

Vorblatt

Entwurf eines Kraftfahrersachverständigen-Gesetzes (Gesetzentwurf der Bundesregierung)

A. Problem

Die Vorschriften über die amtliche Anerkennung von Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr (etwa 2500 Personen) sowie über deren organisatorische Zusammenfassung in technischen Prüfstellen sind zur Zeit in einer Rechtsverordnung enthalten, deren Rechtsgültigkeit zweifelhaft ist.

B. Lösung

Das Sachgebiet der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr soll nunmehr durch förmliches Gesetz geregelt werden. Dabei soll der materielle Inhalt der Rechtsverordnung übernommen werden. Entsprechend den bisherigen Verwaltungserfahrungen sind einzelne Verbesserungen sachlicher und redaktioneller Art vorgesehen.

C. Alternativen

Den Änderungsvorschlägen des Bundesrates, die im wesentlichen redaktioneller Natur sind, hat die Bundesregierung zugestimmt.

D. Kosten

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 92001 — Kr 2/71

Bonn, den 13. Mai 1971

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes
über amtlich anerkannte Sachverständige und
amtlich anerkannte Prüfer für den Kraft-
fahrzeugverkehr (Kraftfahrsachverständigen-
Gesetz — KfSachvG —)

mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 363. Sitzung am 12. März 1971 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Gegenäußerung (Anlage 3) dargelegt.

Brandt

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes
über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich
anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr
(Kraftfahrtsachverständigengesetz — KfSachvG —)**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates folgendes Gesetz beschlossen:

§ 1

**Amtliche Anerkennung als Sachverständiger
oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr**

(1) Wer die Aufgaben eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (Sachverständiger) oder eines amtlich anerkannten Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (Prüfer) wahrnimmt, bedarf der Anerkennung nach diesem Gesetz.

(2) Die Anerkennung als Prüfer kann auf die Abnahme von Prüfungen für Fahrerlaubnisse oder auf die Prüfung von Fahrzeugen beschränkt werden.

§ 2

Voraussetzung für die Anerkennung

(1) Die Anerkennung wird erteilt, wenn der Bewerber

1. mindestens 24 Jahre alt ist;
2. geistig und körperlich geeignet ist und keine Tatsachen vorliegen, die ihn für die Tätigkeit eines Sachverständigen oder Prüfers als unzuverlässig erscheinen lassen;
3. die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen mit Antrieb durch Verbrennungsmaschinen besitzt;
4. in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr, einem Kraftfahrzeugbetrieb oder einer Kraftfahrzeugfabrik eine mindestens eineinhalbjährige Tätigkeit als Ingenieur ausgeübt hat;
5. in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr eine mindestens sechsmonatige Ausbildung abgeleistet hat;
6. einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr angehört;
7. fachlich geeignet ist; die fachliche Eignung ist in einer Prüfung (§ 4) nachzuweisen.

(2) Außerdem muß ein Bewerber um die Anerkennung als

1. Sachverständiger ein Studium des Maschinenbau- oder der Elektrotechnik an einer deutschen Universität oder Technischen Hochschule,

2. Prüfer ein Studium im Maschinenbaufach oder der Elektrotechnik an einer öffentlichen oder staatlich anerkannten deutschen Fachhochschule erfolgreich abgeschlossen haben. Über die Anerkennung der Gleichwertigkeit von ausländischen Zeugnissen entscheiden die zuständigen Behörden der Länder.

§ 3

Antragsverfahren

(1) In dem Antrag auf Anerkennung hat der Bewerber anzugeben, ob er als Sachverständiger oder als Prüfer anerkannt werden will. Beizufügen sind

1. ein Lebenslauf mit Lichtbild;
2. das Zeugnis eines Amtsarztes oder — auf Verlangen der Anerkennungsbehörde — eines Facharztes oder das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle über die geistige und körperliche Eignung (§ 2 Abs. 1 Nr. 2);
3. eine amtlich beglaubigte Abschrift oder Ablichtung des Führerscheins (§ 2 Abs. 1 Nr. 3);
4. Unterlagen über den Nachweis der praktischen Ingenieur Tätigkeit (§ 2 Abs. 1 Nr. 4);
5. eine Bescheinigung über die abgeleistete Ausbildung bei einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 2 Abs. 1 Nr. 5);
6. eine Bescheinigung über die Zugehörigkeit zu einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 2 Abs. 1 Nr. 6);
7. Unterlagen über den Nachweis des Universitäts-, Hochschul- oder Fachhochschulabschlusses (§ 2 Abs. 2).

(2) Die Anerkennungsbehörde kann eine Beurteilung des Bewerbers von der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr anfordern, bei der der Bewerber beschäftigt ist oder war.

§ 4

Prüfung für die Anerkennung

(1) Zur Prüfung wird der Bewerber nur zugelassen, wenn er die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 6 und des § 2 Abs. 2 erfüllt.

(2) In der Prüfung der fachlichen Eignung hat der Bewerber nachzuweisen, daß er

1. umfassende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik und der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften besitzt;
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist und
3. seine Kenntnisse bei der Durchführung der den Sachverständigen oder Prüfern nach dem Straßenverkehrsrecht übertragenen Aufgaben anwenden kann.

(3) Für den Bewerber um die amtliche Anerkennung als Prüfer gilt Absatz 2 entsprechend; jedoch genügen in der Kraftfahrzeugtechnik und der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hinreichende Kenntnisse. Bei der Anerkennung nach § 1 Abs. 2 genügen die Kenntnisse des für seine Tätigkeit erforderlichen Wissensstoffes.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. über die Einzelheiten der Ausbildung bei einer Technischen Prüfstelle, insbesondere über den Ausbildungsstoff, den Ausbildungsgang und den Ausbildungsleiter;
2. über die Bildung und Zusammenstellung von Prüfungsausschüssen sowie über die Einzelheiten des Prüfungsverfahrens, insbesondere über die Prüfungsgebiete, die praktische, die schriftliche und die mündliche Prüfung, den Rücktritt und den Ausschluß von der Prüfung, das Prüfungsergebnis und seine Bekanntgabe, die Erteilung von Prüfungsbescheinigungen, die Ergänzungs- und die Wiederholungsprüfungen.

§ 5

Anerkennung

Die Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer wird durch Aushändigung oder Zustellung eines Ausweises erteilt. Der Ausweis ist an die Anerkennungsbehörde unverzüglich zurückzugeben, wenn die Anerkennung ruht oder wenn sie erloschen, zurückgenommen oder widerrufen ist.

§ 6

Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer

Der Sachverständige und der Prüfer dürfen ihre Tätigkeit nur für die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr ausüben, der sie angehören. Sie haben ihre Aufgaben unparteiisch auszuführen und dürfen von der Zahl und dem Ergebnis der Prüfungen wirtschaftlich nicht abhängig sein.

§ 7

Ruhen und Erlöschen der Anerkennung

- (1) Die Anerkennung ruht,
1. solange für den Sachverständigen oder den Prüfer ein Fahrverbot nach § 25 des Straßenver-

kehrsgesetzes oder nach § 37 des Strafgesetzbuches besteht,

2. solange der Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist,
3. solange die Fahrerlaubnis nach § 111 a der Strafprozeßordnung vorläufig entzogen oder bei einer Entziehung im Verwaltungsverfahren die sofortige Vollziehung angeordnet worden und die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs nicht wiederhergestellt ist oder
4. wenn der Sachverständige oder der Prüfer vorübergehend — jedoch höchstens für einen Zeitraum von sechs Monaten — einer Technischen Prüfstelle nicht angehört.

(2) Die Anerkennung erlischt,

1. wenn dem Sachverständigen oder dem Prüfer die Fahrerlaubnis rechtskräftig oder unanfechtbar entzogen wird. Ist die Fahrerlaubnis wegen körperlicher Mängel entzogen worden, so kann die Anerkennungsbehörde eine erneute Anerkennung unter Beschränkung auf die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben erteilen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung kann die Anerkennungsbehörde von dem Betroffenen die Vorlage eines amts- oder fachärztlichen Zeugnisses oder eines Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle verlangen,
2. wenn der Sachverständige oder der Prüfer länger als 6 Monate keiner Technischen Prüfstelle angehört.

§ 8

Rücknahme und Widerruf der Anerkennung

(1) Die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen des § 2 nicht vorgelegen hat, und keine Ausnahme nach § 17 genehmigt worden ist.

(2) Die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer ist zu widerrufen, wenn eine der in § 2 Abs. 1 Nr. 2 oder Nr. 6 genannten Voraussetzungen für die Anerkennung nicht mehr vorliegt. § 7 Abs. 1 Nr. 4 bleibt unberührt.

(3) Zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 1 oder 2 kann die Anerkennungsbehörde von dem Betroffenen die Vorlage eines amts- oder fachärztlichen Zeugnisses oder eines Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle verlangen.

§ 9

Erteilung einer neuen Anerkennung

Wird nach Erlöschen (§ 7 Abs. 2), Rücknahme oder Widerruf (§ 8) einer Anerkennung eine neue Anerkennung beantragt, kann eine erneute Prüfung (§ 2 Abs. 1 Nr. 7 und § 4) ganz oder teilweise verlangt werden, wenn Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Bewerbers rechtfertigen.

§ 10

Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

(1) Eine Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr wird von der Stelle unterhalten, die die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde hiermit beauftragt. Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde legt die örtliche Zuständigkeit der Technischen Prüfstelle fest. Für denselben Bereich dürfen nicht mehrere Technische Prüfstellen errichtet werden.

(2) Die Technische Prüfstelle darf keinen auf Gewinn abzielenden Geschäftsbetrieb führen. Für die Technische Prüfstelle ist eine gesonderte Erfolgsrechnung durchzuführen. Die aus der Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer anfallenden Gebühren dürfen nur für Zwecke der Technischen Prüfstelle verwendet werden. Der Auftrag zur Errichtung einer Technischen Prüfstelle kann mit Auflagen verbunden werden. In der Technischen Prüfstelle dürfen jedoch nur solche Aufgaben wahrgenommen werden, die den Sachverständigen und Prüfern gesetzlich oder durch die zuständige Landesbehörde übertragen sind.

(3) Die beauftragte Stelle hat für jede von ihr unterhaltene Technische Prüfstelle sicherzustellen, daß die Sachverständigen und Prüfer die ihnen übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

(4) Die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle hat das Land, in dessen Gebiet die Technische Prüfstelle tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freizustellen, die durch Sachverständige, Prüfer oder Hilfskräfte in Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben verursacht werden.

(5) Der Auftrag, eine Technische Prüfstelle zu unterhalten, kann widerrufen werden, wenn die beauftragte Stelle nicht sicherstellt, daß die Technische Prüfstelle ihre Pflichten ordnungsgemäß wahrnehmen kann.

§ 11

Einrichtung und Aufgaben der Technischen Prüfstelle

(1) Für die Technische Prüfstelle sind Sachverständige und Prüfer sowie Hilfskräfte in der erforderlichen Zahl anzustellen und die notwendigen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Für jede Technische Prüfstelle sind ein Leiter und ein stellvertretender Leiter zu bestellen. Der Leiter der Technischen Prüfstelle hat die ordnungsgemäße Erledigung der den Sachverständigen und Prüfern übertragenen Aufgaben zu überwachen.

(2) Die Technische Prüfstelle hat die laufende Weiterbildung der Sachverständigen und Prüfer sowie einen ständigen Erfahrungsaustausch unter ihnen sicherzustellen. Sie hat die Erfahrungen im kraftfahrtechnischen Prüf- und Überwachungswesen zu sammeln, auszuwerten und der Aufsichtsbehörde sowie dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen.

(3) Fachliche Weisungen an die Sachverständigen und Prüfer der Technischen Prüfstelle dürfen nur der Leiter oder sein Stellvertreter geben.

§ 12

Organisation der Technischen Prüfstelle

(1) Der Leiter der Technischen Prüfstelle und sein Stellvertreter sowie der Leiter einer der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststelle und dessen Stellvertreter müssen Sachverständige im Sinne des § 1 sein. Sie bedürfen der Bestätigung der Aufsichtsbehörde.

(2) Die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle hat für die Durchführung der Aufgaben der Technischen Prüfstelle eine Geschäftsordnung zu erlassen, die der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf.

§ 13

Aufsicht über die Technische Prüfstelle

(1) Die zuständige Landesbehörde übt die Aufsicht über die Technische Prüfstelle aus. Sie erläßt eine Geschäftsanweisung. Der Leiter der Technischen Prüfstelle und sein Stellvertreter sind an die Geschäftsanweisung und an die Einzelanweisungen der Aufsichtsbehörde gebunden.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann die Bestätigung des Leiters der Technischen Prüfstelle oder seines Stellvertreters sowie des Leiters einer der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststelle und seines Stellvertreters (§ 12 Abs. 1) widerrufen, wenn die Betreffenden die von der Aufsichtsbehörde erteilten fachlichen Weisungen nicht befolgen oder den für den Betrieb der Technischen Prüfstelle maßgeblichen Vorschriften zuwiderhandeln oder keine Gewähr mehr dafür bieten, daß sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen werden.

(3) Die Technische Prüfstelle hat der Aufsichtsbehörde über nachteilige Tatsachen, die ihr über einen Sachverständigen oder Prüfer bekanntwerden, zu berichten, wenn diese für die Anerkennung von Bedeutung sein können.

§ 14

Staatliche Technische Prüfstellen

Für die Länder mit staatlichen Technischen Prüfstellen gelten § 10 Abs. 1, Abs. 2 — ausgenommen Satz 2 und 3 —, Abs. 3 und Abs. 5, § 11 sowie § 12 und § 13 sinngemäß.

§ 15

Zuständigkeiten

Die Landesregierungen bestimmen

1. die für die Anerkennung der Sachverständigen und Prüfer zuständigen Behörden nach den §§ 1 bis 9 (Anerkennungsbehörden);

2. die für die Aufsicht über die Technischen Prüfstellen zuständigen Behörden nach den §§ 10 bis 14 (Aufsichtsbehörden);
3. die für die Ausnahmeregelung zuständigen Behörden nach § 17.

§ 16

Sachverständige und Prüfer bei Behörden

(1) Der Bundesminister des Innern, der Bundesminister der Finanzen, der Bundesminister der Verteidigung, der Bundesminister für Verkehr, der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen können für den Bereich ihrer Verwaltungen und die zuständigen obersten Landesbehörden für den Dienstbereich der Polizei bestimmen, welche Stellen die Ausbildung und Prüfung nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 und 7 durchführen und die Anerkennung nach § 1 erteilen. Der Bundesminister für Verkehr kann diese Befugnis auf den Vorstand der Deutschen Bundesbahn übertragen.

(2) Eine Anerkennung nach Absatz 1 darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber die Voraussetzungen des § 2 erfüllt oder eine Ausnahme genehmigt wurde. Auf die Anerkennung besteht kein Rechtsanspruch. Sie kann jederzeit zurückgenommen oder widerrufen werden und erlischt, wenn der Inhaber aus dem öffentlichen Dienst ausscheidet. Bei Angehörigen der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes erlischt sie mit dem Ende der Wehrpflicht und der Grenzschutzdienstpflicht (§ 3 Abs. 3 und 4 und § 42 a des Wehrpflichtgesetzes) und ruht, solange ein Dienstverhältnis nicht besteht.

(3) Die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer nach Absatz 1 berechtigt den Inhaber nur, im dienstlichen Auftrag innerhalb des Geschäftsbereichs der Behörde tätig zu werden, die sie erteilt hat.

(4) Im übrigen gelten die Vorschriften der §§ 1 bis 9 dieses Gesetzes sinngemäß.

(5) Zur Sicherstellung der Forderungen nach den §§ 6 und 11 können die Sachverständigen und Prüfer einer neutralen Stelle unterstellt werden, deren Leiter Sachverständiger nach diesem Gesetz sein muß.

(6) Beantragt ein Sachverständiger oder Prüfer nach seinem Ausscheiden aus dem öffentlichen Dienst eine Anerkennung nach § 1, so gelten die allgemeinen Vorschriften. Wird der Antrag innerhalb von zwei Jahren nach der Rücknahme, dem Widerruf, dem Erlöschen oder dem Eintritt des Ruhens der erteilten Anerkennung gestellt, so entfällt die Prüfung, wenn nicht Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Bewerbers rechtfertigen.

§ 17

Ausnahmeregelung

(1) Die nach § 15 zuständigen Behörden und die nach § 16 Abs. 1 zuständigen Dienststellen können Ausnahmen von der Voraussetzung der praktischen

Tätigkeit als Ingenieur oder des Universitäts- Hochschul- und Fachhochschulabschlusses (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 oder Abs. 2) genehmigen; eine Ausnahme von der Voraussetzung eines Universitäts- oder Hochschulstudiums kann insbesondere dem Bewerber um die Anerkennung als Sachverständiger genehmigt werden, wenn eine Ausbildung in einer anerkannten deutschen Fachhochschule nachgewiesen wird, die in Verbindung mit einer geeigneten praktischen Tätigkeit von ausreichender Dauer die Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt haben kann, die der amtlich anerkannte Sachverständige benötigt.

(2) Der Bundesminister des Innern, der Bundesminister der Verteidigung und die für die Polizei zuständigen obersten Landesbehörden können die nach § 16 Abs. 1 zuständigen Dienststellen ihres Geschäftsbereichs ermächtigen, Ausnahmen von § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 4 oder Abs. 2 zuzulassen, soweit dies aus dienstlichen Gründen geboten ist.

§ 18

Kosten

(1) Für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die gebührenpflichtigen Tatbestände näher und sieht dabei feste Sätze oder Rahmensätze vor. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für die Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. Die Gebühren dürfen im Einzelfall 500 DM nicht übersteigen.

(3) In der Rechtsverordnung nach Absatz 2 kann bestimmt werden, daß die für die Prüfung oder Untersuchung zulässige Gebühr auch erhoben werden darf, wenn die Prüfung oder Untersuchung ohne Verschulden der prüfenden oder untersuchenden Stelle und ohne ausreichende Entschuldigung des Bewerbers oder Antragstellers am festgesetzten Termin nicht stattfinden konnte. Soweit Untersuchungen von amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen durchgeführt werden, gilt § 6 a Abs. 3 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 19

Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen kann der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates Allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen.

§ 20

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Aufgaben eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr wahrnimmt, ohne die dafür erforderliche Anerkennung zu besitzen,
2. entgegen § 5 den von der Anerkennungsbehörde ausgestellten Ausweis nicht unverzüglich zurückgibt, wenn die Anerkennung ruht, oder wenn sie erloschen, zurückgenommen oder widerrufen ist oder
3. entgegen § 16 Abs. 3 als Sachverständiger oder als Prüfer außerhalb des Geschäftsbereichs der Behörde tätig wird, die die Anerkennung erteilt hat.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Anerkennungsbehörde.

§ 21

Änderungsbestimmungen

(1) Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch § 7 des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr vom 1971 (Bundesgesetzbl. I S. ..), wird wie folgt geändert:

1. § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e wird gestrichen; die Buchstaben f, g und h werden Buchstaben e, f und g.
2. § 6 a Abs. 2 Nr. 3 wird gestrichen; die Nummern 4, 5 und 6 werden Nummern 3, 4 und 5.
3. In § 28 Nr. 3 werden die Worte „§ 24 dieses Gesetzes oder nach § 36 des Fahrlehrergesetzes“ durch die Worte „§ 24 dieses Gesetzes, § 36 des Fahrlehrergesetzes oder § 20 des Kraftfahrersachverständigen-Gesetzes“ ersetzt.
4. § 30 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 werden die Worte „nach diesem Gesetz oder nach dem Fahrlehrergesetz“ durch die Worte „nach diesem Gesetz, dem Fahrlehrergesetz oder dem Kraftfahrersachverständigen-Gesetz“ ersetzt;
 - b) in Nummer 2 werden nach den Worten „des Fahrlehrergesetzes“, die Worte „des Kraftfahrersachverständigen-Gesetzes“, eingefügt.

(2) Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 4. August 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 488), geändert durch Artikel 5 des Ge-

setzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. die Sammlung und Auswertung der Erfahrungen im kraftfahrtechnischen Prüf- und Überwachungswesen nach § 11 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr vom 1971 (Bundesgesetzbl. I S.);“.

2. § 2 Nr. 4 a wird wie folgt gefaßt:

„4a. die Führung des in Abschnitt IV des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehenen Verkehrszentralregisters;“.

§ 22

Übergangsregelung

(1) Ein bei Inkrafttreten dieses Gesetzes amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr bedarf für die ihm zu diesem Zeitpunkt übertragenen Befugnisse keiner erneuten Anerkennung nach diesem Gesetz.

(2) Die Leiter der Technischen Prüfstellen und ihre Stellvertreter, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes von der zuständigen Landesbehörde bestätigt worden sind, bedürfen keiner erneuten Bestätigung.

(3) Soweit bei Inkrafttreten dieses Gesetzes für denselben örtlichen Bereich mehrere Technische Prüfstellen bestehen, verbleibt es dabei.

§ 23

Geltung im Land Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 24

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 1971 in Kraft.

(2) Am gleichen Tage tritt die Verordnung über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (Kraftfahrersachverständigen-Verordnung) vom 10. November 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 855) in der Fassung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) außer Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Einführung

Zur Bekämpfung der Gefahren im Straßenverkehr müssen alle sich anbietenden Mittel eingesetzt werden. Deshalb sind nicht nur im Straßenbau und auf dem Gebiet der Straßenverkehrstechnik, in der Fortentwicklung der Verkehrsregeln, des Verkehrsstrafrechts und der Kraftfahrzeugtechnik große Anstrengungen notwendig, eine überaus wichtige Bedeutung kommt auch der Verkehrserziehung und -aufklärung sowie der Ausbildung und Prüfung der angehenden Kraftfahrer zu.

2. Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437)

Schon das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) bestimmte: „Wer zum Zwecke der Ablegung der Prüfung sich in der Führung von Kraftfahrzeugen übt, muß dabei auf öffentlichen Wegen oder Plätzen von einer mit dem Führerschein versehenen, durch die zuständige Behörde zur Ausbildung von Führern ermächtigten Person begleitet und beaufsichtigt sein. Das gleiche gilt für die Fahrten, die bei Ablegung der Prüfung vorgenommen werden.“

Bereits vor 60 Jahren wurde also die Ausbildung und die Prüfung von Kraftfahrern in die Hände der Fahrlehrer und der anerkannten Sachverständigen gelegt. Damit wurde erstmals der Sachverständige erwähnt, der von der höheren Verwaltungsbehörde anerkannt werden konnte. In § 5 Abs. 2 der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 3. Februar 1910 (RGBl. S. 389) wurde ebenfalls erstmalig der Begriff des anerkannten Sachverständigen geschaffen.

Die Tätigkeit der Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr beschränkt sich auf die Aufgaben, die unmittelbar der Verkehrssicherheit dienen. Dabei ist unter Sicherheit in erster Linie der Ausschluß jeder ungewollten Gefährdung des Menschen und seiner Umgebung zu verstehen. Die Aufgaben der Sachverständigen ergeben sich überwiegend aus dem Straßenverkehrsrecht. Im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen die Kraftfahrzeug-Führerprüfungen und die Prüfungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern auf ihren verkehrssicherheitstechnischen Zustand. Sie finden unter Beteiligung von Menschen statt, die unmittelbar persönlich vom Prüfungsergebnis betroffen sind.

3. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 (RGBl. I S. 439) und Bekanntmachung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 (RMinBl. S. 1387)

In § 39 Abs. 4 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 wurde der Reichs-

verkehrsminister ermächtigt, mit Zustimmung des Reichsrates die Anforderungen festzusetzen, die an die anzuerkennenden Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr gestellt werden mußten.

Damit erfolgte erstmalig eine reichseinheitliche Regelung über die Anerkennung der Sachverständigen für die Prüfung von Kraftfahrzeugführern und Kraftfahrzeugen.

Zuständige Stelle für die Anerkennung als Sachverständiger für die Prüfung von Kraftfahrzeugführern und Kraftfahrzeugen waren die höheren Verwaltungsbehörden. Voraussetzung für die Anerkennung war, daß der Bewerber seine Sachkunde und Unparteilichkeit dartun mußte. Die Sachkunde wurde dadurch nachgewiesen, daß der Bewerber ein Studium an einer Technischen Hochschule abgeschlossen haben mußte. Eine mindestens 2jährige praktische Ingenieur Tätigkeit, davon mindestens 1/2 Jahr in einer Kraftfahrzeugfabrik oder in einem geeigneten Kraftfahrbetrieb, mußte er ausgeübt haben. Ferner mußte der Bewerber eingehende Kenntnisse des Baus und Betriebes derjenigen Betriebsarten von Kraftfahrzeugen besitzen, für deren Prüfung die Anerkennung als Sachverständiger beantragt wurde. Außerdem mußte er völlige Sicherheit und Gewandtheit in der Führung der Betriebsarten und Klassen von Kraftfahrzeugen, für die der Bewerber die Anerkennung als Sachverständiger für die Abnahme von Führerprüfungen beantragt hatte, nachweisen; die Vorlage des Führerscheins genügte nicht. Ferner mußte er eingehende Kenntnisse der gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr haben. Die Sachkunde mußte durch eine Prüfung vor einer von der obersten Landesbehörde bestimmten Stelle dargelegt werden.

Den Nachweis über seine Unparteilichkeit mußte er dadurch erbringen, daß er eine Versicherung abgab, wonach er in keinem Abhängigkeitsverhältnis zur Kraftfahrzeugindustrie stand.

Die Sonderverwaltungen konnten die Anerkennung ihrer Sachverständigen selbst aussprechen und auch die Voraussetzungen für die Bewerber in eigener Zuständigkeit festlegen.

Diese Regelung galt bis zum Inkrafttreten einer eigenen Sachverständigenverordnung über die Anerkennung von Sachverständigen im Kraftfahrzeugverkehr vom 22. Oktober 1934.

4. Verordnung über die Anerkennung von Sachverständigen im Kraftfahrzeugverkehr vom 22. Oktober 1934 (RGBl. I S. 1067)

Im Jahre 1934 wurde eine eigene Sachverständigenverordnung über die Anerkennung von Sachverständigen im Kraftfahrzeugverkehr erlassen. Zuständige Stelle für die Anerkennung blieb die höhere Verwaltungsbehörde. Auch ein Studium an einer

Technischen Hochschule und eine zweijährige praktische Ingenieurstätigkeit wurde weiterhin verlangt.

Völlige Sicherheit und Gewandtheit in der Führung von Kraftfahrzeugen wurde nur in der Betriebsart und in den Klassen verlangt, für die der Sachverständige die Abnahme von Führerprüfungen beantragte.

Die Verordnung hatte Gültigkeit bis zum 1. Februar 1940 und wurde durch die Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr vom 6. Januar 1940 ersetzt.

5. Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr (Kraftfahrtsachverständigen-Verordnung) vom 6. Januar 1940 (RGBl. I S. 23)

Mit der Verordnung von 1940 wurde erstmalig eine besondere organisatorische Grundlage für die amtlich anerkannten Sachverständigen geschaffen. Die amtlich anerkannten Sachverständigen wurden in Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr zusammengefaßt. Die amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr üben ihre Tätigkeit auf Grund einer Anstellung bei einer Technischen Prüfstelle aus. Diesen Prüfstellen untersteht in einem bestimmten Bereich die technische Überwachung und Prüfung von Kraftfahrern und Fahrzeugen. Sie haben die erforderliche Zahl von Sachverständigen anzustellen, für die ordnungsgemäße Durchführung der den Sachverständigen übertragenen Aufgaben zu sorgen und ihre Tätigkeit zu überwachen. Insbesondere haben die Technischen Prüfstellen die notwendigen Hilfskräfte und Einrichtungen für die Durchführung der Sachverständigentätigkeit bereitzustellen. Die Bildung der Prüfstellen bedurfte zunächst der Zustimmung des Reichsverkehrsministers. Die Verwaltungsbefugnis ist durch die Entscheidung über den Übergang von Befugnissen nach § 3 der Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr vom 6. Januar 1942 (RGBl. I S. 23) vom 3. April 1951 (BGBl. I S. 240) auf die obersten Landesverkehrsbehörden übergegangen. Danach sind die Technischen Prüfstellen überwiegend bei den Technischen Überwachungs-Vereinen (TÜV) eingerichtet worden; sie sind dann eine Abteilung innerhalb der Vereinsorganisation. In Hessen sind die Technischen Prüfstellen Teile der staatlichen Überwachungsämter. In Hamburg ist die Technische Prüfstelle dem Senator für Inneres unterstellt. Endlich besteht in Berlin eine Technische Prüfstelle bei der Technischen Universität neben einer Technischen Prüfstelle, die dem TÜV Berlin angegliedert ist. Die Verordnung vom Jahre 1940 ist im Jahre 1956 aufgehoben worden.

6. Verordnung über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (Kraftfahrtsachverständigen-Verordnung) vom 10. November 1956 (BGBl. I S. 855)

Diese Verordnung ist am 1. Januar 1957 in Kraft getreten. Sie wurde vom Bundesminister für Verkehr aufgrund seiner Ermächtigung in § 6 Abs. 1

Nr. 3 Buchstabe e des Straßenverkehrsgesetzes erlassen. Inhaltlich ist die neue Regelung ausführlicher, aber sie bringt keine grundsätzliche strukturelle Veränderung der Organisationsform der Überwachung des Kraftfahrzeugwesens. Der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr und der amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr bedürfen der Anerkennung nach dieser Verordnung (§ 1 Abs. 1). Die Anerkennung als Sachverständiger berechtigt, alle Aufgaben wahrzunehmen, die im Straßenverkehrsrecht den amtlich anerkannten Sachverständigen oder den amtlich anerkannten Prüfern übertragen sind; die Stellung als Sachverständiger schließt also die Stellung als Prüfer ein. Die Anerkennung (lediglich) als Prüfer berechtigt, alle Aufgaben wahrzunehmen, die im Straßenverkehrsrecht den amtlich anerkannten Prüfern übertragen sind; sie kann auf die Abnahme von Prüfungen für Fahrerlaubnisse, auch einzelner Klassen, beschränkt werden. Die Anerkennung wird aufgrund einer besonderen Prüfung ausgesprochen, für die gleichzeitig eine Prüfungsordnung erlassen worden ist.

7. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Berlin vom 1. Juni 1965 — I C 34.63 — (VRS B 29 S. 238)

Die Anforderungen an Fahrlehrer und Fahrschulen sowie an Sachverständige und Prüfer sind durch verschiedene Regelungen wiederholt der Entwicklung des Straßenverkehrs angepaßt worden. Zuletzt wurden sie aufgrund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e des Straßenverkehrsgesetzes durch die Verordnung über Fahrlehrer im Kraftfahrzeugverkehr vom 23. Juli 1957 (BGBl. I S. 769) und durch die Verordnung über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr vom 10. November 1956 (BGBl. I S. 855) festgelegt; beide Verordnungen wurden — unwesentlich — durch die Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 (BGBl. I S. 485) geändert.

Mit Urteil vom 1. Juni 1965 — I C 34.63 — (Verkehrsrechtssammlung Band 29 S. 238) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, daß die Erlaubnispflicht für den Betrieb einer Fahrschule nicht im Wege einer Verordnung eingeführt werden könne, weil die Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e StVG den Willen des Gesetzgebers zu einer die Freiheit der beruflichen Betätigung einschränkenden Regelung nicht genügend konkretisiere. Obwohl das Bundesverwaltungsgericht sich nur mit einem konkreten Falle und mit bestimmten Vorschriften der Fahrlehrerverordnung befaßt hat, ist durch diese Entscheidung zweifelhaft geworden, ob die Ermächtigung auch für die Kraftfahrtsachverständigen-Verordnung ausreichend ist.

Dabei war insbesondere zu beachten, daß das Grundrecht der Berufsfreiheit nach Artikel 12 Abs. 1 GG dem einzelnen das Recht gewährleistet, jede Tätigkeit, für die er sich geeignet hält, als „Beruf“ zu ergreifen; er soll die Tätigkeit, zu der er sich „berufen“ fühlt, frei wählen und auch zur Grundlage seiner Lebensführung machen können. Dieses Grund-

recht ist nach der Auslegung des Artikels 12 Abs. 1 GG durch das Bundesverfassungsgericht eine besondere Ausprägung des umfassenden, in Artikel 2 Abs. 1 GG verbürgten Rechts auf freie Entfaltung der Persönlichkeit. Wie dieses muß es aber mit den Interessen der Allgemeinheit in Einklang gebracht werden, die seiner unbeschränkten Ausübung entgegenstehen können. Die Möglichkeit dazu gibt die in Artikel 12 Abs. 1 Satz 2 GG dem Gesetzgeber eingeräumte Regelungsbefugnis. Ihre Grenzen hat das Bundesverfassungsgericht in einem sogenannten Apothekenurteil (BVerfGE 7, 377) dem Sinn des Grundrechts selbst entnommen. Eingriffe in die Berufsfreiheit dürfen danach nicht weitergehen, als es der Schutz besonders wichtiger Gemeinschaftsgüter zwingend erfordert; die Eingriffsmittel müssen zur Erreichung der angestrebten Zwecke geeignet und dürfen nicht übermäßig belastend sein.

Man unterscheidet zwischen bloßen Regelungen der Berufsausübung und der Einschränkung der Berufswahl. Bei der Einschränkung der Berufswahl wiederum zwischen subjektiven und objektiven Voraussetzungen der Zulassung zum Beruf. Subjektiv ist nach dem üblichen Sprachgebrauch eine Zulassungsvoraussetzung, die auf persönliche Eigenschaften oder Merkmale des Berufsbewerbers abstellt, insbesondere auf das Alter, die Vorbildung, die körperliche und charakterliche Eignung oder das Bestehen bestimmter Prüfungen. Objektiv werden demgegenüber solche Voraussetzungen genannt, die die Aufnahme eines Berufs von Umständen abhängig machen, auf die der Berufsbewerber keinen Einfluß hat. Das wesentliche Beispiel einer objektiven Zulassungsvoraussetzung ist die sogenannte Bedürfnisklausel, die also den Zugang zu einem Beruf solange sperrt, wie für den Zuwachs zu diesem Beruf kein Bedürfnis besteht.

Soweit es sich um bloße Regelungen der Berufsausübung handelt, ist die Auslegung des Artikels 12 GG durch das Bundesverfassungsgericht allerdings weniger streng als bei Einschränkungen der Berufswahl. Während die Freiheit der Berufswahl nur eingeschränkt werden darf, soweit der Schutz besonders wichtiger („überragender“) Gemeinschaftsgüter es zwingend erfordert, kann die Freiheit der Berufsausübung im Wege der „Regelung“ beschränkt werden, soweit vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls es zweckmäßig erscheinen lassen (BVerfGE 7, 377 [405]).

Die Bemühungen um die Erweiterung der Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG sind gescheitert, weil sich keine Fassung nach den Anforderungen des Artikels 80 Abs. 2 Satz 2 GG formulieren ließ, die sich in den Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes eingefügt hätte. Es ist deshalb notwendig, die Verordnungen in formelle Gesetze umzuwandeln. Es besteht die Auffassung, daß die beabsichtigten Regelungen den vom Bundesverfassungsgericht bei der Auslegung des Artikels 12 GG aufgestellten Grundsätzen entsprechen.

Die gesetzliche Neuregelung soll den materiellen Inhalt der Kraftfahrachverständigen-Verordnung von 1956 übernehmen. Wie diese sieht der Entwurf des Kraftfahrachverständigen-Gesetzes objektive

und subjektive Beschränkungen vor. Der Gesetzesentwurf schränkt jedoch nur die Berufsausübung des Berufsbildes „Ingenieur“ ein.

Zu den subjektiven Zulassungsvoraussetzungen dürfte wohl nichts Besonderes zu bemerken sein. Die objektive Beschränkung der Berufsausübung ist darin zu sehen, daß die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr einer Technischen Prüfstelle angehören müssen. Die in dem Gesetzesentwurf vorgesehene Regelung der Organisationsform durch die zuständigen Landesregierungen sieht hierbei vor, daß für einen bestimmten Verwaltungsbezirk nur jeweils eine Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden darf. Der Organisationsgewalt der Länder bleibt es vorbehalten, zu bestimmen, ob diese Technischen Prüfstellen den Technischen Überwachungs-Vereinen oder Behörden angeschlossen werden.

Die Zusammenfassung der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer in Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr ist notwendig, um die laufende Weiterbildung der Sachverständigen und Prüfer und einen ständigen Erfahrungsaustausch unter ihnen sicherzustellen. Außerdem soll dadurch gewährleistet werden, daß die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben wirtschaftlich unabhängig sind und damit die ihnen vom Staat aus Gründen der Verkehrssicherheit übertragenen Aufgaben in objektiver Weise erfüllen können.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 28. September 1965 — I C 44.62 — zu der Frage eines Prüfmonopols der Technischen Überwachungs-Vereine im Rahmen der §§ 24 ff. der Gewerbeordnung Stellung genommen. Es stellt fest, daß ein Verstoß gegen Artikel 12 GG nicht vorliegt. Allein schon der Schutz der Bevölkerung vor den sich aus einer unzureichenden Überwachung ergebenden Gefahren rechtfertigt nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts den Entschluß, die Durchführung der Überwachung in eine Hand zu legen und lediglich Ingenieure als Sachverständige zuzulassen, die bei den Vereinen angestellt sind. Der Einsatz einer derart geschlossenen Organisation bietet eine besondere Gewähr für eine sorgfältige Auswahl und Überwachung der Prüflingenieure. Die Zusammenfassung der Ingenieure ermöglicht zudem ihren planmäßigen Einsatz und ihre Weiterbildung; sie sichert das Vorhandensein der nötigen Prüfgeräte, die sich nicht jeder freiberufliche Ingenieur in dem erforderlichen Umfang halten kann. Nach dem Stand vom 1. Januar 1970 sind etwa 2500 amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer tätig, die von diesem Gesetz erfaßt werden.

II. Einzelbegründung

Zu § 1 (Amtliche Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr)

§ 1 Abs. 1 ist redaktionell geändert worden. Auf die Aufzählung der Aufgaben der amtlich anerkannten Sachverständigen (Sachverständige) oder amtlich an-

erkannte Prüfer (Prüfer) für den Kraftfahrzeugverkehr wird verzichtet, da sich die Aufgaben überwiegend aus den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts ergeben.

Geblichen ist in § 1 Abs. 2 die Beschränkung der Anerkennung als Prüfer auf die Abnahme von Führerprüfungen auch einzelner Klassen und die Beschränkung der Anerkennung von Prüfern auf die Prüfung von Fahrzeugen.

Zu § 2 (Voraussetzung für die Anerkennung)

§ 2 entspricht im wesentlichen dem § 2 der Kraftfahr-sachverständigen-VO.

In § 2 Abs. 1 Nr. 2 ist der Begriff „zuverlässig“ klarer definiert worden.

Neu ist in § 2 Abs. 1 Nr. 5 die Verpflichtung bei einer Technischen Prüfstelle eine sechsmonatige Vorbereitungszeit abzuleisten. Diese Forderung entspricht jedoch weitgehend der seit Jahren angewandten Praxis.

Die bisherige Verpflichtung, daß der Sachverständige oder Prüfer eine Haftpflichtversicherung wegen aller bei Ausübung seiner Tätigkeit verursachten Sach- und Personenschäden abgeschlossen haben muß, wurde auf die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle (Träger der Technischen Prüfstelle) verlagert (§ 10 Abs. 4). Diese Änderung entspricht einer verwaltungstechnischen Notwendigkeit, da der Bewerber vor seiner Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer nicht erkennen kann, welchen Umfang die Haftpflichtversicherung haben muß. In der Praxis ist nicht der Sachverständige oder Prüfer, sondern der Träger der Technischen Prüfstelle, der sie angehören, gegen Haftpflicht versichert.

Darüber hinaus ist durch das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 30. November 1967 — VII ZR 34/65 — festgestellt worden, daß der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer bei der ihm übertragenen Tätigkeit im Rahmen des Straßenverkehrsrechts hoheitliche Befugnisse ausübt. In § 10 Abs. 4 ist daher eine Verpflichtung des Trägers der Technischen Prüfstelle aufgenommen worden, das Land von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freizustellen, die durch die Tätigkeit der amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Hilfskräfte verursacht werden.

In § 2 Abs. 2 Nr. 2 ist anstelle vor dem Wort „Ingenieurschule“ die neue Bezeichnung „Fachhochschule“ gesetzt worden.

Zu § 3 (Antragsverfahren)

§ 3 Abs. 1 entspricht im wesentlichen dem § 6 der Kraftfahr-sachverständigen-VO.

In Absatz 1 sind die Nr. 2 und 5 entsprechend der neu aufgenommenen Voraussetzungen in § 2 Abs. 1 ergänzt worden.

§ 3 Abs. 2 entspricht dem § 7 Abs. 2 der Kraftfahr-sachverständigen-VO.

Zu § 4 (Prüfung für die Anerkennung)

Die Vorschrift ist neu. Sie schafft die rechtlichen Voraussetzungen für eine Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr, um die als Anlage 1 zu § 2 Abs. 1 Nr. 7 der Kraftfahr-sachverständigen-VO enthaltene Prüfungsordnung als selbständige Rechtsverordnung zu erlassen.

In § 4 Abs. 3 ist die Möglichkeit, bei der Prüfung den Umfang der Kenntnisse der Bewerber zum Prüfer auf die Sachgebiete für die ihre Anerkennung gelten soll zu beschränken, enthalten.

In § 4 Abs. 4 ist die Möglichkeit, Bestimmungen über die Ausbildung und Prüfung der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer in einer Rechtsverordnung zu regeln, enthalten.

Die sich ändernden Anforderungen im Straßenverkehr legen es nahe, die Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften so zu gestalten, daß ihre Anpassung künftig ohne ein formelles Gesetz möglich ist. Deshalb wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, die Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Bewerber zum amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer durch Rechtsverordnung einzuführen und zu ändern.

Zu § 5 (Anerkennung)

§ 5 entspricht im wesentlichen dem § 4 der Kraftfahr-sachverständigen-VO.

Zu § 6 (Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer)

§ 6 entspricht im wesentlichen dem § 3 der Kraftfahr-sachverständigen-VO. Der in § 3 der Kraftfahr-sachverständigen-VO enthaltene letzte Satz wurde aus Gründen der Systematik in § 10 Abs. 2 Satz 3 aufgenommen.

Zu § 7 (Ruhe und Erlöschen der Anerkennung)

§ 7 Abs. 1 entspricht dem § 10 Abs. 1 der Kraftfahr-sachverständigen-VO; zusätzlich wird bestimmt, daß die Anerkennung auch dann ruht, wenn für den Sachverständigen oder Prüfer ein Fahrverbot nach § 25 StVG oder nach § 37 StGB besteht oder der Führerschein nach § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt worden ist.

§ 7 Abs. 1 Nr. 4 ist neu; er soll das Verfahren regeln, wenn der Sachverständige oder der Prüfer vorübergehend bei einer Technischen Prüfstelle freiwillig ausscheidet.

§ 7 Abs. 2 Satz 1 entspricht dem § 10 Abs. 2 der Kraftfahr-sachverständigen-VO. Der Satz 2 entspricht sinngemäß dem § 9 Abs. 2 der Kraftfahr-sachverständigen-VO. Der Satz 3 stellt eine Anpassung an § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes dar.

Zu § 8 (Rücknahme und Widerruf der Anerkennung)

Die Vorschriften des Absatzes 1 und 2 entsprechen im Grundsatz dem § 9 Abs. 1 der Kraftfahr-sachverständigen-VO.

Die Ergänzung des Absatzes 3 ist erforderlich, um der Behörde die Voraussetzungen für die Rücknahme oder den Widerruf zu ermöglichen.

Zu § 9 (Erteilung einer neuen Anerkennung)

Die Vorschrift ist neu. Sie entspricht dem § 15 c StVZO und dem § 9 Fahrlehrergesetz und soll festlegen, daß für die Erteilung einer neuen amtlichen Anerkennung die allgemeinen Bedingungen gelten. Die früher bestandene Prüfung ist auch nach Erlöschen der Anerkennung zu berücksichtigen, wenn gegen die fachliche Eignung keine Bedenken bestehen. Anlaß zu Bedenken kann allerdings auch die Tatsache geben, daß seit dem Erlöschen der Anerkennung mehrere Jahre verstrichen sind und die Anforderungen an die Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer sich inzwischen verschärft haben.

Zu § 10 (Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr)

§ 10 Abs. 1 entspricht im Grundsatz dem § 12 der Kraftfahr-sachverständigen-VO. Allerdings wird in Absatz 1 erstmals auch der Träger einer Technischen Prüfstelle angesprochen. Die Stelle, die eine Technische Prüfstelle unterhält, bedarf künftig der Beauftragung durch die zuständige Landesbehörde.

§ 10 Abs. 2 entspricht dem § 12 zweiter Halbsatz der Kraftfahr-sachverständigen-VO. Die Verpflichtung, die Gebühren aus der Tätigkeit der amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer nur für Zwecke der Technischen Prüfstellen zu verwenden, schließt jedoch nicht aus, daß auch die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen bei ihrer Ausstattung und Unterhaltung in die Verwendung dieser Mittel eingeschlossen werden, da sich die medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen überwiegend mit der Begutachtung von Kraftfahrzeugführern und Bewerbern um eine Fahrerlaubnis befassen. Neu ist im Zusammenhang mit der Beauftragung die Möglichkeit, dem Träger der Technischen Prüfstelle Auflagen zu erteilen. Durch diese Auflagen soll sichergestellt werden, daß die beauftragte Stelle alle Erfordernisse, die an die zu unterhaltende Technische Prüfstelle nach diesem Gesetz gestellt werden, ordnungsgemäß erfüllt.

§ 10 Abs. 3 verpflichtet die beauftragte Stelle dafür zu sorgen, daß die von ihr eingerichtete Technische Prüfstelle in die Lage versetzt wird, ihren Aufgaben nachzukommen.

§ 10 Abs. 4 ist neu. In ihm ist die Verpflichtung des Trägers der Technischen Prüfstelle enthalten, das Land, in dessen Gebiet die Technische Prüfstelle tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen

Schäden freizustellen. Der Träger wird danach gehalten sein, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrecht zu erhalten. Sie muß dem Träger der Technischen Prüfstelle auferlegt werden, weil das Risiko aus der Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer durch das Gebührenaufkommen zu decken ist und die Gebühren der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr zufließen. Die vorgesehene Regelung hat für den Staatsbürger den Vorteil, daß er sich an die Versicherungsgesellschaft wenden kann, ohne nachforschen zu müssen, ob der verursachte Schaden auf eigener Initiative der Technischen Prüfstelle beruht oder auf eine fehlerhafte Anweisung des Landes zurückzuführen ist. Für die Sachverständigen und Prüfer bietet sich der Vorteil, daß Regresse, die bei der verantwortungsvollen Arbeit nicht auszuschließen sind, finanziell gedeckt werden, ohne daß Rückgriff gegen den Sachverständigen oder Prüfer genommen wird. In der Praxis ist es bisher kaum vorgekommen, daß eine Weisung des Landes Anlaß zu einem Regreß gegeben hat. Regelmäßig greifen die Landesbehörden nur ein, wenn dies nötig ist, um die Anliegen der Staatsbürger zu berücksichtigen. Die Bedingungen der Haftpflichtversicherung können von den zuständigen Landesbehörden in den Geschäftsanweisungen im einzelnen festgelegt werden (§ 13 Abs. 1). Diese Verpflichtung bestand bisher nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 und § 6 Nr. 6 der Kraftfahr-sachverständigen-VO nur für den Sachverständigen und Prüfer, nicht jedoch für den Träger der Technischen Prüfstelle (siehe Begründung zu § 2).

§ 10 Abs. 5 ermöglicht der zuständigen Landesbehörde den Widerruf ihrer Beauftragung. Diese Vorschrift entspricht den Grundsätzen der Verwaltungspraxis. Als Vorbild dient der Entwurf eines Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu § 11 (Einrichtung und Aufgaben der Technischen Prüfstelle)

§ 11 Abs. 1 Satz 1 entspricht dem § 16 der Kraftfahr-sachverständigen-VO. In § 11 Abs. 1 Satz 3 ist dem Leiter der Technischen Prüfstelle die Aufsicht über die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer übertragen worden.

§ 11 Abs. 2 Satz 1 ist neu. Er enthält die Verpflichtung, daß die Technischen Prüfstellen für die laufende Weiterbildung der Sachverständigen und Prüfer zu sorgen haben und einen ständigen Erfahrungsaustausch unter ihnen sicherstellen müssen. Damit ist die fachliche Weiterbildung der Sachverständigen und Prüfer gemeint, die in den Händen des Leiters der Technischen Prüfstelle liegen muß. Für die organisatorischen Voraussetzungen hierfür ist die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle verantwortlich.

§ 11 Abs. 2 Satz 2 entspricht dem § 17 Satz 2 der Kraftfahr-sachverständigen-VO. Außerdem wird klar gestellt, daß die Auswertung der Erfahrungen sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene nötig ist. § 11 Abs. 3 ist neu. Durch ihn soll sichergestellt

werden, daß die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer fachliche Weisungen nur von den dafür besonders bestätigten Prüfstellenleitern und ihren Stellvertretern erhalten.

Zu § 12 (Organisation der Technischen Prüfstelle)

§ 12 entspricht im wesentlichen den §§ 14 und 15 der Kraftfahrachverständigen-VO. Er wurde zusammengefaßt und neu geordnet. Außerdem wurden die Leiter der der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststellen und deren Stellvertreter einbezogen. Mit der Ausdehnung der Bestätigung der Leiter und deren Stellvertreter auf die unmittelbar nachgeordneten Dienststellen einer Technischen Prüfstelle soll sichergestellt werden, daß für diese verantwortungsvolle Tätigkeit nur hochqualifizierte Personen eingesetzt werden. Die Benennung und der Einsatz dieser Personen bleibt der mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragten Stelle vorbehalten. Mit der Erweiterung der Bestätigung ändert sich nicht die Tatsache, daß nur der Leiter der Technischen Prüfstelle und sein Stellvertreter fachliche Weisungen von der Aufsichtsbehörde erhalten.

Zu § 13 (Aufsicht über die Technische Prüfstelle)

§ 13 beruht auf § 13 der Kraftfahrachverständigen-VO.

Die Bestimmungen über die Aufsicht der Technischen Prüfstellen in Absatz 2 wurden wesentlich erweitert und dienen der Klarstellung. Es erscheint geboten, die Pflicht der Technischen Prüfstellen, ihre Leiter und deren Stellvertreter sowie die Leiter der der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststellen und deren Stellvertreter zur Befolgung der ihnen von der Aufsichtsbehörde erteilten fachaufsichtlichen Weisungen, gesetzlich festzulegen.

In Absatz 3 ist die Aufsicht über die Technischen Prüfstellen und Nebenstellen, ihre Leiter und deren Stellvertreter geregelt. Sie kann nur dann wirksam ausgeübt werden, wenn der zuständigen Behörde die Möglichkeit gegeben ist, bei Feststellung erheblicher Mängel die vorgeschlagenen Maßnahmen zu ergreifen. Die Meldepflicht gegenüber der Aufsichtsbehörde von nachteiligen Tatsachen über Sachverständige und Prüfer erstreckt sich jedoch nur auf solche, die für die Anerkennung von Bedeutung sind. Die Notwendigkeit von Einzelanweisungen kann sich daraus ergeben, daß das den Sachverständigen und Prüfern anvertraute Prüfungswesen nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden muß. Das Land, das die amtliche Anerkennung des Sachverständigen oder Prüfers ausgesprochen hat, muß darüber wachen, daß die von ihm verliehene Befugnis so ausgeübt wird, wie es den Interessen der Allgemeinheit entspricht. Danach können Beschwerden von Staatsbürgern nicht immer durch Abtretung an die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr erledigt werden. Außerdem ist darüber zu wachen, daß die Leistung, die dem Sachverständi-

gen und Prüfer durch die Gebühren vergütet wird, den Voraussetzungen entspricht, die der Festlegung der Gebühren zugrundeliegen. Hinzu kommt die Verantwortung der Behörden im Bereich des Gemeinsamen Marktes. Auf Anfragen und Beschwerden anderer EWG-Staaten müssen Bescheide erteilt werden, die eine Weisung zum Bericht voraussetzen. Nicht nur die Länder, sondern auch die bisherigen Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr halten deshalb die Weisungsbefugnis der Landesbehörde für nötig. Schwierigkeiten haben sich in der nunmehr seit 14 Jahren ausgeübten Praxis nicht ergeben. Deshalb ist die Übernahme der bereits in der Kraftfahrachverständigen-Verordnung enthaltenen Regelung zweckmäßig und unbedenklich.

Zu § 14 (Staatliche Technische Prüfstellen)

§ 14 ist neu. In den Ländern Hamburg und Hessen sind die Technischen Prüfstellen staatliche Organe. Für sie gelten die Organisationsbestimmungen der Länder, so daß sie von der Bestimmung des § 10 Abs. 4 ausgenommen werden können. Die Bestimmungen des § 10 Abs. 1, Abs. 2 — ausgenommen Satz 2 und 3 —, Abs. 3 und Abs. 5 sowie des § 11, § 12 und § 13 gelten für diese nur sinngemäß.

Zu § 15 (Zuständigkeiten)

§ 15 entspricht im wesentlichen dem § 21 der Kraftfahrachverständigen-VO. Die erweiterte Fassung dient der Klarstellung. Sie unterscheidet Anerkennungs-, Aufsichts- und die für die Ausnahmeregelung zuständige Behörde.

Zu § 16 (Sachverständige und Prüfer bei Behörden)

§ 16 entspricht im wesentlichen dem § 18 der Kraftfahrachverständigen-VO.

§ 16 Abs. 5 ist neu. Er soll insbesondere bei der Bundeswehr und dem Bundesgrenzschutz sicherstellen, daß die im ganzen Bundesgebiet eingesetzten Sachverständigen und Prüfer und die einzelnen Technischen Prüfstellen einer einheitlichen fachlichen Ausrichtung unterliegen.

Zu § 17 (Ausnahmeregelung)

§ 17 Abs. 1 entspricht dem § 19 der Kraftfahrachverständigen-VO sinngemäß. Neu ist, daß bei der Neuerteilung der Anerkennung auf eine erneute Prüfung verzichtet werden kann.

§ 17 Abs. 2 ist neu. Er gibt den Behörden die Möglichkeit, besondere Ausnahmen für ihren Dienstbereich zu genehmigen.

Zu § 18 (Kosten)

§ 18 ist neu. Bei den Vorschriften über Kosten ist dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 11. Oktober 1966 (BVerfGE 20, S. 257), der eine

sorgfältige Beachtung des Artikels 80 GG auch im Gebührenwesen verlangt, Rechnung getragen worden.

Zu § 19 (Allgemeine Verwaltungsvorschriften)

Wie im § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird vorgesehen, daß Allgemeine Verwaltungsvorschriften nicht von der Bundesregierung erlassen zu werden brauchen. Zuständig ist der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates.

Zu § 20 (Ordnungswidrigkeiten)

Neben den Mitteln des Widerrufs oder der Entziehung der Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer sollen die Bußgeldvorschriften zur wirksamen Durchführung und Beachtung des Gesetzes beitragen.

Zu § 21 (Änderungsbestimmung)

Absatz 1

Die vorgesehenen Änderungen der §§ 6, 6 a, 28 und 30 StVG gehen darauf zurück, daß die Regelung des Kraftfahrtsachverständigenwesens aus dem Bereich des Straßenverkehrsgesetzes herausgenommen wird. Materiell bedeuten sie keine Neuerungen.

Die Erfassung von Entscheidungen im Kraftfahrtsachverständigenwesen durch das Verkehrszentralregister wird beibehalten und weiterhin im Straßenverkehrsgesetz geregelt.

Absatz 2

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 4. August 1951 (Bundesgesetzblatt I S. 488) übertrug die Sammlung und Auswertung der Erfahrungen im kraftfahrtechnischen Prüf- und Überwachungswesen dem Kraftfahrt-Bundesamt. Dies war nötig, um bei der Weiterentwicklung des Bundesrechts die erforderlichen Unterlagen zu beschaffen. Verfassungsrechtliche Grundlage war Artikel 87 Abs. 3 GG.

Das neue Sachverständigengesetz knüpft an diese Gedanken an und stellt klar, daß die Auswertung der Erfahrungen sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene nötig ist. Auf Landesebene wird die Aufsichtsbehörde tätig, auf Bundesebene bleibt es bei der Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundeamtes.

Zu § 22 (Übergangsregelung)

Die Übergangsregelung geht vom Grundsatz der Wahrung des Besitzstandes aus.

Zu § 23 (Geltung im Land Berlin)

Diese Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 24 (Inkrafttreten)

Die Fassung entspricht den üblichen Bestimmungen über das Inkrafttreten der Gesetze.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. § 4

- a) In Absatz 2 sind in den **Eingangsworten** nach dem Wort „Bewerber“ die Worte „um die amtliche Anerkennung als Sachverständiger“ einzufügen.

Begründung

Klarstellung, daß sich § 4 Abs. 2 unmittelbar nur auf die Prüfung der Bewerber um die Anerkennung als Sachverständiger bezieht.

- b) In Absatz 3 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„(3) Für den Bewerber um die amtliche Anerkennung als Prüfer gilt Absatz 2 entsprechend; jedoch genügen hinreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik und der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften.“

Begründung

Sprachliche Verbesserung.

2. § 7

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens dafür Sorge zu tragen, daß die Tatbestände des § 7 Abs. 2 Nr. 2 und des § 8 Abs. 2 Satz 1 i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 6 präziser voneinander abgegrenzt werden. Die Formulierung dieser Bestimmungen läßt nicht mit hinreichender Deutlichkeit erkennen, daß verschiedene Sachverhalte geregelt werden sollen.

3. § 8

In Absatz 2 sind die Worte „oder Nr. 6“ durch die Worte „, Nr. 6 oder Nr. 7 erster Halbsatz“ zu ersetzen.

Begründung

Auch bei einem Sachverständigen oder Prüfer muß der Fortbestand der fachlichen Eignung gewährleistet sein.

4. § 10

- a) In Absatz 1 letzter Satz sind die Worte „errichtet werden“ durch die Worte „errichtet und unterhalten werden“ zu ersetzen.

Begründung

Die Ergänzung dient der Klarstellung.

- b) In Absatz 5 sind die Worte „wahrnehmen kann“ durch das Wort „wahrnimmt“ zu ersetzen.

Begründung

Es genügt nicht, daß eine beauftragte Stelle die von ihr zu unterhaltende Technische Prüfstelle durch die Zuweisung von Sach- und Personalmitteln in die Lage versetzt, ihre Pflichten zu erfüllen. Sie muß sich auch eine durch andere Umstände bedingte Nichterfüllung dieser Pflichten anrechnen lassen.

5. § 14

§ 14 ist eingangs wie folgt zu fassen:

„§ 14

Staatliche Technische Prüfstellen

Für die Länder, die staatliche technische Prüfstellen eingerichtet haben oder künftig einrichten werden, gelten ...“.

Begründung

Klarstellung, daß die Vorschrift sich nicht nur an diejenigen Länder richtet, die bei Inkrafttreten des Gesetzes eine Technische Prüfstelle haben, sondern auch an die, die solche Prüfstellen künftig einrichten werden.

6. § 15

In den **Eingangsworten** sind nach dem Wort „bestimmen“ die Worte „durch Rechtsverordnung“ einzufügen.

Begründung

Nach § 20 Abs. 3 ist die Anerkennungsbehörde Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG. Daher muß die Anerkennungsbehörde durch Rechtssatz bestimmt werden.

7. § 17

- a) In Absatz 1 Halbsatz 1 ist das Wort „oder“ jeweils durch das Wort „und“ zu ersetzen.

Begründung

Durch die Änderung wird die derzeit geltende Regelung des § 19 Kraftfahr-Sachverständigen-VO wiederhergestellt. Dies entspricht der Begründung des Gesetzentwurfs, nach der eine sachliche Abweichung nicht beabsichtigt ist. Für die Polizei erscheint es zweckmäßig, sowohl von der Voraussetzung einer praktischen Tätigkeit als Ingenieur als auch von dem Erfordernis eines Universitäts-, Hochschul- oder Fachhochschulabschlusses absehen zu können. Eine solche Vorbildung ist

für die spätere Tätigkeit der Polizeikraftfahrprüfer nicht erforderlich, weil ihnen lediglich die technische Untersuchung der Fahrzeuge gemäß § 29 StVZO und die Abnahme der Polizeiführerscheinprüfungen obliegen.

- b) In Absatz 1 Halbsatz 1 sind vor dem Wort „genehmigen“ die Worte „sowie von der Ableistung einer sechsmonatigen Ausbildung in einer Technischen Prüfstelle (§ 2 Abs. 1 Nr. 5)“ einzufügen.

Begründung

Eine mindestens sechsmonatige Ausbildung in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr ist für die Polizeikraftfahrprüfer nicht erforderlich, weil die Bewerber bereits an einem neunmonatigen Lehrgang an der Hessischen Polizeischule für Technik und Verkehr in Wiesbaden teilnehmen müssen. Sie werden außerdem vorher vier Wochen zur informatorischen Beschäftigung beim Technischen Überwachungsverein und längere Zeit in Werkstätten der Polizei eingesetzt. Diese Vorbereitung der Bewerber ist als ausreichend anzusehen.

- c) In Absatz 2 ist das Zitat „§ 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 4 oder Abs. 2“ durch das Zitat „§ 2 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 4, Nr. 5 und Abs. 2“ zu ersetzen.

Begründung

Folge der Änderungsvorschläge zu § 17 Abs. 1.

8. § 20

- a) In Absatz 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1 a einzufügen:
 „1 a. Aufgaben eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den

Kraftfahrzeugverkehr wahrnimmt, solange die Anerkennung nach § 7 Abs. 1 ruht.“

Begründung

Der Sachverständige oder Prüfer, dessen Anerkennung nach § 7 Abs. 1 ruht, besitzt der Substanz nach noch die Anerkennung, denn er bedarf nach der Beendigung eines Ruhentatbestandes keiner neuen Anerkennung (§ 9). Es ist daher erforderlich, den Fall ausdrücklich zu regeln, daß die Aufgaben eines Sachverständigen oder Prüfers während des Ruhens der Anerkennung wahrgenommen werden.

- b) In Absatz 3 ist nach dem Wort „Anerkennungsbehörde“ das Klammerzitat „(§ 15 Nr. 1)“ anzufügen.

Begründung

Klarstellung, daß die Anerkennungsbehörde nach § 15 Nr. 1 für die Verfolgung und Ahndung aller Ordnungswidrigkeiten nach § 20 Abs. 1 zuständig ist.

9. § 22

In Absatz 3 ist folgender Satz 2 anzufügen:

„Die Befugnis der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Behörde zur Festlegung der örtlichen Zuständigkeit (§ 10 Abs. 1 Satz 2) bleibt unberührt.“

Begründung

Die Ergänzung soll klarstellen, daß auch in den Fällen des Satzes 1 eine nachträgliche Zuständigkeitsregelung erfolgen kann, z. B. wenn dies zur Verhütung einer der Verkehrssicherheit abträglichen Konkurrenz zwischen mehreren Technischen Prüfstellen erforderlich ist.

Anlage 3

**Gegenäußerung der Bundesregierung
zu der Stellungnahme des Bundesrates**

Den Änderungsvorschlägen des Bundesrates unter den Nummern 1 a, 1 b, 3, 4 a, 4 b, 5 6, 7 a, 7 b, 7 c, 8 a, 8 b und 9 wird zugestimmt.

Zu 2.

Die Bundesregierung teilt die Bedenken des Bundesrates. Sie schlägt vor, den § 7 Abs. 2 Nr. 2 ersatzlos zu streichen. Durch diese Streichung ist die vom Bundesrat beanstandete undeutliche Ab-

grenzung der Bestimmungen des § 7 Abs. 2 Nr. 2 von § 8 Abs. 2 wieder bereinigt. Auf das automatische Erlöschen der amtlichen Anerkennung eines Sachverständigen oder Prüfers, wenn er länger als 6 Monate einer Technischen Prüfstelle nicht angehört, kann verzichtet werden, da in § 8 Abs. 2 der Widerruf bei einem Ausscheiden aus der Technischen Prüfstelle gegeben ist. In § 8 Abs. 2 wird bereits durch den letzten Satz auf die Ausnahmemöglichkeit des § 7 Abs. 1 Nr. 4 hingewiesen.