

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd reuther Christine Aschenberg-Dugnus, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Die Bundesrepublik Deutschland steht bezüglich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen vor großen Herausforderungen. Ausgehend von der Richtlinie 2014/45/EU, die in Europa die periodische Fahrzeugüberwachung in den Mitgliedstaaten regelt, ist der Gesetzgeber in Rücksprache mit den Bundesländern angehalten, eine staatliche Aufsicht über unabhängige Prüforganisationen zu regeln, um die Objektivität und hohe Qualität zu gewährleisten. Hierfür soll jetzt die zusätzliche Akkreditierung der Kfz-Werkstätten mit ihrem Bundesinventionsverband vorgesehen werden, die unter anderem eine Anpassung der entsprechenden Anlagen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) notwendig macht. Dieser bereits seit dem Jahr 2015 andauernde Prozess wird von der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) begleitet und muss gemäß den europäischen Vorgaben bis spätestens Mai 2023 abgeschlossen sein.

Bislang wird die Hauptuntersuchung von Kraftfahrzeugen (HU) in Deutschland sowohl durch Prüfindgenieure der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gemäß Anlage VIII b StVZO als auch durch amtlich anerkannte Sachverständige nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz (KfSachvG) durchgeführt. Die hoheitlichen Fahrzeuguntersuchungen werden dabei sowohl in Prüfstellen als auch in Prüfstützpunkten (hierfür ausgestattete Werkstattbetriebe) durch die unabhängigen Prüfer der Überwachungsinstitutionen vollzogen. Ferner ist den Werkstätten die Durchführung sogenannter beigestellter Prüfungen, wie der Abgasuntersuchung (AU), der Sicherheitsprüfung von schweren LKW (SP) und der Gasanlagenprüfung gestattet. Dieses etablierte System der periodischen Fahrzeugüberwachung durch Überwachungsinstitutionen in Zusammenarbeit mit den Werkstätten genießt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller hinsichtlich der Qualität der Untersuchungen zur Sicherung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes in Deutschland und Europa einen hervorragenden Ruf. Der hohe Qualitätsstandard ergibt sich nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller sowohl aus den Anforderungen an die Prüfer (Ingenieure mit Zusatzqualifikation und staatlicher Abschlussprüfung) als auch aus deren Unabhängigkeit, die durch eine strikte Trennung der Prüftätigkeit von Instandsetzungs- und Reparaturtätigkeit der Werkstätten abgesichert wird. Un-

terstrichen wird dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch die DAkkS-Akkreditierung für Werkstätten (Typ C) und Inspektionsstellen der Überwachungsorganisationen (Typ A) nach der internationalen Norm DIN EN ISO/IEC 17020:2012.

Ein wesentliches Problem bei der Überführung der Fahrzeugüberwachung in ein vollakkreditiertes System ergibt sich aus Sicht der DAkkS aus der Norm DIN EN ISO/IEC 17020:2012 und betrifft letztgenannte Typisierung im Zusammenhang mit beigestellten Prüfungen durch die Werkstätten. Diese Norm bedingt nach Meinung der Akkreditierungsstelle die Notwendigkeit einer Akkreditierung der Werkstätten im Sinne von Inspektionsstellen nach Typ C. Im Zusammenspiel mit der in der aktuellen StVZO unter Anlage VIIIb festgelegten Übergangsfrist ergibt sich einerseits die Konsequenz, dass ohne entsprechende gesetzgeberische Anpassungen ab dem 1. Januar 2021 die bislang von den 37 000 anerkannten Werkstätten durchgeführten beigestellten Prüfungen, wie etwa die Abgasuntersuchung, von den Überwachungsorganisationen nicht mehr anerkannt werden können. Einzig die Überwachungsorganisationen wären dann für die Abnahmen der beigestellten Prüfungen akkreditiert. Andererseits würde eine Akkreditierung der Werkstätten im Sinne von Inspektionsstellen nach Typ C die deutliche Abkehr vom Grundsatz der Trennung von Inspektion und Reparatur bedeuten, da die Werkstätten damit vom Gesetzgeber die grundsätzliche Befähigung zur Durchführung der Hauptuntersuchung bekommen würden, welche bisher allein den Überwachungsorganisationen zugestanden wurden.

Der Bundesregierung sind derartige Probleme bei der Überführung der Fahrzeugüberwachung in ein vollakkreditiertes System seit längerem bekannt, und sie hat sich diesbezüglich im Zeitraum von 2016 bis Anfang 2019 mit Vertretern des Kfz-Gewerbes und der Überwachungsorganisationen ausgetauscht. Nachdem diese konstruktiven Gespräche im Frühjahr 2019 durch das federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unangekündigt beendet wurden, hat das BMVI nun ohne weitere Rücksprachen mit den relevanten Stakeholdern dem Bundesrat mit der Drucksache 397/20 eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Sammelverordnung) zugeleitet, die die angesprochenen Problematiken beinhaltet (siehe: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0301-0400/397-20.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

Im Wesentlichen soll diese Sammelverordnung der Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr dienen. Darüber hinaus enthält sie jedoch auch die für die Fahrzeugüberwachung relevante Anpassung der Anlage VIII StVZO als Grundlage für eine Verlängerung des bisherigen Bescheinigungsverfahrens, sowie für die Akkreditierung von Werkstätten im Sinne von Inspektionsstellen nach Typ C. Zudem soll die Zusammensetzung des Kontrollbeirates der Zentralen Stelle gemäß Anlage VIIIe der StVZO geändert werden. Zusätzlich wird die Akkreditierung des Bundesinnungsverbands (BIV) als neue Inspektionsstelle Typ C im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 eingeführt, die in eigenem Namen und Verantwortung Abgasuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen und Gasanlagenprüfungen durchführen soll.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung, das bewährte System der Fahrzeugüberwachung durch unabhängige Dritte mit einer klaren Trennung zwischen Reparieren und Prüfen im Sinne der Ziffer 6.6 der Anlage VIIIb StVZO mit

den angedachten Änderungen der Anlagen VIII, VIIIb, VIIIc und VIId der StVZO langfristig durch periodische Fahrzeuguntersuchungen durch Kfz-Betriebe abzulösen (bitte begründen)?

- a) Falls nicht, wie begründet die Bundesregierung die entsprechende Formulierung von Nr. 3.1.1.1 der Anlage VIII im Verordnungsentwurf hinsichtlich wesentlicher Punkte zur Anerkennung von Kfz-Werkstätten, die stets einer Interessenkollision zwischen Prüfen und Reparieren ausgesetzt sind?
 - b) Würden diese Änderungen nach Ansicht der Bundesregierung nicht formal besser in Anlage VIIIc des Verordnungsentwurfes gehören, wo die Anforderungen an anerkannte Werkstätten formuliert sind (bitte begründen)?
 - c) Falls ja, wie will die Bundesregierung eine ausreichende Unabhängigkeit durch konsequente Trennung zwischen Prüfen und Reparieren in der Fahrzeugüberwachung sicherstellen (bitte begründen)?
 - d) Falls ja, hat die Bundesregierung hier die potenziellen Risiken angesichts neuer Antriebstechnologien wie beispielsweise der Wasserstofftechnologie hinreichend bedacht (bitte begründen)?
 - e) Falls ja, hat die Bundesregierung den wirtschaftlichen Mehraufwand der einzelnen Werkstatt, der durch die Teilnahme an dem Akkreditierungssystem entsteht, berücksichtigt (bitte begründen)?
2. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Akkreditierung nach DIN EN ISO 17020 für Kfz-Werkstätten oder Kfz-Verbände neben der ohnehin geforderten DAkKS-Akkreditierung der Überwachungsinstitutionen mit Hinblick darauf, dass Werkstätten bislang lediglich einzelne Informationen zur Hauptuntersuchung zusteuern (bitte mit Begründung)?
 3. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung auch andere Wege, die im Rahmen der hoheitlichen Prüftätigkeit durch anerkannte Werkstätten beigestellten Informationen ohne eigenes DAkKS-Akkreditiv in die Prüftätigkeit der Überwachungsinstitutionen zu integrieren (bitte begründen)?
 4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass in der geplanten Sammelverordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Zuständigkeiten der verschiedenen Marktteilnehmer klar nach den bestehenden Anlagen getrennt wurden (bitte begründen)?
 5. Sieht es die Bundesregierung, mit Blick auf die Unabhängigkeit, als zwingende Voraussetzung an, dass eine Hauptuntersuchung durch eine anerkannte Inspektionsstelle Typ A nach DIN EN ISO 17020 durchgeführt werden muss (bitte begründen)?
 6. Sieht die Bundesregierung hinsichtlich Prüfungen mit hohem Gefahrenpotenzial (beispielsweise Prüfungen an Fahrzeugen mit Hochvoltanlagen oder Wasserstoffantrieb) einen möglichen Interessenskonflikt, wenn ein Reparaturbetrieb auch die Prüfung an der selbst gewarteten Anlage vornimmt (bitte begründen)?
 7. Mit welchen Kosten ist nach Kenntnis der Bundesregierung unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands der einzelnen Kfz-Betriebe für den Aufbau eines Akkreditierungssystems für anerkannte Werkstätten zu rechnen (bitte begründen)?
 8. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung sichergestellt werden, dass bei einer Umsetzung der geplanten Sammelverordnung die Unabhängigkeit der Prüfer in der hoheitlichen Fahrzeugüberwachung langfristig abgesichert wird (bitte begründen)?

9. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass in der geplanten Sammelverordnung der Bundesinnungsverband (BIV) des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) namentlich als zuständige Stelle für hoheitliche Prüfungen aufgeführt wird?
- Wie begründet die Bundesregierung, dass nicht eine wettbewerbsneutrale Formulierung gewählt wurde, beispielsweise „eine nach DIN EN ISO 17020 akkreditierte Stelle des Typ C“, sodass nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller die Werkstätten nicht an einen neuen Monopolisten als Dachorganisation gebunden sind?
 - Wurde die entstehende Marktmacht des BIV auch im Verhältnis zu freien Werkstätten kartell- und wettbewerbsrechtlich untersucht und für unkritisch befunden (bitte begründen)?
 - Wurde unter kartell- und wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten geprüft, dass durch die Einrichtung des BIV die Werkstätten gezwungen sind, entweder sich selbst oder sich über den BIV akkreditieren lassen zu müssen (bitte begründen)?
10. Wie lässt sich aus Sicht der Bundesregierung die Wahrnehmung hoheitlicher Prüftätigkeiten mit der expliziten Aufgabe des Bundesinnungsverbands (BIV) des ZDK, die wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder zu fördern, vereinbaren (bitte begründen)?
- Wurde von der Bundesregierung berücksichtigt, dass durch die organisatorische und personelle Verbindung des BIV mit dem ZDK die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit des BIV in Frage gestellt werden kann und daher eine Beleihung aus rechtsstaatlichen Gründen problematisch wäre (bitte begründen)?
11. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass vor dem Hintergrund der amtlichen Mitteilung der DAkkS vom 10. Mai 2019 die vom BIV angestrebte Akkreditierung des Kfz-Gewerbes den Vorgaben der DAkkS entsprechen kann (bitte begründen)?
12. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass in der geplanten Sammelverordnung der Bundesinnungsverband unter die jeweilige Aufsicht der Bundesländer gestellt werden (siehe Artikel 1 Nr. 28, b) 6.1) soll, ohne dass hierfür konkrete Regelungen für die Aufsicht festgelegt wurden?
- Wie soll diese Aufsicht umgesetzt werden (bitte begründen)?
 - Geht die Bundesregierung davon aus, dass hierfür die Aufsicht auf Länderebene ausgebaut werden muss (bitte begründen)?
 - Wie soll diese Aufsicht ausgeübt werden, wenn es keine Sanktionsmöglichkeiten und Berichtspflichten gibt (bitte begründen)?
13. Wie begründet die Bundesregierung den unter Artikel 1 Punkt 26i Nummer 3.2.1 der Anlage VIII in der Sammelverordnung aufgeführten Entzug der Befugnis der Technischen Prüfstelle (TP) zur Durchführung der Sicherheitsprüfung (SP)?
- Wie begründet die Bundesregierung, dass bei der Durchführung der SP zukünftig nur noch der Prüflingenieur (PI) oder der Bundesinnungsverband (BIV) befähigt sein sollen?
 - Warum plant die Bundesregierung unter Artikel 1 Punkt 26i Nummer 3.2.1 in der Sammelverordnung die Etablierung einer Akkreditierung der SP, obwohl dies gemäß der EU-Richtlinie 2014/45/EU nicht gefordert wird (bitte begründen)?

14. Warum fordert nach Kenntnis der Bundesregierung der Verordnungsentwurf eine zentrale Datenbank für die Anerkennung von Kfz-Werkstätten, obwohl dies bereits Bestandteil des Qualitätsmanagements nach ISO 17020 ist (bitte begründen)?
 - a) Wie begründet die Bundesregierung diesbezüglich die Etablierung einer doppelten Anforderung bei der Fahrzeugüberwachung?
 - b) Wie begründet die Bundesregierung dass in diesem Zusammenhang der BIV als der einzige Betreiber der Datenbank vorgeschrieben wird?
 - c) Hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß Artikel 5 der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) berücksichtigt (bitte begründen)?
15. Wie begründet die Bundesregierung die Anpassung der in der Sammelverordnung unter der Anlage VIIIc festgelegten Vorschriften für anerkannte Kfz-Werkstätten, obwohl das Verfahren nach 7.1.6. der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 hinsichtlich der bereitgestellten Informationen hierfür bislang ausreichend war?

Berlin, den 14. August 2020

Christian Lindner und Fraktion

