

09.03.89

VP - Fz - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Achte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Öffnung der technischen Fahrzeugüberwachung für Organisationen der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen.

B. Lösung

- Aufhebung des Anerkennungsverbots für neue Überwachungsorganisationen
- Festlegung der Anforderungen an die Organisationen und deren Prüfer
- Vereinheitlichung der Untersuchungsfristen
- Gewährleistung eines flächendeckenden Prüfangebots durch das Netz der Technischen Prüfstellen
- Einführung einer Rahmengebühr für die Hauptuntersuchungen durch die Technischen Prüfstellen

C. Alternativen

Keine

1157803

- 2 -

D. Kosten

Bei den Anerkennungs- und Aufsichtsbehörden der Länder entsteht ein Mehraufwand, der im wesentlichen durch Gebühren gedeckt wird. Für den Bund und die Gemeinden entstehen keine Kosten.

09.03.89

VP - Fz - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Achte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 141/89

Bonn, den 9. März 1989

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von den Bundesministern für Verkehr und
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Achte Verordnung zur Änderung straßen-
verkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80
Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

**Achte Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
Vom ...**

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 1 geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes, Eingangsworte in Nummer 3 geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), des § 6 Abs. 1 Nr. 4 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 4 eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. März 1969 (BGBl. I S. 217), und des § 6 a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413),

wird vom Bundesminister für Verkehr

- des § 6 Abs. 1 Nr. 5 a des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 5 a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), in Verbindung mit § 6 Abs. 2 a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2 a eingefügt durch Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089),

wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

- des § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), der zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) geändert worden ist,

wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung der beteiligten Kreise

verordnet:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Anlage VIII zu § 29 Abs. 1 und 2 der zuletzt durch die Verordnung vom 2. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2199) geänderten Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793) wird wie folgt geändert:

1. Nummer 3.3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach dem Wort "Mängelbeseitigung" die Worte "unter Vorlage des Untersuchungsberichts" eingefügt.

b) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Wird bei der Nachprüfung der Untersuchungsbericht nicht vorgelegt oder wird das Fahrzeug später als zwei Monate nach dem Tage der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der Sachverständige oder Prüfer statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen."

2. Nummer 4.2.1 wird wie folgt gefaßt:

"Fahrzeughalter sind von der Pflicht zur Vorführung bei einem Sachverständigen oder Prüfer befreit, wenn sie die Hauptuntersuchung ihrer Fahrzeuge von einer dafür amtlich anerkannten Überwachungsorganisation durchführen lassen."

3. Nummer 4.2.2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Sie endet mit Ablauf des durch den Vermerk im Fahrzeugschein oder in der Betriebserlaubnis (§ 18 Abs. 5) und die Prüfplakette nachgewiesenen Monats."

4. Nummer 4.2.3 Satz 1 erster Halbsatz wird wie folgt gefaßt:

"Die Vorschriften in 4.1.2 Satz 1 und 2 sowie in 3.2 und 3.3 sind entsprechend anzuwenden;"

5. Nummer 7 erhält folgende Fassung:

"7. Anerkennung von Überwachungsorganisationen

7.1 Die Anerkennung von Überwachungsorganisationen zur Durchführung von Untersuchungen nach 4.2 (Organisationen) obliegt der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle.

7.2 Die Anerkennung kann erteilt werden, wenn

7.2.1 die Organisation ausschließlich von selbstständigen und hauptberuflich tätigen Kraftfahrzeugsachverständigen gebildet und getragen wird,

7.2.2 die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Organisation berufenen Personen persönlich zuverlässig sind,

7.2.3 zu erwarten ist, daß die Organisation die Untersuchungen ordnungsgemäß und gleichmäßig sowie unter Verwendung der erforderlichen technischen Einrichtungen durchführen wird,

7.2.4 für die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Untersuchungen verursachten Schäden besteht und

7.2.5 dadurch das Prüfangebot durch das Netz der Technischen Prüfstellen zu angemessenen Bedingungen für die Fahrzeughalter nicht gefährdet ist.

7.3 Die Organisation darf die ihr angehörenden Kraftfahrzeugsachverständigen (7.2.1) mit der Durchführung der Untersuchungen betrauen, wenn diese

7.3.1 mindestens 24 Jahre alt sind,

7.3.2 geistig und körperlich geeignet sowie zuverlässig sind,

7.3.3 die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen besitzen und gegen sie kein Fahrverbot angeordnet ist,

7.3.4 als Vorbildung ein Studium des Maschinenbaufaches, des Kraftfahrzeugbaufaches oder der Elektrotechnik an einer im Geltungsbereich dieser Verordnung gelegenen oder an einer als gleichwertig anerkannten Hochschule oder öffentlichen oder staatlich anerkannten Fachhochschule erfolgreich abgeschlossen haben,

7.3.5 an einer mindestens sechs Monate dauernden Ausbildung teilgenommen haben, deren Ausbildungsplan von der nach 7.1 zuständigen Behörde genehmigt worden ist; die Dauer der Ausbildung kann auf zwei Monate verkürzt werden, wenn eine mindestens dreijährige hauptberufliche Tätigkeit als Kraftfahrzeugsachverständiger nachgewiesen wird,

7.3.6 ihre fachliche Eignung durch eine Prüfung entsprechend den Vorschriften der §§ 2 bis 14 der Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsachverständigengesetzes vom 24. Mai 1972 (BGBl. I S. 854) nachgewiesen haben; abweichend von § 2 Abs. 3 Nr. 3 der genannten Verordnung kann anstelle des Leiters einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr der technische Leiter einer Überwachungsorganisation in den Prüfungsausschuß berufen werden.

- 7.4 Die Organisation darf außer den ihnen angehörenden Kraftfahrzeugsachverständigen (7.2.1) auch deren Angestellte mit der Durchführung der Untersuchungen betrauen, wenn diese den Anforderungen nach 7.3 genügen und wenn sie hauptberuflich bei den Kraftfahrzeugsachverständigen beschäftigt sind.
- 7.5 Die Organisation hat einen technischen Leiter und einen Vertreter des technischen Leiters zu bestellen, die den Anforderungen nach 7.3 genügen müssen. Der technische Leiter hat sicherzustellen, daß die Untersuchungen ordnungsgemäß und gleichmäßig durchgeführt werden; er darf hierzu an die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen fachliche Weisungen erteilen. Die Aufsichtsbehörde darf dem technischen Leiter fachliche Weisungen erteilen. Die Bestellung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. Sie kann widerrufen werden, wenn der technische Leiter oder sein Vertreter die von der Aufsichtsbehörde erteilten fachlichen Weisungen nicht beachten oder sonst keine Gewähr mehr dafür bieten, daß sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen werden.
- 7.6 Soweit Organisationen am ... /Tag des Inkrafttretens/ bereits anerkannt sind, bleiben die Anerkennungen bestehen; die Vorschriften in 7.2.2 bis 7.2.5, 7.3 und 7.5 sind von diesem Tage ab entsprechend anzuwenden. Die Ausbildung nach 7.3.5 und die Prüfung nach 7.3.6 brauchen nur die Personen abzulegen, die ab ... /Tag des Inkrafttretens/ erstmals mit der Durchführung der Untersuchungen betraut werden.

7.7 Trägern von Technischen Prüfstellen, die noch nicht als Organisation im Sinne von 7.1 anerkannt sind, kann die Anerkennung erteilt werden. Die Vorschriften in 7.2.2 bis 7.2.5, 7.3 und 7.5 sind entsprechend anzuwenden.

7.8 Für die Durchführung der Aufsicht sind die Vorschriften in 6.6 entsprechend anzuwenden."

Artikel 2

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. März 1988 (BGBl. I S. 427), wird wie folgt geändert:

1. Der 2. Abschnitt wird wie folgt geändert:

- a) In der Gebührennummer 261 werden nach dem Wort "Erteilung" ein Komma und das Wort "Änderung" eingefügt.
- b) Nach der Gebührennummer 261.3 werden folgende Gebührennummern 261.4 und 261.5 eingefügt:

*261.4 Anerkennung einer Überwachungsorganisation
250,-- bis 2 000,-- DM.

261.5 Bestätigung der Bestellung des technischen Leiters einer Überwachungsorganisation und dessen Vertreters nach Nummer 7.5 der Anlage VIII StVZO 50,-- bis 200,-- DM."

- c) Nach der Gebührennummer 262.4 wird folgende Gebührennummer 263 eingefügt:

"263 Prüfung von Bewerbern für die Durchführung von Hauptuntersuchungen für Überwachungsorganisationen 201,-- DM."

Diese Gebühr schließt die Kosten für die Mitglieder des Prüfungsausschusses ein. Werden ein oder mehrere Teile der Prüfung nicht durchgeführt, ermäßigt sich die Gebühr für die Gesamtprüfung um jeweils $33 \frac{1}{3}$ v. H. für jeden ausgefallenen Teil. Die Ermäßigung tritt nicht für die Teile ein, die ohne Verschulden des Prüfungsausschusses und ohne ausreichende Entschuldigung des Bewerbers am festgesetzten Termin nicht stattfinden oder nicht zu Ende geführt werden konnten.

2. Im 3. Abschnitt erhalten die Gebührennummern 414, 414.1, 414.2, 414.3, 414.4 und 414.5 in der Spalte 5 folgende Fassung:

***414 Prüfung einzelner Fahrzeuge**

**Prüfungen auf Grund
des § 29 StVZO**

5

DM

414.1	Mofa, Mokick, Krankenfahr- stuhl oder Anhänger ohne Bremsanlage	12,00 bis 20,00
414.2	Kraftrad	23,00 bis 38,00
414.3	Kraftfahrzeug oder Anhänger mit einem zulässigen Ge- samtgewicht von nicht mehr als 2,8 t, soweit nicht unter den Nummern 414.1 und 414.2 genannt	30,00 bis 50,00
414.4	Kraftfahrzeug oder Anhänger mit einem zulässigen Ge- samtgewicht von nicht mehr als 7,5 t, soweit nicht unter den Nummern 414.1, 414.2 und 414.3 genannt	33,00 bis 55,00
414.5	Kraftfahrzeug oder Anhänger mit einem zulässigen Ge- samtgewicht über 7,5 t, soweit nicht unter den Nummern 414.1, 414.2, 414.3 und 414.4 genannt	51,00 bis 85,00.*

Artikel 3

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) und mit § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

1. Grundlagen der regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung

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 Bremsensonderuntersuchungen 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.

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 Kraftfahrersachverständigengesetzes, BGBl. 1971 I S. 2086).

Für die Tätigkeit der Technischen Prüfstellen ist von dem Grundsatz der Flächendeckung auszugehen. Flächendeckung bedeutet, daß dem 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.

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 gesetzlich festgesetzte Gebühren (vgl. Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, § 1, Anhang, 3. Abschnitt).

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

Die Prüfung und Überwachung, ob für den Straßenverkehr zugelassene 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 öffentlichen rechtlichen Bestimmungen geregelt (vgl. BGHZ 49 S. 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 S. 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, 5. Auflage, § 104, I). So wurden in den übrigen neun Bundesländern im Zuge der Durchführung des § 10 des Kraftfahr-sachverständigesetzes 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 S. 371, 379; Wolff-Bachof a.a.O. IIa). Aus der Organisationsgewalt des Staates folgt seine Befugnis, nach sachlichen Gesichtspunkten den Personenkreis zu bestimmen, der die Aufgabe wahrnehmen soll. Hierbei steht es dem Verordnungsgeber 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.

2. Entwicklung der freiwilligen Überwachung

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 der Technischen Prüfstelle vorgeführt werden mußte.

Dieses Modell lag auch der Novelle zu § 29 und Anlage VIII StVZO vom 13. Juli 1971 (BGBl. I S. 979) zugrunde. Mit der Novelle wurden die Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung neugefaßt und auch einige sachliche Änderungen vorgenommen.

Eines der Ziele dieser Novelle 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 bereits 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 PKÜ der TÜV. Hinzu kommen einige kleinere Organisationen mit lediglich regionaler Bedeutung in Nordrhein-Westfalen und Hessen.

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 1987 auf 60,4 % reduziert. Über die Anteile der Technischen Prüfstellen und der Überwachungsorganisationen an den Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO im Jahre 1987 gibt folgende Aufstellung Auskunft:

Technische Prüfstellen	DEKRA	FKÜ der TÜV	Sonstige	Insgesamt
7 730 620	2 958 789	2 035 737	75 185	12 800 331
(60,4 %)	(23,1 %)	(15,9 %)	(0,6 %)	(100 %)

Die Ausdehnung der Betätigung der freiwilligen Überwachungsorganisationen 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 Überwachungsorganisation die fällige Untersuchung nach § 29 StVZO durchführen lassen kann.

3. Neuregelung nach dieser Verordnung

Die vorliegende Verordnung enthält eine Neuregelung der technischen Fahrzeugüberwachung, soweit sie von Überwachungsorganisationen vorgenommen wird. Durch die Neufassung der Anlage VIII Nr. 7 werden die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß zukünftig entgegen der bisherigen Regelung auch Organisationen der freiberuflichen Kfz-Sachverständigen für die Durchführung der Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO anerkannt werden können. Die Anerkennung schließt die Befugnis mit ein, auch die Abgassonderuntersuchung vorzunehmen (§ 47 a Abs. 4 StVZO).

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

Die stetige Zunahme des Anteils der freiwilligen Überwachung von ca. 5 % im Jahr 1972 auf 39,6 % im Jahr 1987 belegt, daß eine von Jahr zu Jahr immer größer werdende Anzahl von Fahrzeughaltern 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 durch die bislang anerkannten Überwachungsorganisationen sich wie folgt entwickelt hat:

Jahr	Zahl der Untersuchungen	Anteil an der Gesamtzahl der Unter- suchungen
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 %
1984	3 876 801	30,3 %
1985	4 229 168	35,3 %
1986	5 042 869	37,5 %
1987	5 069 711	39,6 %

Diese Entwicklung und das beachtenswerte "Votum" einer stets wachsenden und inzwischen bedeutenden Zahl von Fahrzeughaltern für die freiwillige Überwachung kann der Verordnungsgeber 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 nunmehr die innere Berechtigung entzogen hat. Die seinerzeit mit diesem Verbot gleichzeitig ausgesprochene Beibehaltung der bis dahin anerkannten Überwachungsorganisationen DEKRA, PKÜ der TÜV etc. hatte zum Ziel, den Schutz des bis dahin erreichten Besitzstandes dieser Alt-Organisationen zu gewährleisten. Dieser betrug seinerzeit 5 %. Die stark überproportionale Zunahme der freiwilligen Überwachung hat die Besitzstandsvorschrift zu einer "Wachstumsvorschrift" zugunsten der Alt-Organisationen werden lassen. Diese Verkennung der Sperrvorschrift in ihr Gegenteil zwingt schon deshalb den Verordnungsgeber zur Korrektur.

Die Neuregelung soll auch dem Fahrzeughalter weitere Alternativen zur Verfügung stellen, der Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung nachzukommen.

Die Neuregelung bezweckt ferner den Abbau von Wettbewerbsnachteilen der freiberuflichen Sachverständigen. Wie bereits heute der DEKRA und die FKU der TÜV werden künftig auch die freiberuflichen Kfz-Sachverständigen in die Lage versetzt, den Fahrzeughaltern neben sonstigen Dienstleistungen, wie insbesondere Schadensbegutachtungen und Fahrzeugschätzungen, die § 29 StVZO-Prüfung anbieten zu können.

Mit der Einbeziehung der freiberuflichen Sachverständigen wird schließlich ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung unterstützt, nämlich die Förderung des freiberuflichen und gewerblichen Mittelstandes durch eine Verlagerung von Dienstleistungen im Bereich der technischen Sicherheit (vgl. insbesondere Antwort der Bundesregierung vom 11. Januar 1983 auf die Kleine Anfrage zur Lage der freien Berufe, BT-Drucks. 9/2385). Auch die Verkehrsminister und Verkehrssenatoren der Länder haben sich wiederholt für die Öffnung der technischen Fahrzeugüberwachung ausgesprochen.

Andererseits soll bei der Zulassung neuer Organisationen das flächendeckende Prüfstellennetz erhalten bleiben. Der Schutz des flächendeckenden Prüfstellennetzes 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 ihre Verpflichtungen unter zumutbaren Bedingungen erfüllen können. Diesem Anspruch werden die Technischen Prüfstellen gerecht, da sie die Prüfungen in einer nicht werkstattgebundenen Prüfanlage und zu festgelegten Gebühren durchführen.

Nach Ablauf von zwei, längstens bis drei Jahren wird der Verordnungsgeber auf der Grundlage der bis dahin gesammelten Erfahrungen zusammen mit den Ländern prüfen, ob sich die Neuregelung bewährt hat.

Im Interesse einer einheitlichen Durchführung soll die Verordnung durch eine Richtlinie ergänzt werden. In ihr werden Empfehlungen für die Auslegung von Vorschriften und für die administrativen Fragen gegeben werden.

4. Kosten:

Bei den Anerkennungs- und Aufsichtsbehörden der Länder entsteht ein Mehraufwand, der sich im wesentlichen in Personalkosten niederschlägt. Der auf den Einzelfall entfallende Aufwand für die Anerkennung einer neuen Organisation, die Bestätigung des technischen Leiters der Organisation und für die Prüfung

der Bewerber für die Durchführung der Untersuchungen wird durch Gebühren gedeckt. Die Kosten der laufenden Überwachung der neuen Organisationen werden relativ gering sein, da sich die Anzahl der künftigen Anerkennungsanträge aufgrund der Anforderungen an die Organisation und deren Mitglieder in Grenzen halten dürfte.

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Kosten. Das gleiche gilt für die Gemeinden.

Mit der Einführung einer Rahmengebühr für die Hauptuntersuchung durch die Technische Prüfstelle ist unter Umständen mit von Land zu Land unterschiedlichen Gebührenerhöhungen zu rechnen. Andererseits wird sich der durch die Zulassung weiterer Überwachungsorganisationen verstärkte Wettbewerb in der technischen Fahrzeugüberwachung auf längere Sicht eher preisdämpfend auswirken.

Die kurzfristig möglichen Preiserhöhungen in Einzelfällen dürften vom Umfang her so gering sein, daß keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind.

II. Einzelvorschriften

1. Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

- Nr. 1 (Änderung der Anlage VIII Nr. 3.3)
Die Vorlage des Untersuchungsberichts mit den bei der Hauptuntersuchung festgestellten Mängeln ist unerlässlich, um die Nachprüfung ordnungsgemäß durchführen zu können. Wird er nicht vorgelegt, ist die Hauptuntersuchung neu durchzuführen.
- Nr. 2 (Neufassung der Anlage VIII Nr. 4.2.1)
In der bisherigen Fassung der Nummer 4.2.1 waren die sog. halben Fristen für die freiwillige Überwachung verankert. So war z. B. für einen Pkw in der freiwilligen Überwachung eine jährliche Untersuchung vorgeschrieben, während bei der Untersuchung in der Technischen Prüfstelle die Frist zwei Jahre beträgt. Durch die Neufassung werden die Untersuchungsfristen vereinheitlicht und damit an die ohnehin schon bestehenden einheitlichen Plakettenfristen angeglichen. Für Pkw beträgt somit künftig die Frist einheitlich zwei Jahre.
- Nr. 3 (Neufassung der Anlage VIII Nr. 4.2.2 Satz 2)
Folgeänderung zur Neufassung der Nummer 4.2.1. Im übrigen wird durch die Neufassung sichergestellt, daß der Nachweis über den Zeitpunkt für die nächste Untersuchung nicht nur - wie früher - durch die Prüfplakette, sondern auch durch den in den Fahrzeugpapieren vorgesehenen Vermerk geführt wird. Eventuelle Manipulationen an der Plakette können auf diese Weise aufgedeckt werden.

- Nr. 4 (Neufassung der Anlage VIII Nr. 4.2.3 Satz 1)

Der neue Verweis auf Nummer 3.2 stellt klar, daß auch diese Vorschrift von den Überwachungsorganisationen zu beachten ist.

- Nr. 5 (Neufassung der Anlage VIII Nr. 7)

Nummer 7.1 regelt die Zuständigkeit für die Anerkennung.

Nummer 7.2 stellt fest, daß die Anerkennung eine Ermessensentscheidung ist, und enthält eine Aufzählung der wichtigsten Anerkennungsvoraussetzungen. Damit wird es den Ländern ermöglicht, im Rahmen der Bestimmungen von Nummer 7.2 die Anforderungen an die Überwachungsorganisation administrativ zu konkretisieren (z. B. hinsichtlich der notwendigen Prüfgeräte, der Zahl, der Ausbildung und der Fortbildung von Prüfern) oder den Grundsatz der Flächendeckung zur Anwendung zu bringen (vgl. auch Nummer 7.2.5 und Begründung hierzu).

In Nummer 7.2.1 wird die Öffnung der technischen Fahrzeugüberwachung auf Organisationen der freiberuflichen Sachverständigen beschränkt.

Wie bislang in der freiwilligen Überwachung wird nicht der einzelne Prüfsachverständige 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.

Die Öffnung soll den Sachverständigen zugute kommen, die ihre Tätigkeit hauptberuflich und selbständig ausüben. Bei der Bestimmung des Begriffs "hauptberuflich" kann zur Orientierung auf § 3 Abs. 3 Buchstabe b des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen (BGBl. 1969 I S. 1756) zurückgegriffen werden. Hauptberuflich tätig ist, wer seine Berufseinkünfte im wesentlichen als Kraftfahrzeugsachverständiger erzielt.

Nummer 7.2.2 enthält die notwendige Forderung nach persönlicher Zuverlässigkeit der gemäß Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung der Organisation berufenen Personen.

In Nummer 7.2.3 werden grundsätzliche Anforderungen an die Organisation aufgestellt. Die Anerkennungsbehörde muß sich ein Urteil darüber bilden, ob die Organisation in der Lage ist, ordnungsgemäße und gleichmäßige Untersuchungen zu gewährleisten. Es handelt sich hierbei um für die Qualität der Untersuchungspraxis wesentliche Bedingungen, deren Erfüllung unerlässlich ist. Hierzu gehören insbesondere die Durchführung von Fortbildungsmaßnahmen, die Sammlung und der 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.

Der in Nummer 7.2.4 geforderte Abschluß einer ausreichenden Haftpflichtversicherung für die mit den Untersuchungen betrauten Personen dient dem Schutz des Fahrzeughalters.

Nummer 7.2.5 enthält eine objektive Zulassungsvoraussetzung. Durch die Zulassung neuer Überwachungsorganisationen soll das vorhandene Netz der Technischen Prüfstellen nicht gefährdet werden. Für die Gefährdung des Prüfstellennetzes müssen konkrete Anhaltspunkte bestehen. Die Gefährdung einer einzelnen örtlichen Prüfstelle ist nicht als Gefährdung des Prüfstellennetzes anzusehen.

Im übrigen hat die Anerkennungsbehörde zu prüfen, ob anstelle der Verweigerung der Anerkennung nicht auch Auflagen oder sonstige Einschränkungen der Anerkennung ausreichend sind (z. B. Begrenzung der Anzahl der Prüfer, regionale Einschränkung des Tätigkeitsbereichs der Organisation). Die rechtliche Befugnis hierzu ergibt sich aus den § 36 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz entsprechenden Bestimmungen der Landesverwaltungsverfahrensgesetze, da es sich bei der Anerkennung um eine Ermessensentscheidung handelt.

Nummer 7.3 bestimmt die Anforderungen an die Prüfer der Organisation. Entsprechend der bisherigen Praxis bei den Überwachungsorganisationen wird als Vorbildung der erfolgreiche Abschluß eines Ingenieurstudiums verlangt. Zusätzlich wird eine spezielle Ausbildung vorgeschrieben, die in der Regel 6 Monate beträgt. Mit Rücksicht auf die Berufserfahrung als Kraftfahrzeugsachverständiger erscheint es vertretbar,

die Ausbildungszeit auf 2 Monate zu verkürzen, wenn eine mindestens dreijährige hauptberufliche Tätigkeit nachgewiesen wird. Im übrigen entsprechen die Anforderungen den Regelungen, die nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz für die Prüfer in der Technischen Prüfstelle gelten.

Nummer 7.4 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-Büros" gibt, sondern auch Sachverständigen-Büros mit Angestellten. Diese Angestellten, sofern sie in ihrer Person die Anforderungen und Qualifikationen nach 7.3 erfüllen 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.

Nummer 7.5 fordert die Bestellung eines technischen Leiters und eines Vertreters für jede Überwachungsorganisation und regelt deren Aufgaben und Befugnisse. Der technische Leiter muß

fachliche Weisungen der Aufsichtsbehörde beachten und ist seinerseits berechtigt, den Prüfern der Organisation Weisungen zu erteilen, um die Ordnungsmäßigkeit und Gleichmäßigkeit der Untersuchungen zu gewährleisten.

Nummer 7.6 enthält ergänzende Bestimmungen für die bislang bereits anerkannten Überwachungsorganisationen. Auch für die alten Organisationen gilt grundsätzlich Nummer 7 der Anlage VIII. Gleichwohl ergeben sich einige Besonderheiten, die in Nummer 7.6 geregelt werden:

- + Satz 1 erster Halbsatz bestimmt, daß bei den bislang anerkannten Überwachungsorganisationen die Anerkennungen bestehen bleiben.
- + Satz 1 zweiter Halbsatz nennt die Voraussetzungen, die auch auf die alten Organisationen ab dem genannten Stichtag Anwendung finden. Die Anwendbarkeit der Nummer 7.2.5 soll sicherstellen, daß zur Aufrechterhaltung des flächendeckenden Prüfangebotes Auflagen für die Zukunft möglich sind. Alte und neue Überwachungsorganisationen sollen, soweit dies zur Aufrechterhaltung des flächendeckenden Prüfangebotes notwendig ist, gleichmäßig behandelt werden. Der am Stichtag erreichte Besitzstand soll dadurch aber nicht geschmälert werden.

- + Satz 2 befreit vom Ausbildungs- und Prüfungserfordernis die Personen, die schon vor dem genannten Stichtag mit der Durchführung von Untersuchungen befaßt waren. Diese Regelung erfolgt ebenfalls zur Wahrung des Besitzstandes.

Nummer 7.7 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, Rheinland-Pfalz und Berlin, die staatliche Überwachung in Hessen und Hamburg und die Technische Universität Berlin. In Hessen besteht nur die Möglichkeit, die dortige staatliche Überwachung auch als Organisation nach 7.1 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.

Nummer 7.8 regelt die Aufsicht über die Überwachungsorganisationen und räumt den zuständigen Behörden die notwendigen Kontrollbefugnisse ein. Hierzu wird auf die bereits in Nummer 6.6 bestehende Vorschrift (z. B. für amtlich anerkannte Kfz-Werkstätten) verwiesen.

2. Artikel 2 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

- Nr. 1 (Erweiterung der Gebührennummer 261 und Einfügung der Gebührennummern 261.4, 261.5 und 263)
Für die Anerkennung der Organisation, der Bestätigung des technischen Leiters der Organisation und die Prüfung der Bewerber für die Durchführung von Hauptuntersuchungen für Überwachungsorganisationen werden neue Gebührentatbestände eingefügt. Außerdem wird klargestellt, daß auch eine Änderung der unter Gebührennummer 261 fallenden Entscheidungen gebührenpflichtig ist.

- Nr. 2 (Neufassung der Gebührennummern 414, 414.1 bis 414.5)
Die nach den Vorschriften dieser Verordnung neu zuzulassenden freiberuflichen Sachverständigen können wie schon die Überwachungsorganisationen DEKRA und FKÜ ihre Entgelte selbst bilden. Aus diesem Grunde ist es angebracht, auch den Trägern der Technischen Prüfstellen bei der Entgeltbildung für Untersuchungen nach § 29 StVZO einen Spielraum einzuräumen. Dies geschieht durch die Einführung von Rahmensätzen gemäß § 6a Abs. 2 Satz 1 StVG. Die vorgesehenen Untergrenzen entsprechen den derzeitigen Festsätzen, die Obergrenzen liegen noch unterhalb der Entgelte, die z. Z. für derartige Untersuchungen von den Überwachungsorganisationen DEKRA und FKÜ erhoben werden. Im übrigen soll mit der Rahmengebühr auch künftigen unterschiedlichen Kostenentwicklungen bei den Technischen Prüfstellen Rechnung getragen werden.

3. Artikel 3 (Berlin-Klausel)

Artikel 3 enthält die übliche Berlin-Klausel.

4. Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten.

21.04.89

Beschluß

des Bundesrates

zur

Achten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 599. Sitzung am 21. April 1989 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n

zur

**Achten Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

1. Eingangsformel

In der Eingangsformel sind im 1. Spiegelstrich in der Verweisung "§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a" nach der Angabe "Nr. 3" die Worte "Eingangsworte und" einzufügen.

Begründung:

Im Interesse einer möglichst breiten und tragfähigen Ermächtigungsgrundlage sollte nicht nur auf § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a, sondern zusätzlich auch auf die in den Eingangsworten des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG enthaltene Generalermächtigung abgehoben werden.

2. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (Nummer 3.3 Satz 1)

In Artikel 1 Nr. 1 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Stellt der Sachverständige oder Prüfer Mängel fest und lehnt er die Zuteilung einer Prüfplakette ab (§ 29 Abs. 2 Satz 2), so hat der Halter das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von zwei Monaten wieder vorzuführen."

Begründung:

Die zeitliche Diskrepanz zwischen dem bisher vorgeschriebenen Zeitraum von höchstens sechs Wochen für die Nachprüfung der Mängelbeseitigung und dem Erfordernis, nach zwei Monaten eine erneute Hauptuntersuchung vornehmen zu lassen, hat in der Praxis viele Unklarheiten hervorgerufen.

3. Artikel 1 Nr. 4a - neu - (Nummer 5.4)

In Artikel 1 ist nach Nr. 4 folgende neue Nr. 4a einzufügen:

'4a. In Nummer 5.4 Satz 1 werden nach den Worten
"Angabe des Datums"
die Worte
"und der Untersuchungsstelle"
eingefügt.'

Begründung:

Zur Ausübung der Aufsicht ist es erforderlich, aus dem Untersuchungsbericht die Untersuchungsstelle feststellen zu können.

4. Artikel 1 Nr. 4b - neu - (Nummer 6.7)

In Artikel 1 ist nach Nummer 4a - neu - folgende neue Nummer 4b einzufügen:

- '4b. In Nummer 6.7 Satz 1 werden nach dem Wort "Anerkennung die Worte
"während der Geschäfts- und Betriebszeiten"
eingefügt.'

Begründung:

Nach der Verfassungsrechtsprechung fallen Betriebs- und Geschäftsräume nicht in den Schutzbereich des Artikels 13 GG, wenn das Betreten der Räume und die Vornahme der Prüfungen und Besichtigungen nur in den Zeiten statthaft ist, zu denen die Räume normalerweise für die jeweilige geschäftliche oder betriebliche Nutzung zur Verfügung stehen (BVerfGE 32, 54, 75 - Schnellreinigung). An diese Rechtsprechung soll durch die Einfügung der Worte "während der Geschäfts- und Betriebszeiten" angeknüpft werden. Ein Betretensrecht außerhalb der gewöhnlichen Öffnungszeiten wäre durch Artikel 13 GG nicht gedeckt, insbesondere dürfen Eingriffe und Beschränkungen zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung nur auf Grund eines förmlichen Gesetzes vorgenommen werden. Eine Regelung im Range einer Rechtsverordnung genügt hierfür nicht.

5. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.2.3)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in Nummer 7.2.3
nach dem Wort

"wird"

die Worte

"und sie sich verpflichtet, Sammlung, Auswertung und
Austausch der Untersuchungsergebnisse und Prüferfahrungen
innerhalb der Organisation sicherzustellen und gemeinsam
mit anderen Überwachungsorganisationen und den Technischen
Prüfstellen in geeigneter Form auszutauschen"
einzufügen.

Begründung:

Nur der gemeinsame Erfahrungsaustausch mit den
Organisationen, die Prüfungen nach § 29 StVZO
vornehmen, bietet die Gewähr dafür, daß alle
Erkenntnisse aus dem Prüfgeschehen untereinander
bekannt werden und zur weiteren Verbesserung
der technischen Überwachung insgesamt
genutzt werden können.

6. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.2.3a - neu -)

In Artikel 1 Nr. 5 ist nach Nummer 7.2.3 folgende neue Nummer 7.2.3a einzufügen:

"7.2.3a die Überwachungsorganisation durch Einrichtung eines innerbetrieblichen Revisionsdienstes sicherstellt, daß die Untersuchungsergebnisse für die Innenrevision und die Aufsichtsbehörde so gesammelt und ausgewertet werden, daß jederzeit die Prüfqualität für einen beliebigen Zeitraum innerhalb der letzten drei Jahre nachvollzogen werden kann, und daß die Untersuchungsergebnisse mit denjenigen anderer Überwachungsorganisationen und denen der Technischen Prüfstellen einwandfrei vergleichbar sind,"

Begründung:

Die Einrichtung einer Innenrevision ist eine arbeits- und kostenintensive Maßnahme, die aber für das ordnungsgemäße Funktionieren der Überwachungsorganisation und für die Aufsichtsbehörde zur Erledigung ihrer Aufgaben unerlässlich ist. Es muß gewährleistet sein, daß zu jedem Zeitpunkt zu erfahren ist, "wer hat wo, mit welchem Ergebnis, welches Kraftfahrzeug, mit welchem amtlichen Kennzeichen, von welchem Halter, zu welcher Zeit, geprüft". Die Innenrevision dient auch der Qualitätssicherung und bildet die Grundlage für eine ordnungsgemäße Plakettenverwaltung.

7. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.2.4)

In Artikel 1 Nr. 5 ist Nummer 7.2.4 wie folgt zu fassen:

"7.2.4 für die mit der Durchführung der Untersuchungen betrauten Personen eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Untersuchungen entstehenden Ansprüchen besteht und aufrechterhalten wird und die Organisation das Land, in dem sie tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freistellt, die durch die zur Vertretung der Organisation berufenen Personen, den Technischen Leiter, dessen Vertreter oder die mit der Durchführung der Untersuchung betrauten Personen in Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben verursacht werden und dafür den Abschluß einer entsprechenden Versicherung nachweist und aufrechterhält und"

Begründung:

Diese Verpflichtung stellt sicher, daß das Land nicht für fehlerhafte Handlungen der Überwachungsorganisationen in Anspruch genommen werden kann (analog der Regelung in § 10 Abs. 4 des Kraftfahrsachverständigengesetzes).

8. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.2.5)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in Nummer 7.2.5 nach dem Wort
"Fahrzeughalter"

die Worte

"(z. B. hinsichtlich der Anfahrtswege und der Gebühren)"
einzufügen.

Begründung:

Im Rahmen der Ermessensentscheidung über die Zulassung neuer Überwachungsorganisationen muß es auch möglich sein, die Zulassung abzulehnen oder zu beschränken, wenn die Zulassung einer neuen Überwachungsorganisation wegen zurückgehender Auslastung der Technischen Prüfstelle dazu führen kann, daß der Bürger künftig für die amtliche Prüfung zur Kostendeckung höhere Gebühren zahlen muß, weil es der Technischen Prüfstelle nicht möglich ist, die Kosten entsprechend der zurückgehenden Auslastung zu senken, ohne daß sich dabei Auswirkungen auf das Netz der Technischen Prüfstellen insgesamt ergeben. Insbesondere in den Stadtstaaten und in den Großstädten können Rückgänge in der Auslastung der Technischen Prüfstelle erhebliche Auswirkungen auf die Kostensituation haben, ohne daß die Schließung der Technischen Prüfstelle in Betracht kommt. Gleiches muß gelten, wenn sich für den Bürger unangemessene Anfahrtswege ergeben würden.

9. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.3.5)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in Nummer 7.3.5
die Worte
"kann auf zwei Monate"
durch die Worte
"kann bis auf drei Monate"
zu ersetzen.

Begründung:

Eine zweimonatige Ausbildung ist auch bei
Erfahrungen als Sachverständiger nicht ausrei-
chend.

10. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.5)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in Nummer 7.5

- a) in Satz 4 die Worte
"Die Bestellung bedarf"
durch die Worte
"Die Bestellungen bedürfen"

und

- b) in Satz 5 die Worte
"Sie kann"
durch die Worte
"Sie können"

zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

11. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.6)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in Nummer 7.6 Satz 1
nach dem Wort
"Anerkennungen"
die Worte
"nach Maßgabe von 4.2.1"
einzufügen.

Begründung:

Die Regelung ist erforderlich, um die Gleichbe-
handlung der bisher anerkannten und der neuen
Überwachungsorganisationen sicherzustellen.

12. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.6)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in Nummer 7.6 nach Satz 1 folgender
Satz einzufügen:

"Die nach 7.1 zuständige Behörde kann dies insbesondere im
Hinblick auf 7.2.5 durch Auflagen sicherstellen."

Begründung:

Notwendige Rechtsgrundlage für das Setzen von
Auflagen.

13. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.6)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in Nummer 7.6 folgender Satz anzufügen:

"Satz 1 gilt entsprechend für die Übertragung von Untersuchungen im Sinne von 4.2 auf amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 10 Abs. 2 Satz 5 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086) i. d. F. des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469) und für die Ablösung dieser Aufgabenübertragung durch eine Anerkennung des Trägers der betreffenden Technischen Prüfstelle als Überwachungsorganisation nach 7.7."

Begründung:

In Hessen und Rheinland-Pfalz ist den Technischen Prüfstellen und den ihnen angehörenden amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern gemäß § 10 Abs. 2 letzter Satz KfSachvG durch das Ministerium für Wirtschaft und Technik bzw. das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr die Durchführung von Untersuchungen entsprechend Nr. 4.2 der Anlage VIII zur StVZO übertragen worden. Für diese Aufgabenübertragung und deren Ablösung anlässlich des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung durch eine Anerkennung des Trägers der Technischen Prüfstelle als Überwachungsorganisation muß ebenso wie bei den bereits anerkannten Organisationen ein Besitzstand sichergestellt sein.

14. Artikel 1 Nr. 5 (Nummer 7.8)

In Artikel 1 Nr. 5 ist Nummer 7.8 wie folgt zu fassen:

"7.8 Für die Durchführung der Aufsicht sind die Vorschriften in 6.6 und 6.7 entsprechend anzuwenden. Ferner ist vom Inhaber der Anerkennung sicherzustellen, daß die mit der Aufsicht beauftragten Personen sämtliche Untersuchungsstellen betreten dürfen."

Begründung:

Notwendige Regelung zur Durchführung einer effektiven Aufsicht.

15. Artikel 2 Nr. 2

In Artikel 2 Nr. 2 ist in der Gebührennummer 414 nach den Gebührennummern 414.1 bis 414.5 folgender Absatz anzufügen:

"Im Bereich einer Technischen Prüfstelle dürfen in einem Land jeweils nur einheitliche Gebühren erhoben werden. Die Höhe der jeweiligen Gebühr kann von der Zustimmung der nach § 13 KfSachvG zuständigen Behörde abhängig gemacht werden."

Begründung:

Die Regelung schließt räumliche Differenzierungen bei der Höhe der Gebühr aus und trägt damit zur Gewährleistung gleicher Benutzungsbedingungen im Bereich einer Technischen Prüfstelle bei.