



Datum
31. Mai 2018

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Herrn
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Gemeinsame Stellungnahme der Überwachungsinstitutionen zur [xx.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrter Herr _____ ,

vielen Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur [xx.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Die Überwachungsinstitutionen begrüßen die Zielstellung der Bundesregierung, mit der vorliegenden Verordnung ihren Verpflichtungen aus der Umsetzung der Richtlinie 2015/719/EU und der Richtlinie 2014/45/EU gerecht zu werden, und zu einer europarechtskonformen Ausgestaltung des Straßenverkehrsrechts weiter beizutragen.

Mit unseren Empfehlungen zur Anpassung des Verordnungsvorschlags möchten wir zu einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und der einheitlichen Anwendung des Regelwerks beitragen. Der verkehrssichere Zustand von Fahrzeugen ist eine wesentliche Voraussetzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur deutlichen Verringerung der Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Aus diesem Grund möchten wir eingangs grundsätzlich anmerken, dass zu diesen übergeordneten Zielen in Deutschland die Tätigkeiten „Fahrzeughandel, -wartung und -reparatur“ einerseits und „Fahrzeugprüfung“ andererseits streng getrennt werden. Eine objektive Fahrzeugüberwachung setzt die Unabhängigkeit der Prüfer und Prüforganisationen vom Fahrzeuggewerbe und den o.g. vergleichbaren Tätigkeiten zwingend voraus. Es dürfen daher die mit der Durchführung der regelmäßigen Fahrzeugüberwachung betrauten Personen weder mit der Herstellung, dem Handel, dem Leasing, der Wartung noch der Reparatur von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befasst sein. Diese „strenge“ Regelung ist Garant der Unabhängigkeit der Fahrzeugüberwachung und „des notwendigen Vertrauens der Fahrzeughalter in eine korrekte Fahrzeugüberwachung“.

In diesem Zusammenhang haben wir folgende Anmerkungen bezüglich der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten gemäß Anlage VIIIc der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und die Zusammensetzung des Kontrollbeirats der Zentralen Stelle gemäß Anlage VIII e der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, und bitten um entsprechende Beachtung:

- **Zu Artikel 1 Abs. 14 lit. c**

Die Zuordnung aller SP und/oder AU und/oder AUK Kraftfahrzeugwerkstätten zum Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks sollte aufgrund wettbewerbsrechtlicher Erwägungen überdacht werden. Den Kraftfahrzeugwerkstätten steht es mit dieser Regelung nicht mehr frei, sich im Markt anderen Stellen zuzuordnen, die ein Qualitätsmanagementsystem unterhalten, dass mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 entspricht. Darüber hinaus handelt es sich beim Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks im Gegensatz zu den regional tätigen Kfz-Innungen nicht um eine Körperschaft öffentlichen Rechts. Der BIV als e.V. ist in erster Linie den wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder verpflichtet. Daher würde sich die vorgeschlagene Regelung direkt auf das o.g. etablierte System der Trennung von Gewerbeinteressen und unabhängiger Fahrzeugüberwachung negativ auswirken. Wir empfehlen daher die Nennung einer Dachorganisation im Gesetzestext offen zu lassen. Nachhaltig funktionierende Volkswirtschaften sind darauf angewiesen, dass der Staat den freien Wettbewerb garantiert und keine Monopolstrukturen schafft.

Formulierungsvorschlag:

2.11: Der Antragsteller nachweist, dass die von ihm benannte Betriebsstätte, ein System zur Sicherung der Qualität unterhält, dass mindestens den Anforderungen der DIN EN ISO (IEC 17020:2012) entspricht, dessen Erfüllung gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachzuweisen ist.

- **Zu Artikel 1 Nr. 14 lit. d**

Entsprechend der europarechtlichen Anforderungen der Richtlinie 2014/45/EU müssen Anerkennungsstellen ein Qualitätsmanagement unterhalten, welches der Richtlinie 2014/45/EU entspricht, die Erfüllung der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 wird nicht explizit gefordert. Wir empfehlen eine europarechtlich einheitliche Vorgehensweise mit folgendem

Formulierungsvorschlag:

6.2: Anerkennungsstellen unterhalten ein System zur Sicherung der Qualität bei der Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten nach Nummer 1.1, das den Anforderungen von Anhang V Nummer 2 und 3 der Richtlinie 2014/45/EU entspricht. In diesem System müssen mindestens folgende Prozesse und Zuständigkeiten dokumentiert sein:

6.2.1.4 zu allen für die jeweilige Anerkennung vorgeschriebenen Prüfmittel:

- Hersteller, Typ und ggf. Inventarnummer,
- bei genehmigungspflichtigen Prüfmitteln Datum und Nummer der Genehmigung,
- Datum und Ergebnis der letzten vorgeschriebenen Eichung, Stückprüfung oder Kalibrierung,
- Nachweise/Kalibrierscheine der letzten durchgeführten Eichung, Stückprüfung oder Kalibrierung.

- **Zu Artikel 1 Abs. 16**

Die bisherige Zusammensetzung unter Beteiligung des BMVI hat sich aus Sicht der Überwachungsorganisationen bewährt und positiv in der Arbeit ausgewirkt. Aus unserer Sicht sollte an der bisherigen Praxis der Zusammensetzung des Kontrollbeirats im Interesse einer bundeseinheitlichen Abstimmung bei der Entwicklung von Prüfvorgaben für die periodisch technische Überwachung von Kraftfahrzeugen festgehalten werden.

Mangelbewertung im Rahmen der periodischen Überwachung (Artikel 1 Nr. 13 lit. b)

Zur nationalen Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern wurde eine Neufassung der HU-Richtlinie notwendig, die zum 20. Mai 2018 in Kraft trat. Die Neufassung berücksichtigt auch den Anhang I der Richtlinie, der Mindestanforderungen an die Prüfinhalte, empfohlene Methoden der Prüfung und die Mangelbewertung beinhaltet. Die Anwendung des Mangelkatalogs und die vorgegebene Einstufung bei festgestellten Mängeln in die einzelnen Mangelklassen durch die amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer/Prüfingenieure sind zwingend.

Die Vorgaben im vorliegenden Referentenentwurf in Artikel 1 Abs. 13 lit. b sind nicht im Einklang mit den Ausführungen der HU-Richtlinie. Änderungen und Abweichungen von der HU-Richtlinie sind entsprechend Nr. 4 der HU-Richtlinie unzulässig. **Aus unserer Sicht ist daher eine Überarbeitung des o.g. Artikels des vorliegenden Referentenentwurfs im Einklang mit der HU-Richtlinie angezeigt. Ein Entwurf dazu liegt in der Anlage bei.**

Wegstreckenzähler (Artikel 1 Nr. 13 lit. d)

Die Überwachungsinstitutionen unterstreichen zunächst die Notwendigkeit des Aufbaus eines effizienten und gesetzlich geregelten Prüfvorgaben- und Datenaustauschs mit dem KBA und der Zentralen Stelle, um den Forderungen der 2014/45 EU und der technischen Entwicklung nachzukommen. Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass es neben dem Austausch von Wegstreckenzählern auch im Zuge einer Reparatur derselben zu unplausiblen Angaben kommen kann und schlagen vor die „Reparatur“ zu ergänzen.

Formulierungsvorschlag

„und der Einbau eines anderen Wegstreckenzählers in das Kraftfahrzeug oder die Reparatur des Wegstreckenzählers nicht nachgewiesen werden kann,...“

Weitere zu berücksichtigende Bestimmungen

- **Zu E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft i. V. m. Artikel 3 Gebührennummer 241.7**

Die Festlegung einer Gebühr von 2,00 EUR für die erweiterte Auskunft aus der zentralen Datenbank nach Nummer 6.2.2.3 der Anlage VIIIc der StVZO ist ohne Bezug und aus der GebOSt Nr. 241.7 zu streichen. Eine Hochrechnung über die Anzahl der Anfragen nach erweiterten Auskünften ist nicht möglich, und würde zu unkalkulierbaren Kosten auf Seiten der Überwachungsinstitutionen führen. Im Interesse der Prüforganisationen plädieren wir daher für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Datenbank und zur Streichung der Gebührennummer 241.7 in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr. Wir widersprechen der Aussage, dass die Quantifizierung der jährlichen Kosten für die Überwachungsorganisationen nicht möglich ist.

- **Zusätzlicher Artikel 4a zur Änderung der Mess- und Eichverordnung**

Aus unserer Sicht sollte die Sammelverordnung auch eine Änderung der bestehenden Mess- und Eichverordnung beinhalten.

Gemäß Punkt 2.1 b der Anlage VIIIb zur StVZO müssen die Überwachungsorganisationen die Einhaltung der Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2010 nachweisen. Auch in der für die technische Fahrzeugüberwachung einschlägigen EU-Richtlinie 2014/45/EU wird die Kalibrierung der vorgeschriebenen Prüf- und Messmittel gefordert. Daraus ergibt sich die Kalibrierpflicht nach den Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17025 für alle Mess- und Prüfmittel, die für die Durchführung einer Hauptuntersuchung im Einsatz sind.

Beide Verfahren, die ausschließlich national geregelte Eichung und die international übliche Kalibrierung, verfolgen grundsätzlich das gleiche Ziel, nämlich eine dem Verwendungszweck angemessene Messgenauigkeit zu schaffen. Seit Februar 2016 akzeptiert die DAkkS die Eichung als Nachweis der Messgenauigkeit im Rahmen der Akkreditierung jedoch nicht mehr. Zeitgleich wurde von der DAkkS festgelegt, dass nur eine Kalibrierung als Voraussetzung für den Einsatz der Geräte in der technischen Fahrzeugüberwachung anerkannt werden darf.

Die Überwachungsinstitutionen und Kfz-Werkstätten, in denen in Deutschland durch die Überwachungsorganisationen die Hauptuntersuchung gemäß §29 StVZO durchgeführt wird, werden derzeit sowohl durch die national vorgeschriebene Eichung als auch durch die international geregelte Kalibrierung organisatorisch und finanziell doppelt belastet.

Diese momentane Doppelbelastung im Bereich der Fahrzeugüberwachung muss vermieden werden. Gleichzeitig ist der Verbraucherschutz durch die Eichpflicht oder das internationale System der Anerkennung sowie die Vergleichbarkeit von Akkreditierung und Konformitätsbewertung gewährleistet.

Aus unserer Sicht ist daher eine weitere Anpassung der Mess- und Eichverordnung als wichtiger Schritt in Richtung Zukunftsorientierung, Innovationsoffenheit und Nachhaltigkeit unabdingbar.

Formulierungsvorschlag

In der Mess- und Eichverordnung vom 11. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2010, 2011), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. August 2016 (BGBl. I S. 2034) geändert worden ist, wird Anlage 1 Nr. 12 um folgenden Buchstaben "i" ergänzt:

"i) Mess- und Prüfgeräte zur Durchführung der Untersuchungen und Prüfungen im Sinne der Anlage VIII d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch ... geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, sofern diese im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020 in der jeweils gültigen Fassung kalibriert und für den vorgesehenen Verwendungszweck geeignet sind und verwendet werden."

- **Zu Artikel 1 Nr. 5 lit. a**

Eine Bauvorschrift, also eine maximale Breite von 3,00 m an die Einsatzbedingungen zu koppeln, ist nicht praxisorientiert. Für den Fall, dass die hier genannten Kraftfahrzeuge aus dem Betrieb heraus verkauft werden, wären diese durch den Verkauf zunächst nicht vorschriftsmäßig, da sie für den hier geregelten Zweck nicht mehr verwendet werden. Wir empfehlen in Absatz 5 zu Punkt 2. die Streichung der Einsatzbedingung.

- **Zu Artikel 1 Nr. 7 lit. b**

Redaktionelle Anpassung: streiche „Fahrzeug“ – setze „Kraftfahrzeug“

- **Zu Artikel 1 Nr. 2 b - f, Nr. 4 lit. a, Unterpunkt bb) und cc); Nr. 8 lit c, Nr. 9, Nr. 14**

Grundsätzlich sollten für alle Bestimmungen des Referentenentwurfs Übergangsvorschriften entsprechend § 72 StVZO gelten und benannt werden.

- **Zu Artikel 1 Nr. 17 lit. a, Abschnitt 2**

Redaktionelle Anpassung: bei der Unterklasse L2e-P ist am Ende „übereinstimmt, gilt als technisch gleichwertig in Bezug auf ein zweirädriges L1e-A-Fahrzeug.“ zu streichen.

Redaktionelle Anpassung: Auf Seite 15 ist vor der Zeile „L7e-C....“ die Zeile „Unterklassen...“ einzufügen → Tauschen der letzten beiden Zeilen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Vorschläge Berücksichtigung finden würden und die Sammelverordnung unser nationales Regelwerk in Einklang mit den europarechtlichen Vorgaben bringt.

Bitte beachten Sie, dass Artikel 1 Nr.13 in der jetzigen Form für die Überwachungsinstitutionen neben einem Schulungsaufwand auch eine Anpassung der Produktionssysteme bedarf. Dies bitten wir in einer Übergangsvorschrift zu berücksichtigen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Leiter des Geschäftsbereichs
Fahrzeug & Mobilität VdTÜV e.V.

Leiter der Technischen Prüfstelle,
DEKRA Automobil GmbH

Technischer Leiter,
KÜS e.V.

Technischer Leiter,
GTÜ mbH

Anlage VIII Entwurf

3.1.4 Stellt der aaSoP oder PI bei der Hauptuntersuchung oder bei einer Nachprüfung nach Nummer 3.1.4.2 Satz 2, 3.1.4.3 Satz 2 oder 3.1.4.4 Satz 4

3.1.4.1 keine Mängel fest, so hat er für das Fahrzeug eine Prüfplakette nach § 29 Absatz 3 zuzuteilen,

3.1.4.2 geringe Mängel fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er kann für das Fahrzeug, außer bei Untersuchungen nach Nummer 3.1.3, eine Prüfplakette nach Maßgabe des § 29 Absatz 3 Satz 3 zuteilen; der Halter hat die Mängel unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats, beheben zu lassen. Teilt er keine Prüfplakette zu, hat der Halter alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von einem Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen.

3.1.4.3 erhebliche oder gefährliche (VM) Mängel fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen; der Halter hat alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von einem Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen. Bei gefährlichen Mängeln (VM), ist der Halter oder der Fahrzeugführer darauf hinzuweisen, dass das Fahrzeug mit diesen Mängeln nicht mehr am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf. Er ist zusätzlich schriftlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Sind bei der Nachprüfung nicht alle Mängel behoben oder werden zusätzliche Mängel festgestellt, darf die Prüfplakette nicht zugeteilt werden und das Fahrzeug ist innerhalb der in Satz 2 genannten Frist erneut zur Nachprüfung vorzuführen; der aaSoP oder PI hat die nicht behobenen oder die zusätzlich festgestellten Mängel im Untersuchungsbericht zu vermerken. Wird bei der Nachprüfung der Untersuchungsbericht nicht vorgelegt oder wird das Fahrzeug später als einen Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der aaSoP oder PI statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Dabei ist eine bis zu zwei Monate zuvor durchgeführte Abgasuntersuchung nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa zu berücksichtigen.

3.1.4.4 Mängel fest, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen; er hat die vorhandene Prüfplakette zu entfernen und unverzüglich die Zulassungsbehörde zu benachrichtigen; § 5 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist anzuwenden, gefährliche Mängel, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen (VU), fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen; die vorhandene Prüfplakette ist zu entfernen. Der Halter oder der Fahrzeugführer ist darauf hinzuweisen, dass das Fahrzeug mit diesen Mängeln nicht mehr am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf. Er ist zusätzlich schriftlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Der Halter hat alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichtes spätestens bis zum Ablauf von einem Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen. Sind bei der

Formatiert: Schriftart: (Standard) Source Sans Pro, 10

Formatiert: Schriftart: (Standard) Source Sans Pro, 10

Nachprüfung nicht alle Mängel behoben oder werden zusätzliche Mängel festgestellt, darf die Prüfplakette nicht zugeteilt werden und das Fahrzeug ist innerhalb der in Satz 2 genannten Frist erneut zur Nachprüfung vorzuführen; der aaSoP oder PI hat die nicht behobenen oder die zusätzlich festgestellten Mängel im Untersuchungsbericht zu vermerken. Wird bei der Nachprüfung der Untersuchungsbericht nicht vorgelegt oder wird das Fahrzeug später als ein Monat nach dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorgeführt, so hat der aaSoP oder PI statt der Nachprüfung der Mängelbeseitigung eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Dabei ist eine bis zu zwei Monate zuvor durchgeführte Abgasuntersuchung nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa zu berücksichtigen.

3.1.4.5 Mängel fest, die vor Abschluss der Untersuchung, längstens während eines Kalendertages beseitigt werden, so sind diese unter Angabe der Uhrzeit ebenfalls im Untersuchungsbericht einzutragen. Die sofortige Mängelbeseitigung ist durch die Bezeichnung der Mängel in Verbindung mit einer eindeutigen Bestätigung der untersuchenden Person unter Angabe der Uhrzeit zu bescheinigen. Die Vorschriften über die Zuteilung einer Prüfplakette nach § 29 Absatz 3 bleiben hiervon unberührt,

3.1.4.6 Mängel nicht selbst fest, sondern werden in nach Nummer 1 der Anlage VIIIc anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten bei der Durchführung der Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems im Rahmen des eigenständigen Teils der Hauptuntersuchung nach Nummer 3.1.1.1 Mängel festgestellt, die vor Abschluss der Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems, längstens innerhalb eines Kalendertages beseitigt werden, so sind diese in Form einer Mängelnummer auf dem Nachweis einzutragen und vom aaSoP oder PI im Untersuchungsbericht zu übernehmen. Die sofortige Mängelbeseitigung ist in Verbindung mit einer eindeutigen Bestätigung der verantwortlichen Person zu bescheinigen. Die Vorschriften über die Zuteilung einer Prüfplakette nach § 29 Absatz 3 bleiben hiervon unberührt.:-

3.1.4.7

entfällt