

Warum auch unser Technischer Dienst Ausnahmen nach § 70 StVZO erteilen darf

DR. FREDERIK SCHMIDT

Seit dem Jahr 2009 besitzen die Unterschriftsberechtigten unseres Technischen Dienstes die Kompetenz, Gutachten zu erstellen, die zur Erteilung von Einzelgenehmigungen bei den Kfz-Zulassungsstellen vorgelegt werden können. Die gesetzliche Grundlage findet sich in § 13 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) und gilt für Neufahrzeuge der Klassen M, N und O. Bis zur Umsetzung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG waren die Begutachtungstätigkeiten für Einzelgenehmigungen von Kraftfahrzeugen alleinige Aufgabe der amtlich anerkannten Sachverständigen der Technischen Prüfstellen. Die Kompetenzzuweisung erfolgte dabei ausschließlich über § 21 StVZO. Bis zur Akkreditierung und Benennung der GTÜ als Technischer Dienst für Gesamtfahrzeuge hatten die Freiberufler somit keinen Zugang zu Einzelgenehmigungsbegutachtungen – begründet durch das seit Jahrzehnten bestehende Monopol der Technischen Prüfstellen.

Die vor drei Jahren durch die GTÜ initiierte Liberalisierung im Bereich der Einzelgenehmigungsprüfungen hat die Betreiber der Technischen Prüfstellen merklich getroffen. Schnell stellte man sich wohl die Frage, wie man die GTÜ und ihre Unterschriftsberechtigten von den Ausschreibungen der großen Automobilhersteller fernhalten könne. Man bemühte hierfür nationale Durchführungsbestimmungen und verwies auf § 70 StVZO – schließlich sei der amtlich anerkannte Sachverständige schon seit Jahrzehnten der Einzige in Deutschland, der Ausnahmen von Bau- und Betriebsvorschriften gemäß der StVZO zuverlässig dokumentieren und bewerten könne. Das Monopol der Technischen Prüfstellen schien weiter geschützt,

denn ohne die Kompetenz zur Bewertung von Ausnahmen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens kann man bei Ausschreibungen großer Automobilhersteller wie BMW oder Mercedes keine Aufträge erwarten. Schließlich hätten dann in der Praxis irrsinnige „Doppelbegutachtungen“ erst durch Unterschriftsberechtigte eines Technischen Dienstes und dann die Ausnahmen durch amtlich anerkannte Sachverständige bestätigt werden müssen, ein für die Praxis somit gänzlich ungeeignetes Prozedere. Doch wie bekommt man nun die für die GTÜ so negative Gesetzesinterpretation der alleinigen Zuständigkeit des amtlich anerkannten Sachverständigen für Ausnahmen aus der Welt? Der Rechtsweg durch die gerichtlichen Instanzen endet meist in langwierigen Prozessen und war somit nicht unsere erste Wahl.

Gibt es keine Hilfe aus dem Europarecht? Ein Schlüssel zum Erfolg war der Grundsatz des Vorrangs des Europarechts. Bereits in den 70er Jahren hatte der Europäische Gerichtshof entschieden, dass das europäische Recht gegenüber dem nationalen Recht Vorrang genießt. Die teilweise Liberalisierung im Bereich Einzelgenehmigungsprüfungen von Neufahrzeugen basiert auf der europäischen Rahmenrichtlinie 2007/46/EG, die durch die EG-FGV in nationales deutsches Recht umgesetzt wurde. Das somit auf einer europäischen Richtlinie basierende nationale Recht muss von allen staatlichen Institutionen europarechtskonform ausgelegt werden. Unter Beachtung des Effizienzgebots (effet utile) ist bei mehreren Auslegungsvarianten die Variante vorzuziehen, nach der sich das Unionsrecht am besten durchsetzt. Der Begutachtungsvorgang eines



Technischen Dienstes ist ein einheitlicher und in sich abgeschlossener Vorgang, bei dem unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wohl kaum von nationalen Behörden eine „Doppelbegutachtung“ durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen gefordert werden kann. Auf europäischer Ebene ist das deutsche Konstrukt der Technischen Prüfstelle zudem unbekannt. Vielmehr sind es die Technischen Dienste, die mit ihren Unterschriftsberechtigten sämtliche Genehmigungsprüfungen von Kraftfahrzeugen durchführen. Eine „Doppelbegutachtung“ – das darf nach Sinn und Zweck der europäischen Vorgaben nicht sein.

Auf Intervention der GTÜ bei der Europäischen Kommission und mit der politischen Unterstützung des zuständigen Ministers auf Landesebene ist es uns dann auch schlussendlich gelungen, die europarechtskonforme Auslegung der deutschen Genehmigungsverordnung durchzusetzen und der GTÜ nicht nur einen wichtigen Auftrag von BMW zu sichern, sondern das Monopol zur Begutachtung von erforderlichen Ausnahmen im Rahmen der Einzelgenehmigungen zu durchbrechen.

Die Genehmigungsverfahren für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge als auch land- und forstwirtschaftliche Kraftfahrzeuge werden zukünftig durch zwei neue EU-Verordnungen bestimmt, die diesen Herbst im Europäischen Parlament verabschiedet werden sollen. Mit deren Inkrafttreten ist aber nicht vor 2016 zu rechnen.

Dr. Frederik Schmidt
Syndikus und Rechtsanwalt