation berufenen Personen.
2. Absatz 1 Nr. 2 sieht eine Reihe von unmittelbaren Anforderungen an die Organisation vor:

- a) Die in Absatz 1 Nr. 2 Buchst. a geforderte Leistungsfähigkeit der Organisationen ist grundlegende Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Durchführung der Untersuchungen im Interesse der Fahrzeughalter. Eine bestimmte Leistungsfähigkeit ist auch notwendige Voraussetzung für die Erfüllung der Pflichten nach § 34 Abs. 1 Nr. 4 und § 35. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bei den bislang anerkannten Organisationen wird aufgrund ihrer teilweise jahrzehntelangen Tätigkeit zu unterstellen sein, daß sie vorhanden ist.

Bei der Anerkennung von neuen Organisationen der freiberuflichen Sachverständigen ist in der Regel die erforderliche Leistungsfähigkeit anzunehmen, wenn die vorgeschriebene Mindestanzahl der Sachverständigen erreicht ist, die die betreffende Organisation bilden und tragen (§ 34 Abs. 2).

Im übrigen werden die Nachweise zur Erfüllung der vorgenannten Anforderungen im Anerkennungsverfahren durch Vorlage der Satzung, des Gesellschaftsvertrages, interner Arbeitsrichtlinien, etc. zu erbringen sein.

- b) Die Forderung in Absatz 1 Nr. 2 Buchst. b ergibt sich aus der Tatsache, daß nicht die einzelne mit der Durchführung der Untersuchung betraute Person anerkannt wird, sondern deren Organisation. Die Verantwortlichkeit der Organisationen setzt Weisungsbefugnisse hinsichtlich der Überwachungsgrundsätze voraus.

Die mit der Untersuchung betraute Person ist zwar für das einzelne Untersuchungsergebnis selbst verantwortlich; bei ihrer Untersuchungstätigkeit muß sie jedoch die gesetzlichen Vorschriften, die zu ihrer Auslegung und Anwendung bekanntgegebenen Richtlinien im Verkehrsblatt sowie auch die organisationsinternen Richtlinien und allgemeinen Anweisungen für die Untersuchung beachten.

Als Nachweis gegenüber der Anerkennungsbehörde könnten Musterverträge dienen, die die Organisation mit den einzelnen für sie tätigen Personen abschließen, sowie die organisationsinternen Betriebs- und Untersuchungsrichtlinien.

- c) Absatz 1 Nr. 2 Buchst. c soll die Unabhängigkeit und Objektivität der Untersuchungen insoweit sicherstellen, als die Prüfer bzw. Sachverständigen nicht von Zahl und Ergebnis der Untersuchungen abhängig sein dürfen.
- d) Der Abschluß einer ausreichenden Haftpflichtversicherung für die mit den Untersuchungen betrauten Personen (Absatz 1 Nr. 2 Buchst. d) ist auch eine Bedingung für die ordnungsgemäße Durchführung der Untersuchungen.
- e) Absatz 1 Nr. 2 Buchst. e befaßt sich mit der technischen Ausstattung und Ausrüstung für die Untersuchung. Die Organisation muß über mindestens einen eigenen Prüfplatz

verfügen. Dieser Prüfplatz muß im Anerkennungsbereich (Tätigkeitsgebiet) der Organisation liegen.

- f) Die Forderung in Absatz 1 Nr. 2 Buchst. f nach einer geeigneten Auswertung der Untersuchungsergebnisse dient dem Erfahrungsaustausch und der Ausübung der behördlichen Aufsicht.

Dies ist schon deshalb notwendig, um die erforderliche Fortbildung der mit den Untersuchungen betrauten Personen sicherzustellen. Welche Prüfgeräte und technischen Einrichtungen im einzelnen erforderlich sind, wird durch besondere Richtlinie im Verkehrsblatt bekanntgegeben werden.

3. § 34 Abs. 1 Nr. 3 nennt die persönlichen Qualifikationen, die an die einzelnen mit den Untersuchungen betrauten Personen zu stellen sind. Für das Vorhandensein der Qualifikationen bei den einzelnen Prüfern/Sachverständigen ist die betreffende Überwachungsorganisation verantwortlich.

Drei persönliche Qualifikationen sind erforderlich:

- a) Eine bestimmte technische Vorbildung (§ 34 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. a) als Grundlage für die technische Beurteilung von Fahrzeugen. Neben den Ingenieuren, die schon bislang bei den Alt-Organisationen für § 29 StVZO tätig waren, sieht die Vorschrift eine Erweiterung auf die staatlich geprüften Techniker sowie die Kraftfahrzeugmechanikermeister und Kraftfahrzeugelektrikermeister vor.

Die staatlich anerkannten Technikerschulen sind heute im allgemeinen an die Stelle der früheren staatlich anerkannten Ingenieurschulen getreten. Aufgrund des allgemeinen Ausbildungsstandards kann davon ausgegangen werden, daß staatlich geprüfte Techniker die erforderliche Vorbildung für die Tätigkeit nach § 29 StVZO mitbringen.

Auch die Vorbildung als Meister reicht für die Tätigkeit nach § 29 StVZO aus. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf § 2 Abs. 2 Nr. 4 Kraftfahrersachverständigen-gesetz, wonach für Prüfer mit Teilbefugnissen an einer Technischen Prüfstelle eine Vorbildung als Kraftfahrzeugmechanikermeister oder Kraftfahrzeugelektrikermeister ausreichen, auf der dann die notwendige Weiterbildung (§ 34 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. b) aufbaut.

Die Prüftätigkeit nach § 29 StVZO erfordert keine kreativen Ingenieurfähigkeiten und Kenntnisse. Es sollen im Rahmen der § 29 StVZO-Prüfung keine neuen Fahrzeugkonstruktionen entwickelt werden oder sonstigen konstruktiven Probleme gelöst werden. Vielmehr wird bei der Prüfung nach § 29 StVZO lediglich festgestellt, ob das Fahrzeug noch in dem Zustand vorhanden ist, wie er bei der Erteilung der Betriebserlaubnis einmal festgelegt und vorgegeben wurde. Die Prüftätigkeit nach § 29 beschränkt sich also

auf eine feststellende und vollziehende Tätigkeit.

- b) Eine spezielle Ausbildung durch erfolgreiche Teilnahme an einem entsprechenden Lehrgang (§ 34 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. b); sie soll auf die Aufgabe der Überwachung nach § 29 StVZO ausreichend vorbereiten.
 - c) Der Besitz der Fahrerlaubnis aller Klassen (§ 34 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c). Die persönliche Erfahrung mit dem Fahrverhalten des Kraftfahrzeugs ist Voraussetzung für eine ordnungsgemäße technische Gesamtbeurteilung im Rahmen der Untersuchung nach § 29 StVZO.
4. Bei § 34 Abs. 1 Nr. 4 handelt es sich um Pflichten, die gegenwärtig noch nicht erfüllbar sind, sondern in der Zukunft nach Aufnahme der Untersuchungstätigkeit zu erfüllen sind. Gleichwohl soll sich die Anerkennungsbehörde bereits so weit wie möglich ein Urteil bilden, ob die Organisation in der Lage sein könnte, Objektivität und Gleichmäßigkeit der Untersuchungen zu gewährleisten sowie Fortbildung und Sammlung/Austausch von Prüferfahrungen sicherzustellen.

Es handelt sich hierbei um für die Qualität der Untersuchungspraxis wesentliche Bedingungen, deren Erfüllung unerlässlich ist.

Durch Vorlage von entsprechenden Konzepten und Programmen der Organisation ist in der Regel bereits ein Urteil möglich, ob entsprechende Erwartungen in die Organisationen gesetzt werden können.

5. § 34 Abs. 2 trägt zunächst dem Anliegen Rechnung, daß die weitere Öffnung der freiwilligen Überwachung nur für freiberufliche Kfz-Sachverständige bestimmt ist und nur diesen zugute kommen soll. Deshalb wird die ausschließliche Trägerschaft durch diese Sachverständigen und die Unabhängigkeit von anderen Unternehmen oder sonstigen Stellen verlangt. Im übrigen wird zur Beschränkung der Öffnung auf die freiberuflichen Sachverständigen auf die obigen Ausführungen zu VII, 5b verwiesen.

Die Öffnung soll den Sachverständigen zugute kommen, die ihre Tätigkeit hauptberuflich und selbständig ausüben. Die freien Berufe sollen hierdurch gefördert werden, nicht aber Personen, die hauptberuflich in einem nicht selbständigen Arbeits- oder Dienstverhältnis stehen und in Nebentätigkeit („nach Feierabend“) auch noch Gutachten erstellen.

Außerdem ist die für die Untersuchungen nach § 29 StVZO unerlässliche Fach- und Sachkunde im allgemeinen nur bei einer hauptberuflichen Sachverständigentätigkeit gewährleistet. Liegt hingegen eine bloße Nebentätigkeit vor (z. B. ein Sachverständigengutachten pro Monat), kann für die Durchführung der § 29 StVZO-Prüfung nicht mehr von der erforderlichen sachkundigen Erfahrung ausgegangen werden.

Deshalb wird in § 34 Abs. 2 die Hauptberuflichkeit gefordert. Bei der Bestimmung des Begriffs „hauptberuflich“ kann zur Orientierung auf § 3 Abs. 3 Buchst. b des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen (BGBl. 1969 I S. 1756) zurückgegriffen werden. Hauptberuflich ist, wer seine Berufseinkünfte im wesentlichen als Kraftfahrzeugsachverständiger erzielt.

Außerdem findet sich in § 34 Abs. 2 der Begriff „selbständiger“ Kraftfahrzeugsachverständiger. Es wird also nicht der in der Diskussion um die vorliegende Thematik seit langem gebräuchliche Begriff „freiberuflicher“ Sachverständiger verwendet. Dies hat seinen Grund darin, daß rechtlich der Terminus „freiberuflich“ in § 18 des Einkommensteuergesetzes unter den Gesichtspunkten des Einkommensteuerrechts festgelegt ist. In dieser rechtlichen Festlegung ist er jedoch für den Zweck der Einbeziehung der Sachverständigen in die regelmäßige technische Überwachung zu eng, weil er — rechtlich — insbesondere die Meister ausschließen würde. Deshalb wird der weitergehende, aber auch ausreichende und abgrenzbare Begriff des „selbständigen“ Sachverständigen gebraucht.

Die vorgesehene Mindestanzahl von 40 Sachverständigen ist notwendig, um die erforderliche Leistungsfähigkeit der Überwachungsorganisationen sicherzustellen. Diese Leistungsfähigkeit ist notwendig, um insbesondere die Gleichmäßigkeit der Untersuchung, die Fortbildung der Sachverständigen sowie den Prüfungs- und Erfahrungsaustausch ordnungsgemäß durchzuführen.

6. § 34 Abs. 3 ermöglicht den Trägern von Technischen Prüfstellen, die zu einer Zeit, als das Anerkennungsverbot neuer Organisationen 1971 eingeführt wurde, noch nicht die Anerkennung erlangt hatten, die Anerkennung nachzuholen. Hierzu zählen die Technischen Überwachungsvereine in Baden-Württemberg und Berlin, die staatliche Überwachung in Hessen und die Technische Universität Berlin. In Hessen besteht nur die Möglichkeit, die dortige staatliche Überwachung auch als Organisation nach § 34 anzuerkennen, weil seit mehr als 30 Jahren durch hessisches Landesrecht bestimmt ist, daß die technische Kfz-Überwachung nicht durch den TÜV, sondern durch staatliche Stellen wahrzunehmen ist. In Berlin ist seit langem neben dem TÜV Berlin auch die Technische Universität Träger einer Technischen Prüfstelle.

Zu § 35

1. § 35 Abs. 1 Satz 1 enthält die Pflichten der Organisation einschließlich des Hinweises, daß die Anforderungen an die Prüfeinrichtungen auch für die nichteigenen (angemieteten) Prüflätze, Prüfgeräte, Einrichtungen und Ausstattungen gelten; hierbei geht es vor allem um die Anmietung in den Kfz-Werkstätten. Die Forderung in

Satz 2 nach persönlicher Zuverlässigkeit der mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen ist notwendig und lehnt sich an die entsprechende Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 2 Kraftfahrersachverständigengesetz an.

2. § 35 Abs. 2 erlaubt, daß auch Angestellte der freiberuflichen Sachverständigen mit der Durchführung der Untersuchungen betraut werden dürfen. Damit soll der Tatsache Rechnung getragen werden, daß es unter den freiberuflichen Sachverständigen nicht nur „Einmann-Unternehmen“ gibt, sondern auch Sachverständigen-Büros mit Angestellten. Diese Angestellten, sofern sie in ihrer Person die sachlichen Qualifikationen des § 34 Abs. 1 Nr. 3 erfüllen sowie zuverlässig sind und hauptberuflich beschäftigt werden, sollen auch zur Untersuchung nach § 29 StVZO befugt sein. Würde man diese Angestellten ausschließen und nur die „Chefs“ zur Vornahme der Untersuchungen berechtigen, würde der Zweck der Regelung nur teilweise erreicht werden, der gerade darin besteht, daß die freiberuflich Tätigen, so wie sie in ihrer heutigen Existenz vorhanden sind, in den Genuß der vorliegenden Regelung kommen sollen.
3. Die Regelung in § 35 Abs. 3 soll ausschließen, daß dieselbe Person, die ein Fahrzeug repariert oder wartet, anschließend diese ihre eigene Arbeit nach § 29 StVZO auch noch begutachtet. Solche Interessenkonflikte müssen vermieden werden. Das gleiche muß gelten, wenn das betreffende Fahrzeug vorher zwar nicht vom Prüfer selbst, aber von einem Betrieb repariert oder gewartet wurde, dem der Prüfer angehört.
4. § 35 Abs. 4 gibt den Anerkennungsbehörden die Befugnis, Auflagen (auch nachträglich) zu erteilen für die in der genannten Vorschrift erwähnten Zwecke.
5. Die Übertragbarkeit der Anerkennung verbietet sich (§ 35 Abs. 5), weil die Anerkennung nur der Überwachungsorganisation erteilt werden darf, die in allen Punkten die vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt.
6. Für die Rücknahme und den Widerruf der Anerkennung gelten die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu § 36

1. Absatz 1 enthält die behördliche Zuständigkeitsregelung. Die Anerkennung kann sich nur auf das betreffende Bundesland oder einen Teil dieses Bundeslandes erstrecken.
2. Nach Absatz 2 werden den zuständigen Behörden die notwendigen Kontrollbefugnisse eingeräumt, um nachprüfen oder nachprüfen lassen zu können, ob die Überwachungsorganisationen ihren Verpflichtungen nachkommen und die Voraussetzungen für die Anerkennung noch vorliegen.

Zu § 37

§ 37 enthält ergänzende Bestimmungen für die bislang bereits anerkannten Überwachungsorganisationen.

Auch für die alten Organisationen gelten grundsätzlich alle Vorschriften der §§ 31 ff. und der ergänzenden Bestimmungen in der StVZO (insbesondere Nr. 4.2 der Anlage VIII StVZO).

Gleichwohl ergeben sich einige Besonderheiten, die § 37 regelt:

Satz 1 bestimmt, daß bei den bislang anerkannten Überwachungsorganisationen die Anerkennungen bestehen bleiben. Es ist also nicht erforderlich, die alten Anerkennungen formell erlöschen zu lassen und ein neues Anerkennungsverfahren durchzuführen. Dies läßt sich aus dem Gedanken des Besitzstandschutzes rechtfertigen.

Das Weiterbestehen der einmal erfolgten Anerkennung bedeutet jedoch nicht, daß insbesondere auch das Vorliegen der in § 34 Abs. 1 aufgezählten Anerkennungsvoraussetzungen bei ihnen fingiert wird. Falls einige Voraussetzungen noch nicht vorliegen, muß bei den alten Organisationen unverzüglich dafür gesorgt werden, daß § 34 Abs. 1 erfüllt wird. So sind auch die Vorschriften über die Rücknahme und den Widerruf der Anerkennung auf die bisherigen Organisationen voll anwendbar.

Zu Artikel 2

Die Ergänzung von § 10 des Kraftfahrersachverständigengesetzes ist erforderlich, weil die konsequente Durchführung von Absatz 1 dieser Vorschrift angesichts der Ausnahmeregelung, die § 33 Abs. 2 in sich birgt, nicht möglich ist. Deshalb ist die Einfügung des neuen Absatzes 1 a notwendig.

Zu Artikel 3

Die Neubekanntmachung des Straßenverkehrsgesetzes ist notwendig angesichts der zahlreichen seit der letzten Neufassung erfolgten Änderungen.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die Behörden der Länder benötigen drei Monate, um sich auf das Verwaltungsverfahren nach der neuen Regelung einzustellen.

08.02.85

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 547. Sitzung am 8. Februar 1985 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu
/ dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu nehmen.

Stellungnahme

zum

Entwurf eines Gesetzes zur
Anderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. Artikel 1 (§ 33 Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 ist in § 33 der Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Die Technischen Prüfstellen haben jedem Fahrzeughalter eine Hauptuntersuchung in zumutbarer Entfernung anzubieten (Pflicht zur Gewährleistung eines flächendeckenden Prüfangebots)."

Begründung:

Die Formulierung im Gesetzentwurf der Bundesregierung könnte zur Begründung von Subventionsansprüchen verwendet werden. Zur Vermeidung von Mißverständnissen wird auf die Verpflichtung der Technischen Prüfstellen abgestellt.

2. Artikel 1 (§ 33 Abs. 2 StVG)

In Artikel 1 ist in § 33 der Absatz 2 zu streichen.

Als Folge

- ist in Absatz 1 die Absatzbezeichnung "(1)",
- sind in § 35 Abs. 4 in Satz 1 die Worte
"und das flächendeckende Prüfangebot nach § 33 Abs. 2
vorgehalten wird",

und

- ist Artikel 2

zu streichen.

Begründung:

Die Ergänzung des § 32 Abs. 2 macht eine Regelung über die ersatzweise Gewährleistung eines flächendeckenden Prüfangebots anstelle der bisher vorhandenen Technischen Prüfstelle entbehrlich.

Im übrigen steht die Vorschrift im Widerspruch zu Absatz 1. Da durch die Festsetzung kostendeckender Gebühren den Technischen Prüfstellen ein flächendeckendes Prüfangebot zu ermöglichen ist, bedarf der Absatz 1 keiner Einschränkung.

- 3 -

3. Artikel 1 (§ 34 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b StVG)

In Artikel 1 sind in § 34 Abs. 1 Nr. 2 in Buchstabe b
nach dem
Wort "ist"
die Worte
"und die Personen, die diese Weisungsbefugnis ausüben,
die Voraussetzungen nach Absatz 1 Nr. 3 erfüllen"
einzufügen.

Begründung:

Wie bei den Technischen Prüfstellen
(vgl. § 11 Abs. 1 i. V. m. § 12 Abs. 1
KfSachvG) müssen auch diejenigen, die
gegenüber den mit der Durchführung der
Untersuchungen betrauten Personen wei-
sungsbefugt sind, über die Qualifikation
der Angewiesenen verfügen. Nur so ist
die Weisungsbefugnis sachgerecht auszu-
üben.

4. Artikel 1 (§ 34 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe e StVG)

In Artikel 1 sind in § 34 Abs. 1 Nr. 2 in Buchstabe e
nach dem Wort "Prüfplatz"
die Worte
"in dem Gebiet, für das sie anerkannt werden will,"
einzufügen.

Begründung:

Notwendige Klarstellung des Regiona-
litätsprinzips.

5. Artikel 1 (§ 34 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a StVG)

In Artikel 1 ist in § 34 Abs. 1 Nr. 3 der Buchstabe a wie folgt zu fassen:

"a) als Vorbildung ein Studium des Maschinenbaufaches, des Kraftfahrzeugbaufaches oder der Elektrotechnik an einer deutschen oder an einer als gleichwertig anerkannten ausländischen Universität, Technischen Hochschule oder öffentlichen oder staatlich anerkannten Fachhochschule erfolgreich abgeschlossen haben,"

Begründung:

Die Vorbildung an staatlich anerkannten Technikerschulen kann nicht als gleichwertige Vorbildung zu einem Studium an einer Universität, Technischen Hochschule oder Fachhochschule angesehen werden. Die Ablegung der Meisterprüfung allein kann ebenfalls nicht als ausreichend angesehen werden. Zudem würde hier ein Wettbewerbsnachteil für die Technischen Prüfstellen entstehen, bei denen sich die Meister noch einer zusätzlichen Ausbildung und einer besonderen Prüfung aufgrund des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes unterziehen müssen.

6. Artikel 1 (§ 34 Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe c StVG)

Die Zulassungsvoraussetzung, daß ein Erfahrungsaustausch zwischen den Überwachungsorganisationen stattzufinden hat, könnte ins Leere gehen, wenn die anderen Überwachungsorganisationen zur Mitwirkung nicht bereit sind.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, wie ein solcher Erfahrungsaustausch mit den anderen Organisationen sichergestellt werden kann. Der Bundesrat hält es für unverzichtbar, daß dieser Erfahrungsaustausch stattfindet.

7. Artikel 1 (§§ 34 und 35 StVG)

Der Gesetzentwurf geht davon aus, daß die Prüfung der Zuverlässigkeit der mit der Durchführung von Prüfungen beauftragten Personen allein durch die Organisation erfolgt. Demgegenüber hält es der Bundesrat für notwendig, daß die Zuverlässigkeit dieser Personen auch durch die nach Landesrecht zuständige Behörde geprüft und überwacht werden kann. Er bittet die Bundesregierung, im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, wie dies im Gesetz sichergestellt werden kann.

8. Artikel 1 (§ 35 Abs. 3 Satz 2 StVG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie durch eine entsprechende gesetzliche Regelung sichergestellt werden kann, daß eine Interessenkollision bei den mit der Untersuchung Beauftragten zwischen Untersuchung einerseits und Wartung und Instandsetzung im Betrieb andererseits vermieden wird.

9. Artikel 1 (§ 36 Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 ist in § 36 in Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

"Die Anerkennung gilt für das Gebiet des Landes; sie kann auf Teile davon beschränkt werden."

Begründung:

Die oberste Landesbehörde hat das flächendeckende Prüfangebot zu gewährleisten. Die Erfüllung dieser Verpflichtung wäre ihr erschwert, wenn eine bundesweite Anerkennung der jeweiligen Überwachungsorganisation möglich wäre, ohne daß sie darauf Einfluß hätte.

Im übrigen wird klargestellt, daß sich die Anerkennung auch auf Teile des Landes beschränken kann.

10. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren dafür Sorge zu tragen, daß das Gesetz für die Länder und Gemeinden möglichst kostenneutral gestaltet wird. Vor allem dürfen keine Ansatzpunkte für mögliche Subventionsforderungen geschaffen werden.