

Harmonisierung der periodischen Fahrzeugüberwachung in der EU

Jürgen Wolz

TÜV SÜD Auto Service GmbH



Ziel der EU-Verkehrssicherheitsleitlinien 2011-2020:

Anzahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020
um die Hälfte reduzieren

Wesentlicher Bestandteil:

Periodische Fahrzeuguntersuchung (PTI)

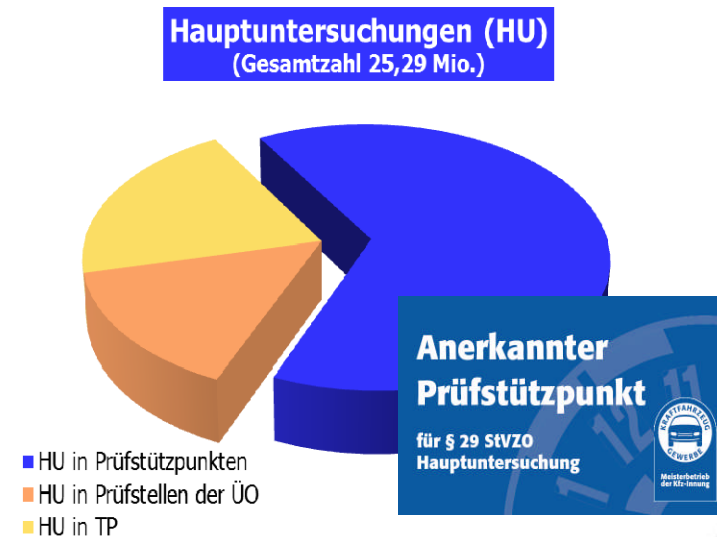
Forderung:

EU-weite Harmonisierung mit hohen Prüfstandards

Beibehaltung der bewährten Regelungen in Deutschland:

Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, über den Mindeststandard hinaus
höhere und zusätzliche Anforderungen an die PTI zu stellen

- Deutschland verfügt über ein fortschrittliches System der technischen Fahrzeugüberwachung und ist europaweit führend.
- ausschließlich die Aspekte der Gefahrenabwehr, des Umweltschutzes und der Vorschriftsmäßigkeit stehen im Mittelpunkt
- kein wirtschaftliches Interesse der Überwachungsorganisationen an der Reparatur
- Synergieeffekte für die Kunden bei Untersuchungen durch neutrale Sachverständige in Werkstätten (objektive Mängelfeststellung, direkte Mängelbeseitigung, Zeitersparnis durch Verknüpfung von H mit Inspektion / Reparaturen).
- Kfz-Handwerk und ÜI sind die wichtigen Säulen dieses Systems in Deutschland.



Übersicht über Vorschriftenänderungen, neue und entfallende Vorschriften

Änderungen bei:

- StVZO §§ 29, 47, 47a, 47d, 47e
- Anlage VIII
- Anlage VIII a
 - HU-Richtlinie
 - HU-Bremsen-Rili
 - AU-Durchführungs-Rili
 - Rili für die Überprfg FS, Kontr.-ger. u. Geschw.-begr. bei HU
- Anlage VIIIc
 - SP-/AU-/AUK-Schulungs-Rili
 - Anerkennungs-Rili (VIIIc)
- Anlage VIId
- GebOSt

Neu eingeführte Vorschriften:

- Anlage VIIle
 - Vorgaben-Rili
 - HU-Daten-Übermittlungs-Rili
 - HU-Code-Rili

Entfall von:

- Anlage IXa i. V. m.
- Bußgeldkat-VO Nr. 218

Eckpunkte des Reformpaketes:

- ✓ verbindliche Einführung des Mangelbaumes für alle Überwachungsinstitutionen (ÜI) ab 01.05.2012
- ✓ Wegfall der Rückdatierung
- ✓ Durchführung von Ergänzungsuntersuchungen bei Fristüberschreitung > 2 Monate mit 20% höherer Gebühr
- ✓ Probefahrt mit min. 8 km/h zu Beginn der Prüfung
- ✓ AU durch anerk. Kfz-Werkstatt jetzt 2 Monate vor HU-Fälligkeit möglich
- ✓ Mängelschleife nur am selben Kalendertag möglich
- ✓ neue HU-Bremsen-RiLi: Bezugsbremswertmethode; Blockierdruck mind. 30% des Betriebsbremsdruckes bzw. mind. 1,7bar
- ✓ Zweitschriften: Löschung 3 Monate nach nächster Fälligkeit (außer Rechnungen)
- ✓ Möglichkeit der Verwendung eines HU-Codes auf dem Prüfbericht (optional)
- ✓ stufenweise Einführung der Schnittstellenprüfung ab 2013
- ✓ Wegfall des Prüfpunktes „Auspuffanlage“ bei der SP
- ✓ Anlage VIII d: Prüfstützpunkt Voraussetzung: Kalibrierung, Stückprüfung

Einheitlicher Mangelbaum - Grundsätze

- ✓ Vereinheitlichung und Standardisierung **für alle Prüfen**genieure und **amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer** gleichermaßen
- ✓ Mängeleinstufungen sind für alle ÜI gleichermaßen vorgegeben und können nicht verändert werden

Definition der Mängeleinstufung:

„beschädigt“ → immer nur dann zu bemängeln, wenn mit Funktionsbeeinträchtigung, sonst kein Mangel, sondern Hinweis



Anlage Villa und HU-Richtlinie

➤ Neue Definition Hinweise

- Hinweise sind keine Mängel
- Hinweise für den Fahrzeughalter auf sich in der **Zukunft** abzeichnende Mängel durch Verschleiß, Korrosion oder andere Umstände

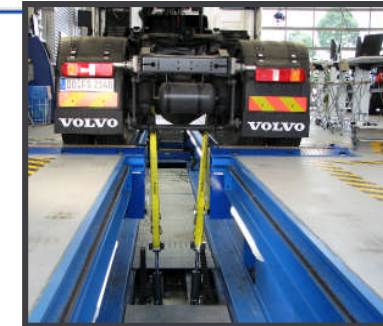
➤ Neue Definition GM - Geringe Mängel

- Bei diesen Mängeln ist zum Zeitpunkt der Mängelfeststellung eine Verkehrsgefährdung und/oder Umweltbelastung nicht zu erwarten.
- Die Zuteilung einer Prüfplakette ist nur dann zulässig, wenn der **technische Zustand des Fahrzeugs** die unverzügliche Beseitigung dieser Mängel erwarten lässt.

Argumente Mangelbaum

- Gleichbehandlung der Kunden – gleicher Sachverhalt = gleiche Bewertung
- Wettbewerbsgleichheit – kein Wettbewerb über Mängeleinstufung
- Eindeutige und fundierte Mängelbeschreibung – qualifizierter Reparaturauftrag
- DV-technisch auswertbare Mängelstatistik – Handlungsplan für Fz-Überwacher und VO-Geber zur Steigerung der HU-Effektivität
- Fz-Hersteller: Q-Regelkreis – Weiterentwicklung der Fz-Technik auf der Basis der Mängelstatistik
- Steigerung der Untersuchungsqualität – Beitrag zur Sicherheit auf den Straßen

- Prüfung nach **Vorgaben** und mit **Bezugsbremskräften**
- Neuregelung bei Fahrzeugen mit EZ ab 28.07.2010:
 - **achsweise Überprüfung** der Bremswirkung
 - **Entfall der Hochrechnung**
- Bremswirkungsprüfung mit **Mindestbremsdruck von 30% des Betriebsbremsdrucks bzw. mind. 1,7 bar**
 - bestimmte Fahrzeuge, insbesondere solche mit hohem "Last-/ Leer-Verhältnis", nur mit Beladung oder Beladungssimulation prüfbar
- **Drucksicherungsprüfung** keine Pflichtuntersuchung bei SP-pflichtigen Fahrzeugen
- **höhere Mindestwerte für die Abbremsung**
 - [für Fz mit EZ ab 28.07.2010]



Anlage 1: Mindestabbremsung und zulässige Betätigungskräfte									
Fz-Kategorie	Fahrzeugart	Ermittlung	Betriebsbremskraft			Feststellbremskraft			
			F _{br} (%)	F _{br} (kN)	F _{br} (kN)	F _{st} (%)	F _{st} (kN)	F _{st} (kN)	
M1	PKW, Wohnmobile < 3,5 t	vor 01.01.01 ab 01.01.01 und vor 28.07.2010	50	---	15	40	50	---	
M2, M3	Kraftomnibus	vor 01.01.01 ab 01.01.01	48	---	70	15	60	70	
N1	LKW / Zugmaschinen	vor 01.01.01 ab 01.01.01	40	---	70	15	60	70	
N2, N3	LKW / Züge / Wohnmob. > 3,5 t	vor 01.01.01 ab 01.01.01 und vor 28.07.2010 ab 28.07.2010	45	---	70	15	60	70	
O	Anhängelfahrzeuge > 25 km/h Anhängelfahrzeuge > 25 km/h CS und CS-Querschnitte > 25 km/h CS und CS-Querschnitte > 25 km/h CS-Querschnitte > 25 km/h CS-Querschnitte > 25 km/h	vor 01.01.01 ab 01.01.01 und vor 28.07.2010 ab 28.07.2010	40	---	15	---	---	---	
T	übrige Kraftfahrzeuge > 25 km/h	vor 01.01.01 ab 01.01.01	40	---	15	---	---	---	
---	übrige Kraftfahrzeuge > 25 km/h	vor 01.01.01 ab 01.01.01	40	---	15	---	---	---	
L3, L4e	Kraftfahrzeuge ohne Beladung	vor 01.01.01 ab 01.01.01 und vor 28.07.2010 ab 28.07.2010	30	---	20	30	---	---	
L3, L4e	Kraftfahrzeuge mit Beladung	vor 01.01.01 ab 01.01.01 und vor 28.07.2010 ab 28.07.2010	30	---	20	30	---	---	
L4, L4e	deutliche KZ (symmetrisch, Anordnung)	vor 01.01.01 ab 01.01.01	35	---	45	20	30	---	
L3, L4e	deutliche KZ (symmetrisch, Anordnung)	vor 01.01.01 ab 01.01.01	35	---	45	20	30	---	
L3, L7e	wandlungsfähig	vor 01.01.01 ab 01.01.01	45	---	20	30	15	40	
M	Kraftomnibus > 3,5 t	vor 01.01.01	Dauerbremskraft						
N2, N3	LKW / Züge > 3,5 t	vor 01.01.01	5 % im Fahrbereich aus 30 km/h (gem. Typ 8 Anh II RL 71/320/EWG)						
M3	Kraftomnibus > 3,5 t	ab 01.01.01	9 % im Fahrbereich aus 30 km/h (gem. Typ 8 Anh II RL 71/320/EWG)						

Schnittstellenprüfung, Einführung der HU- Adapterprüfung



•Fahrzeugklassen	•2012	•2013	•2014	•2015	•2016	
 •M1  •N1	•ab EZ 2012					•Ausführung
		•ab EZ 2013				•Funktion und Wirkung
			•ab EZ 2014			•Zustand und Weitere
 •M2, M3  •N2, N3		•ab EZ 2013				•Ausführung
			•ab EZ 2014			•Funktion und Wirkung
				•ab EZ 2015		•Zustand und Weitere
 •O				•ab EZ 2015		•Ausführung
				•ab EZ 2015		•Funktion und Wirkung
				•ab EZ 2015		•Zustand und Weitere

Nach einer Studie* führt z. B. die Einbeziehung der Untersuchung einer Vielzahl von modernen Fahrerassistenzsystemen – wie z. B. Notbremssystemen, Abstandsregelsystemen und Spurhaltesystemen - in die periodische Fahrzeugüberwachung zu einer deutlichen Reduzierung von Unfalltoten, Unfallverletzten und Unfällen.

Allein in Deutschland summiert sich dieser Effekt auf eine geschätzten **Reduzierung** der

- Anzahl der **Getöteten** um **275 pro Jahr**,
- Anzahl der **Schwerverletzten** um **3.750 pro Jahr** und der
- Anzahl der **Leichtverletzten** um **24.400 pro Jahr**.

* Studie der FSD GmbH 2011

Bedarf für EU-weite einheitliche Regelungen sieht die EU-Kommission bei:

- Art und Umfang der periodischen Fahrzeuguntersuchung
- Mängeldefinition und –bewertung
- zu untersuchende Fahrzeugklassen
- Anforderungen an Prüfmittel / -geräte
- Berufsqualifikation der Prüfer
- Akkreditierung / Aufsicht und Maßnahmen zur Qualitätssicherung
- Reduzierung der Prüfzeiten (3/2/2/1)
- Datenaustausch

Risiken für unser bewährtes System
der Fahrzeugüberwachung in Deutschland:

- Wegfall der Sicherheitsprüfung (SP)
- Reduzierungen im Bereich Umwelt- und Abgasprüfungen
- Wegfall der Gasanlagenprüfungen (GSP)
- keine Trennung Reparieren / Prüfen (Interessenskonflikt)
- keine Unabhängigkeit der Prüfinstitutionen mehr
- geringere Berufsqualifikation der Prüfer
- gegenseitige Anerkennung auch dann, wenn noch kein einheitlicher Standard in den Ländern umgesetzt wird

Mögliche Szenarien bei der Umsetzung der PTI in Europa

Strategische Option	Niveau	Basisidee	Beispiel	Chancen	Risiken
Untersuchungspflichtige Fahrzeugklassen	niedriger	- Gemäß 2009/40/EG	- Entfall der PTI für Zweiräder, lafo Zgm.		- Sicherheitsverlust - Personalanpassung
	konstant	- Anlage VIII			
	höher	- 2009/40/EG und außerdem zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 45 km/h bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (Mopeds)	- Aufnahme von Versicherungskennzeichenpflichtigen Fahrzeugen	- Gewinn an Verkehrssicherheit - Ausweitung Prüfmarkt	

Strategische Option	Niveau	Basisidee	Beispiel	Chancen	Risiken
Prüffristen	niedriger	- M1, N1: 4-2-2-2-2...	- Fristverlängerung von 3 auf 4 Jahre für die Erstuntersuchung		- Personalanpassung
	konstant	- Anlage VIII			- Fahrzeuge > 9 Jahre mit erhöhter Mängelquote im Verkehr
	höher	- M1, N1: 3-2-2-1-1...	- Dynamische Untersuchungsfristen	- Sicherheitsgewinn - Adaption der Untersuchungsfristen an die Mangelhäufigkeit - Ausweitung des Prüfvolumens - Höhere Rentabilität	

Mögliche Szenarien bei der Umsetzung der PTI in Europa

Strategische Option	Niveau	Basisidee	Beispiel	Chancen	Risiken
Anforderungen an das Personal	niedriger	- Öffnung für weitere Berufsgruppen bedeutet: Wegfall der in Deutschland heute erforderlichen Berufsqualifikation	- Verantwortliche Personen und Fachkräfte (analog AU/SP)	- Geringere Personalkosten - Hohes Personalangebot auf dem Arbeitsmarkt	- Vorhandenes Personal überqualifiziert - Hohe Kosten des Personalbestands - Vorhandenes Personal mit unbefristeten Verträgen, Anpassung kaum möglich - Zusammenhänge komplexer Fahrzeugsysteme werden nicht erkannt; Checklisten-Prüfung - Absenkung der Qualität - Absenkung des Niveaus der Verkehrssicherheit - Verschärfung des Wettbewerbs durch neue Wettbewerber - Reduzierung der HU-Entgelte
	konstant	- Erfordernisse nach KfSachvG und Anlage VIII b	- Kfz-Meister in Prüfstellen - PI in Prüfstützpunkten	- Bewährte Regelung, den Anforderungen des Markts gerecht werdend	- Ingenieurmangel

Strategische Option	Niveau	Basisidee	Beispiel	Chancen	Risiken
Trennung von Wartung/ Reparatur und Untersuchung	niedriger	- Aufgabe des dualen Systems - Wartung/ Reparatur in einer Hand mit Prüfung	- Die mit der technischen Überwachung beauftragten Einrichtungen sind gleichzeitig als Kraftfahrzeug-reparaturwerkstätten tätig	- Bequemlichkeit für den Autofahrer - Vermeidung von Doppelarbeiten - Synergie-Effekte - Hohe Renditen, da Paketpreise nicht vergleichbar - (Zwang des) Aufbau neuer Geschäftsfelder, z.B. Reparatur, Marktüberwachung)	- Objektivität gefährdet - Hoher Aufwand für Qualitätssicherung - Interessenskonflikt - Personalproblem - Engmaschiges Prüfstellennetz nicht aufrecht zu erhalten - Verlust des Rufes von TÜV und DEKRA als „Unabhängige Institution“; Verlust der Marke TÜV
	konstant	- Verkehrs-sicherheits prüfung durch neutrale ÜI		- Mangelfeststellung ohne Konflikt für Folgeaufträgen - Neutrale Untersuchung	- 2009/40/EG lässt Werkstattprüfung zu

Strategische Option	Niveau	Basisidee	Beispiel	Chancen	Risiken
Gegenseitige länderübergreifende Anerkennung	niedriger			- Leichter Zugang zu ausländischen Märkten (EU-weit gültige Anerkennung) durch deutsche PTI-Organisationen - Transitland Deutschland: Gewinnung von Kunden aus neuen Staaten	Bei ungleichem /geringerem Prüfniveau: - Abwanderung von Kunden ins benachbarte Ausland - Absenkung des individuellen Sicherheitsniveaus - Verlust an Verkehrssicherheit - Keine Weiterentwicklung der Prüftechnologien - Leichter Zugang von ausländischen PTI-Organisationen in den deutschen Markt

Aktueller Stand

- aktuelles Ziel: gemeinsamer Prüfstandard soll zwischen mittleren und hohen Level liegen -> Advanced Level
- Vorschlag zur gegenseitigen Anerkennung von Hauptuntersuchungen der Kommission DG MOVE im Entwurf vorhanden
- mittelfristig gegenseitige, bilaterale Anerkennungen angestrebt
- erste Schritte: einheitliche Regelung zum Datenaustausch und einheitliche Prüffristen
- Umsetzung der einzelnen notwendigen Regelungen Schritt für Schritt
- letzte Anpassung: Änderung der 2009/40/EG durch die Richtlinie 2010/48/EU, z.B. einheitliche Bremsenprüfung