

**Stellungnahme der GTÜ
zur Überarbeitung des
Roadworthiness Package (2014/45/EU)**

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Vorwort | 3 |
| Weiterentwicklung der Prüfverfahren und Prüfmethoden | 4 |
| Artikel 4 Abs. 5: Zugriff auf Fahrzeugdaten über standardisierte Schnittstellen (Erwägungsgründe Nr. 9, 14)..... | 4 |
| Artikel 8: Möglichkeit zur Erstellung digitaler Prüfberichte sowie digitale Zulassungsdokumente (Erwägungsgründe 19, 20) | 5 |
| Artikel 17 und Anh. I, Pos. 8.2: Neue Prüfverfahren für die Abgasprüfung (Erwägungsgründe 6, 15, 34) | 5 |
| Anh. I, Pos. 5.3.2.1: Verpflichtende Prüfung von Schwingungsdämpfern mittels Prüfstand | 6 |
| Anh. I, Pos. 8.1: Geplante Änderung bei der Geräuschemessung | 7 |
| Gegenseitige Anerkennung | 7 |
| Artikel 3 Nr. 12a, Artikel 4 Abs. 3 und 4 sowie Artikel 8 Abs. 5: Gegenseitige Anerkennung von Prüfungen (Erwägungsgründe 5, 10, 11) | 7 |
| Prüffristen - Häufigkeit von Prüfungen | 9 |
| Artikel 5 Abs. 1: Einführung einer jährlichen Prüffrist für Fahrzeuge ab einem Alter von 10 Jahren und jährlichen Abgasuntersuchung an Fahrzeugen der Klasse N1 (Erwägungsgrund 16) | 9 |
| Unabhängigkeit der Prüfer | 10 |
| Qualifikation der Prüfer | 11 |
| Zentrale Fahrzeugdaten – Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten | 11 |
| Artikel 16: Zentrale Fahrzeugdaten (Erwägungsgründe 12) | 11 |
| Artikel 4a, Anh. I, Pos. 7.11: Tachomanipulation (Erwägungsgrund 12) | 12 |
| Weitere Anmerkungen und Hinweise zum Entwurf der Richtlinie | 12 |
| Internetzugang an den Untersuchungsstellen..... | 12 |
| Anh. III: Erforderliche Mindestausstattung von Untersuchungsstellen | 12 |
| Wer wir sind | 13 |

Vorwort

Die Gesellschaft für Technische Überwachung mbH (GTÜ) begrüßt die Neufassung der Richtlinie 2014/45/EU ausdrücklich, da sie zur Modernisierung, Harmonisierung und Effizienzsteigerung der technischen Überwachung in der EU beiträgt. Die geplanten Anpassungen bringen den Rechtsrahmen auf einen aktuellen technischen und rechtlichen Stand und bieten eine Chance zur Steigerung der Verkehrssicherheit, Anpassung der technischen Überwachung an die aktuelle Fahrzeugentwicklung sowie gleichzeitig den Umwelt- und Verbraucherschutz zu stärken.

Deutschland verfügt bereits über einen hohen Qualitätsmaßstab in der periodischen Fahrzeugüberwachung, welcher sich in strengen Qualifikationen der Prüfer, umfassenden Prüfinhalten und etablierten Verfahren widerspiegelt. Viele der von der Europäischen Kommission geplanten Änderungen werden in Deutschland bereits praktiziert – etwa durch innovative Maßnahmen wie den HU-Adapter zur Integration moderner Fahrerassistenzsysteme oder die Partikelzählung bei Euro-6-Dieselfahrzeugen.

Die Entscheidung der Europäischen Kommission zugunsten einer EU-Richtlinie stärkt den nationalen Gestaltungsspielraum, setzt Impulse für Innovation und schafft Anschlussfähigkeit an bestehende Rechtsstrukturen. Dies erlaubt es den Mitgliedstaaten, technologische Fortschritte eigenverantwortlich umzusetzen, was wir ausdrücklich begrüßen.

Die GTÜ hat sich intensiv mit dem Entwurf befasst und konkrete Verbesserungsvorschläge und Hinweise eingebracht. Das übergeordnete Ziel ist ein überarbeitetes Regelwerk für die periodische Fahrzeuguntersuchung, das technische Exzellenz, nationale Besonderheiten und europäische Harmonisierung in Einklang bringt. Die Weiterentwicklung soll dabei gleichermaßen der Verkehrssicherheit, dem Umweltschutz und dem Verbraucherschutz dienen.

Im Zuge der Anhörung bringen wir gerne unsere konkreten Hinweise und Änderungsvorschläge zur Systematik und den Inhalten des Richtlinienentwurfs zur PTI ein. Diese sind im Folgenden mit entsprechender Begründung aufgeführt.

Stellungnahme

Weiterentwicklung der Prüfverfahren und Prüfmethoden

Wir begrüßen, dass mit dem Entwurf die Technische Überwachung an die aktuellen Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik und Vorschriftenentwicklung angepasst werden. Es ist sinnvoll, dass sich die Weiterentwicklung der neuen Antriebstechnologien (Hybrid- sowie reiner Elektroantrieb) in der 2014/45/EU wiederfinden und damit die Prüfung des Hochvoltsystems in Anhang I ein Bestandteil der periodischen Fahrzeugüberwachung wird.

Für eine aussagekräftige Bewertung der Fahrzeuge im Rahmen der technischen Überwachung ist es notwendig, dass jedes dort angewendeten Prüfverfahren reproduzierbare Messergebnisse liefert. Die Prüfverfahren dürfen nicht nur unter Laborbedingungen, sondern sollten auch im Prüfalltag anwendbar sein.

Unseres Erachtens ist es unerlässlich, dass neue Prüfverfahren flächendeckend an Untersuchungsstellen durchführbar sowie effektiv und effizient sind.

Artikel 4 Abs. 5: Zugriff auf Fahrzeugdaten über standardisierte Schnittstellen (Erwägungsgründe Nr. 9, 14)

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Zugriff auf Fahrzeugdaten über die elektronische Fahrzeugschnittstelle im Entwurf berücksichtigt wird. Vor dem Hintergrund des “Carglass-Urteils” und der in diesem Zusammenhang geplanten Anpassung der VO (EU)2018/858, Anhang X, regen wir an, den notwendigen Zugriff über die elektronische Fahrzeugschnittstelle zum Zweck der PTI (Periodische Technische Inspektion) gesondert zu regeln, da im Anhang X die Anforderungen der PTI derzeit nicht abgedeckt sind.

Ebenso begrüßen wir die Verpflichtung zur kostenlosen Bereitstellung von technischen Daten durch die Fahrzeughersteller und die Prüfung elektronischer Sicherheitssysteme über die elektronische Fahrzeugschnittstelle. Der Zugriff auf das Fahrzeug über die elektronische Fahrzeugschnittstelle ermöglicht die Durchführungen einer Vielzahl relevanter Fahrzeugprüfungen, insbesondere auch die Erkennung von Manipulationen in Steuergeräten oder unzulässige Software.

In Deutschland ist die Nutzung der elektronischen Schnittstellenprüfung mit dem HU-Adapter seit vielen Jahren eine gängige und bewährte Praxis. Die vom Hersteller bereitgestellten Daten werden über die Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD) als Zentrale Stelle aufbereitet und allen Prüfern standardisiert als Prüfvorgaben zur Verfügung gestellt. Aufgrund der fehlenden Standardisierung der Datenbereitstellung stellt dies aktuell einen hohen Aufwand dar, der durch die neue Festlegung für alle Mitgliedstaaten deutlich vereinfacht werden könnte.

Die Schaffung der neuen Gruppe 10 “Elektronische Sicherheitssysteme” in Anlage I und insbesondere deren Prüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle erachten wir als sinnvoll. Sie trägt dem technischen Fortschritt Rechnung, insbesondere der zunehmenden Verbreitung softwaregesteuerter Fahrzeugsysteme, wie sie in modernen Fahrzeugen mittlerweile zum Standard gehören.

Wir regen an, die EN ISO 20730 in dieser Richtlinie zu referenzieren, um einen standardisierten und dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden Zugang zu den Systemen bzw. zum Fahrzeug zu gewährleisten.

Artikel 8: Möglichkeit zur Erstellung digitaler Prüfberichte sowie digitale Zulassungs Dokumente (Erwägungsgründe 19, 20)

Wir begrüßen die Möglichkeit der digitalen Prüfbescheinigung und regen an in diesem Zuge die Anforderungen des Datenschutzes für die Mitgliedsstaaten einheitlich festzulegen. Nach derzeitiger Rechtslage wird die FIN in Deutschland als personenbeziehbares Datum gewertet. Dies führt zu diversen datenschutzrechtlichen Implikationen und Nachweispflichten bei der Bereitstellung von Untersuchungsberichten im Nachgang zur Fahrzeugprüfung, insbesondere wenn ein Halterwechsel dazwischen lag.

Artikel 17 und Anh. I, Pos. 8.2: Neue Prüfverfahren für die Abgasprüfung (Erwägungsgründe 6, 15, 34)

Die Fahrzeugtechnik und Homologationsvorschriften entwickeln sich stetig weiter und erfordern dementsprechend eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Mess- und Prüfverfahren im Rahmen der technischen Überwachung. Deutschland hat deshalb zum 1. Juli 2023 die Partikelzählung bei Dieselfahrzeugen ab Euro 6/VI eingeführt.

Vor diesem Hintergrund ist es uns wichtig, dass für die geplanten Messungen der Stickstoffoxide (NOx) ebenfalls ein Prüfverfahren entwickelt wird, welches insbesondere im Hinblick auf die notwendige Konditionierung des Fahrzeuges eine sichere, effiziente und praktikable Durchführung gewährleistet und damit reproduzierbare Messergebnisse sicherstellt.

Besonders im Winter bei kalten Temperaturen wird die Konditionierung des Fahrzeuges nach unserer Erfahrung mit einem im Prüfablauf vertretbaren Aufwand nur schwer zu erreichen sein. Zudem macht der aktuell stark eingeschränkte Zugang zu relevanten Fahrzeugdaten über die elektronische Fahrzeugschnittstelle eine Beurteilung, ob das Fahrzeug ausreichend konditioniert und damit prüfbereit ist, äußerst schwierig.

Da uns derzeit keine für die technische Überwachung entsprechend geeigneten Prüf- und Messmethoden für Stickstoffoxide (NOx) bekannt sind, bitten wir um Streichung des NOx Prüfverfahrens im aktuellen Entwurf. Eine Einführung sollte bis zur Festlegung eines geeigneten Verfahrens unseres Erachtens zurückgestellt werden.

Anh. I, Pos. 5.3.2.1: Verpflichtende Prüfung von Schwingungsdämpfern mittels Prüfstand

Die verpflichtende Prüfung von Schwingungsdämpfern auf einem Prüfstand⁽¹⁾ erfordert eine einheitliche und zugängliche Soll-Ist-Wert-Datenbasis, da Messergebnisse ansonsten zu rechtlich problematischen und potenziell irreführenden Bewertungen führen können.

Die gerichtsfeste Beurteilung des technischen Zustands eines Stoßdämpfers setzt voraus, dass Hersteller-Sollwerte zur Dämpfkennlinie (Zug/Druck, abhängig von Temperatur, Fahrzeugbeladung Reifendruck etc.) sowie eine klar definierte Toleranzgrenze, ab wann ein Bauteil mangelbehaftet zu bewerten ist, vorliegen. Dies ist aktuell nicht der Fall, was dazu führt, dass jeder gemessene Istwert aktuell isoliert und nicht interpretierbar ist.

Test von Schwingungsdämpfern auf Prüfständen (z. B. EUSAMA, BOGE, ACTIA, Beissbarth) liefern:

¹ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT REPORT on the revision of the Directives of the Roadworthiness package” SWD(2025) 96 final, S. 166)

- Schwingungsverläufe / Resonanzkurven
- Absorptionswerte / Dämpfungsgrad
- Differenz zur idealen Sinusschwingung

Diese Werte sind jedoch stark abhängig von äußeren Parametern wie Achslast, Reifen und Fahrwerksgeometrie. Es ist daher unabdingbar standardisierte Bewertungsdaten bereitzustellen, bevor solche Verfahren mit erheblichem finanziellem Aufwand verbindlich eingeführt werden. Wir sprechen uns daher dafür aus, auf die verpflichtende Prüfstandskontrolle der Schwingungsdämpfer zu verzichten und begrüßen ausdrücklich die vorgesehene Möglichkeit einer optionalen Prüfung durch Überfahren einer normierten Schwelle, wie diese in Deutschland durch die FSD GmbH erprobt wurde.

Anh. I, Pos. 8.1: Geplante Änderung bei der Geräuschmessung

Die bisherigen Regelungen zur Messung des Geräuschpegels im Rahmen der PTI sind aus unserer Sicht ausreichend. Eine Messung des Geräuschpegels von Krafträdern mit expliziter Anlehnung an UN ECE-R 41 wird aus Effizienzgründen nicht befürwortet.

Nachdem einzelne Fahrzeuge für die technische Prüfung mit Blick auf das Geräuschverhalten immer wieder in den „legalen“ Ursprungszustand zurückgebaut werden, erscheint eine Ergänzung der Road-Side-Inspection zur Überprüfung von Motorrädern mit auffälligem Geräuschverhalten angebracht.

Gegenseitige Anerkennung

Artikel 3 Nr. 12a, Artikel 4 Abs. 3 und 4 sowie Artikel 8 Abs. 5: Gegenseitige Anerkennung von Prüfungen (Erwägungsgründe 5, 10, 11)

Die Vorgaben der 2014/45/EU stellen einen Mindeststandard für alle Mitgliedstaaten dar. Die Umsetzung dieser Mindeststandards und evtl. darüber hinaus gehende Regelungen fällt in die Verantwortung des jeweiligen Mitgliedstaates. Eine geplante gegenseitige Anerkennung von PTI-Ergebnissen ist zwar im Sinne des Binnenmarktes und der Verwal-

tungsvereinfachung nachvollziehbar, beachtet aber unseres Erachtens nicht ausreichend die Unterschiedlichkeit der Systeme auf nationaler Ebene. Die Vorteile unterschiedlicher nationaler Systeme führen zu Weiterentwicklungen, best-practice-Ansätzen sowie Innovation im Bereich der PTI und es können nationalstaatliche Besonderheiten mit Blick auf die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden.

Deutschland hat für das System der technischen Fahrzeugüberwachung einen sehr hohen Standard in allen Bereichen definiert und umgesetzt. Die deutschen Prüforganisationen haben entsprechende Investitionen in Prüfinfrastruktur und Prüfpersonal getätigt.

Hierzu zählen Anforderungen an:

- die grundsätzliche Voraussetzung der Fahrzeugprüfer,
- die Qualifizierung und Weiterbildung der Fahrzeugprüfer,
- die Prüfmethodik und Prüfinhalte,
- die Prüfstellen und eingesetzten Messgeräte, und
- die Aufsicht und Qualitätssicherung der technischen Fahrzeugüberwachung.

Angesichts der unterschiedlichen Prüfungs- und Qualitätssicherungssysteme in Europa sowie des bestehenden Gefälles in Prüfumfang- und tiefe zwischen den Mitgliedstaaten, würde eine gegenseitige Anerkennung der Prüfungen wohl formal den rechtlichen Anforderungen genügen, jedoch nicht eine durchgängige und vergleichbare inhaltliche Aussagekraft der Prüfbescheinigungen besitzen, mit möglichen Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Umweltschutz.

Die Kombination aus

- europaweiter Anerkennung von Prüfbescheinigungen,
- digitalen Bescheinigungen, und
- erheblicher Unterschiede der Prüfgebühren aufgrund weniger regulierter und anders strukturierter Systeme

führt zu einem realen Risiko dahingehend, dass Fahrzeughalter oder Händler ihre Fahrzeuge gezielt in einem Mitgliedstaat mit niedrigerem Standard prüfen lassen, um Bemängelungen an ihren Fahrzeugen zu umgehen. Wesentliche Voraussetzungen, wie die Mindestanforderung an die Fahrzeugprüfer (bezüglich Ausbildung, Erfahrung, Weiterbildungspflicht), die klare Harmonisierung der Prüfverfahren und Prüftiefe sowie eine EU-weite Aufsichts- und Auditstruktur sind im Richtlinienentwurf zwar beschrieben, jedoch

nicht einheitlich umgesetzt. Ebenso fehlt eine klare Durchgriffsmöglichkeit bei Verstößen oder Qualitätsschwächen von Fahrzeugprüfern in anderen Mitgliedstaaten. Die Überwachungsorganisationen in Deutschland müssen als Inspektionsstelle zudem eine Akkreditierung nach DIN EN ISO/IEC 17020:2012 gegenüber der Deutschen Akkreditierungsstelle nachweisen. Hierdurch bestehen strenge nationale Anforderungen bezüglich gegenseitiger Anerkennung von nationalen Prüfungen, welche aus dem Richtlinienentwurf nicht hervorgehen.

Vor diesem Hintergrund stehen wir einer durch die Richtlinie vorgesehenen gegenseitigen Anerkennung von Untersuchungen kritisch gegenüber und lehnen diese mit Blick auf die heterogene Prüflandschaft in Europa derzeit ab.

Die Zuteilung der HU-Plakette an einem in Deutschland zugelassenen Fahrzeug durch ein beliebiges Prüfunternehmen stellt nach deutschem Verwaltungsrecht zudem einen Verwaltungsakt dar. Mit Blick auf das Gewaltmonopol des Staates ist dieser vollumfänglich in Deutschland durchzuführen. Eine Zuteilung der HU-Plakette durch ein drittes Unternehmen oder einen ausländischen Beamten auf fremdem Hoheitsgebiet ist Stand heute mit unserer Verfassung schwierig in Einklang zu bringen. Auch gibt es in anderen Mitgliedstaaten meistens keine HU-Plakette, wie sie in Deutschland vorgeschrieben ist und in der Verkehrsüberwachung verwendet wird, um eine Überziehung von Prüffristen zu ahnden.

Prüffristen - Häufigkeit von Prüfungen

Artikel 5 Abs. 1: Einführung einer jährlichen Prüffrist für Fahrzeuge ab einem Alter von 10 Jahren und jährlichen Abgasuntersuchung an Fahrzeugen der Klasse N1 (Erwägungsgrund 16)

Uns liegen aktuell keine europaweiten Studien vor, die belegen, dass Fahrzeuge ab dem 11. Betriebsjahr signifikant häufiger verkehrgefährdende Mängel aufweisen. Der Unterschied in der Mängelquote zwischen Fahrzeugen ab dem 10. Jahr und jünger ist in Deutschland mit Blick auf die 35 Millionen von uns in den letzten zehn Jahren durchgeführten und ausgewerteten Hauptuntersuchungen zwar messbar, aber unseres Erachtens nicht so signifikant, dass es eine jährliche Prüfung nach dem 10. Jahr rechtfertigen würde.

Das bestehende 2-Jahres-Intervall für ältere Pkw hat sich in Deutschland als ausreichend wirksam erwiesen. Die Prüfmethode in Deutschland ist in Kombination mit Hauptuntersuchung und ggf. einer zusätzlichen Sicherheitsprüfung für Nutzfahrzeuge, schwere Anhänger und Busse bereits sehr tiefgehend. Die hohe Prüftiefe und gute Qualifizierung der Prüfer sowie der Umstand der strikten Trennung von Reparatur und Prüfung in Deutschland halten wir an dieser Stelle für essentiell und ausreichend, um auch bei Fahrzeugen M1/N1 älter als 10 Jahre weiter an der zweijährigen Frist festzuhalten. Eine zusätzliche Jahresprüfung würde unseres Erachtens mit Blick auf das deutsche Prüfsystem und den Gewinn an Verkehrssicherheit den administrativen und finanziellen Aufwand der Fahrzeughalter bei einer zukünftigen Jahresfrist für ältere Fahrzeuge M1/N1 nicht rechtfertigen. Wir lehnen diesen Vorstoß der Europäischen Kommission daher ab und empfehlen die vorgesehene Änderung zu streichen. Es sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, durch welche nationalen Maßnahmen die Sicherheit und der Umweltgedanke bei älteren Fahrzeugen sichergestellt werden kann.

Unabhängigkeit der Prüfer

Die Mindeststandards, insbesondere hinsichtlich der Unabhängigkeit der Prüfer, dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Vermeidung von Interessenskonflikten der Prüfer trägt mittelbar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Abweichungen vom Grundsatz der Trennung von Prüfung und Reparatur sollten nur in Einzelfällen und nur in dem Umfang zulässig sein, wie es aufgrund historischer Gegebenheiten in einzelnen Mitgliedstaaten erforderlich ist. Wir halten diese strikte Trennung für notwendig, um Qualität, Mehrwert und damit auch die Akzeptanz der periodischen technischen Überwachung weiterhin zu gewährleisten und das notwendige Vertrauen der Bürger in diese wichtige amtliche Prüfung zu erhalten.

Das in Deutschland seit vielen Jahren etablierte „Third-Party Prinzip“ stellt diese Anforderung an die Unabhängigkeit sicher. Die Prüfer müssen zudem zuverlässig sein. In diesem Zusammenhang bekräftigte das Europäische Parlament in seinem Umsetzungsbericht 2021 zu den Aspekten der Straßenverkehrssicherheit im Rahmen des Pakets zur Verkehrssicherheit, dass Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die Unabhängigkeit der Prüfer und Prüfstellen vom Fahrzeughandel und der Wartungs- und Reparaturbranche sicherzustellen, um finanzielle Interessenkonflikte, einschließlich der Abgasprüfungen, zu vermeiden.

Qualifikation der Prüfer

Eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz der periodischen technischen Überwachungen (PTI) und deren Mehrwert durch die Bürger in Deutschland ist ein hohes Qualifikationsniveau der Prüfer, das durch ein hohes Maß an Aus- und Weiterbildung sichergestellt wird. Mitgliedstaaten wie Deutschland, die von Fahrzeugprüfern einen Ingenieurabschluss mit Zusatzqualifikation und eine staatlich anerkannte Abschlussprüfung verlangen, sollten diesen bewährten hohen Qualifikationsstandard auch künftig einfordern dürfen.

Wir begrüßen an dieser Stelle, dass die Weiterentwicklung der neuen Antriebstechnologien (Hybrid- sowie reiner Elektroantrieb) sich im Anhang IV der 2014/45/EU wiederfindet und damit z. B. die Prüfung des Hochvoltsystems in Anhang I ein Bestandteil der periodischen Fahrzeugüberwachung wird. Die hohen Zugangsvoraussetzungen und Weiterbildungspflichten für Prüfer in Deutschland (Abschluss eines Ingenieurstudiums, staatliche Abschlussprüfung nach neunmonatiger Qualifizierung zum Prüfer, mindestens fünf Pflichtfortbildungstage pro Jahr) sind eine hervorragende Basis, um auch erweiterte Prüfungen von zukünftigen Fahrzeugtechnologien auf einem sehr hohen Niveau durchführen zu können.

Zentrale Fahrzeugdaten – Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

Artikel 16: Zentrale Fahrzeugdaten (Erwägungsgründe 12)

Bei den nationalen Behörden sind die Zulassungsdaten regelmäßig in einer Datenbank gespeichert. Dies ist in Deutschland beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) der Fall. Das KBA überwacht die Einhaltung entsprechender Rückrufe. In Abstimmung mit den Fahrzeugherstellern werden den Überwachungsinstitutionen entsprechende Informationen zu den Softwareständen entsprechender Steuergeräte für die Hauptuntersuchung bereitgestellt, um die dauerhafte Einhaltung des Rückrufs über ein Fahrzeugleben sicher zu stellen.

Artikel 4a, Anh. I, Pos. 7.11: Tachomanipulation (Erwägungsgrund 12)

Wir begrüßen es sehr, dass Maßnahmen geplant sind, um der Tachomanipulation vertieft nachzugehen. Wir geben lediglich zu bedenken, dass bei einer Mangelbewertung “erheblich” eine Nachprüfung unseres Erachtens nicht zielführend ist, da dieser Mangel üblicherweise nicht abgestellt werden kann.

Die im Entwurf vorgesehenen weiteren Meldungen vom Stand des Wegstreckenzählers durch andere Marktteilnehmer wie Werkstätten und Fahrzeughersteller führt unserer Meinung nach zu einem praktikablem Lösungsansatz, um der Tachomanipulation wirksam entgegenzutreten. Die jeweiligen Einrichtungen (Behörden), welche die Datenbanken betreiben, sollten bei einem unplausiblen Stand des Wegstreckenzählers entsprechende Maßnahmen einleiten.

Weitere Anmerkungen und Hinweise zum Entwurf der Richtlinie

Wir erlauben uns zwei Vorschläge zu dem Richtlinienentwurf einzubringen, welche bisher noch nicht enthalten sind.

Verpflichtender Internetzugang an den Untersuchungsstellen

Angesichts der fortschreitenden Digitalisierung der periodisch technischen Untersuchungen (PTI) wird die Verfügbarkeit eines Internetzugangs an den Untersuchungsstellen zunehmend bedeutsamer – sowohl im Hinblick auf technische Innovationen als auch auf regulatorische Anforderungen (bspw. Tachomanipulation, Abruf des vorherigen HU-Berichts, Abgleich aktueller Softwarestände sicherheits- und umweltrelevanter Systeme). Eine Ergänzung der Vorgaben in Anhang III der Richtlinie 2014/45/EU erscheint daher zielführend.

Anh. III: Erforderliche Mindestausstattung von Untersuchungsstellen

Die Ausstattung von Untersuchungsstellen mit Achsspieldetektoren und Radlastwaagen sollte weiterhin optional bleiben und nicht zur Verpflichtung werden. Die EU-Kommission hatte diesbezüglich schon in einer Ausschusssitzung am 20. September 2018 in Brüssel, gemäß Protokoll der Sitzung die optionale Ausstattung bestätigt und damit allen Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt von ihrem nationalen Handlungsspielraum Gebrauch zu machen.



Die Ermittlung der Bremswirkung in Abhängigkeit der Gesamtmasse des Fahrzeugs wurde in Deutschland bereits im Jahr 2015 durch die Einführung des HU-Adapters und die damit verpflichtende Durchführung der Bezugsbremskraftprüfung umgesetzt. Eine zusätzliche verpflichtende Ausrüstung mit Radlastwaagen ist unseres Erachtens mit Blick auf den Mehrwert an Verkehrssicherheit nicht erforderlich. Eine verpflichtende Ausstattung mit Radspieldetektoren sollte ebenfalls entfallen, sofern die Untersuchungsstelle die Möglichkeit des Freihebens für Fahrzeuge bietet. Aus diesem Grund regen wir eine entsprechende Ergänzung in Anhang III Nr. 7 und Nr. 8 an.

Wer wir sind

Die GTÜ ist Deutschlands größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation für freiberufliche Kfz-Sachverständige. Mehr als 2.700 Prüfsachverständige sind an über 10.000 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie in Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner im Einsatz. Wir betrachten die regelmäßig technische Überwachung, in Deutschland Hauptuntersuchung genannt, als eine Prüfung, die in vertretbarem Zeit- und Kostenrahmen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz leistet. Die Prüfer der GTÜ führen jährlich 5 Millionen Hauptuntersuchungen gemäß dem regulatorischen Rahmen der EU-Richtlinie 2014/45 durch und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Vision Zero und des europäischen Green Deals „Fit für 55“.

Marco Oehler

Technischer Leiter

marco.oehler@gtue.de

Horst Becker

Politischer Repräsentant

horst.becker@gtue.de

GTÜ Gesellschaft für
Technische Überwachung mbH
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart

FON 0711 97676-0
MAIL info@gtue.de
WEB www.gtue.de