

## Positionspapier zur

### Revision der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

#### Hintergrund

Im Rahmen der sog. „Expert Group on Roadworthiness and Vehicle Registration Documents (RWEG)“ der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission wird über die Revision der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen diskutiert. Ein Legislativvorschlag der EU-Kommission wird im Jahr 2025 erwartet.

Die Diskussionen zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern umfassen vor allem folgende Punkte:

- Häufigkeit der Prüfungen
- Fahrerassistenzsysteme als Bestandteil der Hauptuntersuchung
- Emissionsmessungen im Rahmen der Hauptuntersuchung
- eCall im Rahmen der Hauptuntersuchung
- Überprüfung von Software im Rahmen der Hauptuntersuchung
- Hauptuntersuchung für Elektrokleinstfahrzeuge

#### Position des ADAC

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist seit Jahrzehnten ein Kernanliegen des ADAC. Die Hauptuntersuchung ist etabliert und gesellschaftlich anerkannt. **Für ihre Weiterentwicklung im Sinne der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, der Datensicherheit und des Datenschutzes ist ihre Effizienz unabdingbar.** Andernfalls könnte die gesellschaftliche Akzeptanz gefährdet werden.

Vor diesem Hintergrund steht der ADAC einer Überarbeitung der o.g. Richtlinien offen gegenüber und regt an, insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

#### Häufigkeit der Prüfungen: Verkürzung der Prüfintervalle nicht angemessen

Die Überarbeitung der Richtlinie 2014/45/EU sieht auch die Überprüfung der Prüffristen der einzelnen Fahrzeugklassen vor. Die in Deutschland gültigen Prüffristen der Hauptuntersuchung gehen bereits heute teilweise über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus.

Aus Sicht des ADAC ist eine weitere Verschärfung der Prüfintervalle, insbesondere in Deutschland, daher nicht angemessen. Die Eigendiagnosefähigkeit moderner Fahrzeuge und auch die OBM-Implementierung im Zuge der Euro 7-Norm befähigen Fahrzeuge, Fehler im Betrieb zu erkennen. Die Eigendiagnose umfasst z.B. Bremsenverschleißanzeigen, Batterieüberwachung bei E-Autos, Probleme mit Sensoren bei Assistenzsystemen, Probleme mit der Abgasnachbehandlung (Motorkontrollleuchte, AdBlue etc.). Mit dem On-Board Monitoring System (OBM), das zusätzlich zum bereits verfügbaren On-Board Diagnose System (OBD) für alle Pkw ab Euro 7 Pflicht wird, erfolgt eine noch bessere Überwachung der Abgasemissionen,

insbesondere der Stickoxide (NOx) und der Partikelemissionen (PM). Ebenso setzten die meisten Hersteller bei bisher fehleranfälligen Bauteilen robustere Technologien ein (z.B. LED und elektrische Parkbremse).

Darüber hinaus wurde der Umfang der Hauptuntersuchung bereits in den letzten Jahren aufgrund der komplexeren Fahrzeuge deutlich erweitert. Insbesondere wurde der Fokus dabei auf Assistenzsysteme, E-Mobilität, Auslesen von Fehlercodes gerichtet. Aber auch die Überwachung der Emissionen wurde mit der Wiedereinführung der Endrohnmessung in Deutschland im Jahr 2018 sowie der Einführung der neuen Partikelzahlmessung für Euro 6 Diesel ab 1. Juli 2023 deutlich verstärkt.

Neu zur Diskussion stehen zusätzliche, fahrleistungsabhängige Prüfungen für bestimmte Fahrzeuge. Betroffen hiervon sind Taxen, Paketzsteller-Fahrzeuge, Fahrzeuge sonstiger gewerblicher Anwendungen oder gemeinsam genutzte Fahrzeuge wie beispielsweise Car-Sharing-Autos, welche der Klasse M1 oder N1 entsprechen. Anlass der Überlegungen sind die unterstellten, hohen jährlichen Fahrleistungen. Als potenziell gefährlich wird hierbei die schnellere Alterung und der Verschleiß von Bauteilen genannt, was ein Sicherheitsrisiko darstellen kann. Diesem soll mit engeren Prüfintervallen entgegengewirkt werden. Eine genaue Beurteilung seitens des ADAC kann hierzu erst nach Vorliegen des Legislativvorschlags erfolgen.

## **Fahrerassistenzsysteme: Prüfung über Eigendiagnose, keine aufwendigen und kostenintensiven Prüfstandsmessungen**

Mit der Fortschreibung der „General Safety“ Verordnung (EU) 2019/2144 wurden ab 2022 für neu typgenehmigte und ab 2024 für neu zugelassene Fahrzeuge mehrere fortschrittliche Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme verpflichtend eingeführt.

Zur Sicherstellung der korrekten Funktionsweise sollen zukünftig auch Fahrerassistenzsysteme bei der Hauptuntersuchung geprüft werden. Damit soll gewährleistet werden, dass diese Systeme auch nach einigen Jahren im Betrieb zur Verkehrssicherheit beitragen und nicht zur Gefahr werden.

Der ADAC unterstützt die Einbeziehung der durch die „General Safety“ Verordnung verpflichtend vorgeschriebenen Fahrerassistenzsysteme in die Hauptuntersuchung. Der Prüfumfang hinsichtlich Prüfstandsmessungen und Probefahrten muss jedoch in einem vertretbaren Rahmen bleiben und darf nicht als Rechtfertigung für weitere Anhebungen, die bereits in den letzten Jahren deutlich gestiegenen Prüfgebühren, dienen. Die Überprüfungen der Fahrerassistenzsysteme im Rahmen der Hauptuntersuchung sollten sich daher auf die Eigendiagnose des Fahrzeugs und einige einfache Tests mit externen Messgeräten im Stand beschränken. Die Eigendiagnosefähigkeit hat sich in den letzten Jahren fortlaufend verbessert und umfasst auch die Sensoren von Assistenzsystemen. So werden Fehler der Systeme in den Fehlerspeichern abgelegt und können über Diagnosesysteme ausgelesen werden.

## **Emissionsmessungen: Prüfung über Eigendiagnose, keine separate NOx-Messung**

Zur Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte wird über eine regelmäßige Überprüfung der Abgaswerte unter realen Fahrbedingungen diskutiert. Der ADAC steht diesen Diskussionen insbesondere aus Kostengründen kritisch gegenüber. Zum 1. März 2023 wurde in Deutschland im Rahmen der Hauptuntersuchung bereits ein neues Verfahren zur Messung der Partikelanzahl eingeführt. Eine separate NOx-Messung sieht der ADAC als nicht notwendig an. Die bereits im Fahrzeug verbauten Sensoren können plausible Messwerte hinsichtlich der Fahrzeugemissionen liefern. Abweichungen können über die bereits im Fahrzeug verbauten Sensoren und deren Messsignale über die OnBoard-Diagnose ausgelesen und überprüft werden. Mit dem On-Board Monitoring System (OBM), das zusätzlich zum bereits verfügbaren On-Board Diagnose System (OBD) für alle Pkw ab Euro 7 Pflicht wird, erfolgt darüber hinaus eine noch bessere Überwachung der Abgasemissionen, insbesondere der Stickoxide (NOx) und der Partikelemissionen (PM).

## **112 eCall: Fehlendes 2G-Mobilfunknetz darf kein „Mangel“ sein**

Der gesetzlich vorgeschriebene eCall nutzt in den meisten heute zugelassenen Fahrzeugen den Mobilfunkstandard 2G oder 3G. Diese Netze sind in einigen Ländern bereits abgeschaltet<sup>1</sup> oder dies erfolgt bis ca. 2030. Dann werden Millionen Fahrzeuge mit 112 eCall keinen automatischen oder manuellen Notruf mehr absetzen können. Bei der Überarbeitung der Richtlinie 2014/45/EU sollte nach Ansicht des ADAC unter Punkt 7.13 sichergestellt werden: Ein 112 eCall, der wegen abgeschaltetem Mobilfunknetz nicht mehr funktioniert, darf bei der Hauptuntersuchung keinesfalls als „erheblicher Mangel“ oder „Mangel“ überhaupt bewertet werden. Denn weder Fahrzeugherstellende noch Fahrzeugbesitzende haben einen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Mobilfunknetzen. Dies sollte europaweit einheitlich geregelt werden.

## **Überprüfung von Software: Einstellung des Software-Supports darf kein „Mangel“ sein**

Die Funktion von elektronischen Steuergeräten beruht auf Software. In modernen Kraftfahrzeugen ist es möglich und zunehmend verbreitet, dass diese Software während der Lebenszeit des Fahrzeugs aktualisiert wird, um technische oder funktionale Veränderungen zu erreichen oder nachträglich erkannte Sicherheitsdefizite zu beheben. Die Überprüfung der Software im Rahmen der Hauptuntersuchung gewinnt deshalb an Bedeutung. Dabei bleibt die Überprüfung in der Regel auf den Versionsstand und die Echtheit der Software beschränkt. Der ADAC sieht eine Mitwirkungspflicht des Kfz-Halters beim Einspielen von Software-Updates, die vom Hersteller vorgeschrieben werden. Wenn der Hersteller den Software-Support für ein Modell einstellt, darf dies nicht als „Mangel“ im Rahmen der Hauptuntersuchung gewertet werden. Jedes Kraftfahrzeug muss seine Zulassung mit dem letzten, verfügbaren Softwarestand behalten.

## **Elektrokleinstfahrzeuge: Technische Überprüfung würde Unfallhäufigkeit nicht reduzieren**

Zunehmend können neuartige Verkehrsmittel wie Elektroroller im Straßenbild gesichtet werden. Zur Diskussion stehen daher auch regelmäßige technische Überprüfungen dieser Verkehrsmittel. Aus Sicht des ADAC macht dies wenig Sinn, da es bis heute keine Bestätigung gibt, die einen eindeutigen Zusammenhang zwischen dem Unfallgeschehen dieser Fahrzeuge und dem individuellen technischen Zustand liefert. So gab es im Jahr 2023 insgesamt 9.425 Unfälle mit Personenschäden (Destatis, Verkehrsunfallstatistik Elektrokleinstfahrzeuge 2023). Die Hauptunfallursachen sind falsche Fahrbahnnutzung und Alkoholeinfluss, technische Mängel tauchen nicht in den Statistiken auf. Es gibt somit keine Hinweise, dass die Anzahl an Unfällen durch regelmäßige technische Überwachungen reduziert werden kann.

Die regelmäßige, technische Überprüfung von anderen zulassungsfreien Kraftfahrzeugen (z.B. Kleinkrafträder, Mofas) wird gegenwärtig nicht angestrebt. Der ADAC hält deshalb die Hauptuntersuchung von Elektrokleinstfahrzeugen für unverhältnismäßig.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
80686 München  
[www.adac.de](http://www.adac.de)

<sup>1</sup> In Deutschland haben alle Mobilfunkbetreiber ihre 3G-Netze im Jahr 2021 abgeschaltet. Die Standorte von 2G (GSM) Funkzellen werden zunehmend ausgedünnt.