Berlin, 9. Juli 2025

Verkehrssicherheit braucht Verlässlichkeit – gemeinsame Position von TÜV-Verband und DEKRA zur Überarbeitung des EU-Roadworthiness Package und angrenzender Rechtsvorschriften der EU

Die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen ist ein unverzichtbares Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Europa. Sie gewährleistet, dass sicherheitsrelevante Fahrzeugkomponenten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zuverlässig funktionieren und leistet damit einen zentralen Beitrag zur Verwirklichung der „Vision Zero" – dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten signifikant in den kommenden Jahren zu senken. Angesichts von europaweit rund 19.800 Verkehrstoten im Jahr 2024 und eines insgesamt zu langsam verlaufenden bzw. uneinheitlichen Rückgangs der Verkehrstotenzahlen seit 2014 sind nun entschlossenere Maßnahmen zur Verbesserung der technischen Verkehrssicherheit unerlässlich. Die Initiative der Kommission zielt darauf ab, zwischen 2026 und 2050 schätzungsweise 7.000 Menschenleben zu retten und rund 65.000 schwere Verletzungen zu verhindern.

Gleichzeitig trägt die periodisch technische Fahrzeugüberwachung auch zur Minderung verkehrsbedingter Schadstoffe bei und unterstützt damit die klimapolitischen Zielsetzungen der Europäischen Union, insbesondere das Vorhaben, bis 2050 eine weitgehend emissionsfreie Mobilität zu erreichen. Ein wirksames System der technischen Kontrolle ist somit auch ein Baustein für nachhaltige Mobilität und saubere Luft in Europa.

Vor diesem Hintergrund hat die Europäische Kommission am 24. April 2025 einen Vorschlag zur Überarbeitung des Roadworthiness Package (COM(2025)180 final) vorgelegt. Mit der geplanten Novelle der Richtlinien 2014/45/EU (regelmäßige technische Untersuchung), 2014/46/EU (Zulassungsdokumente) und 2014/47/EU (technische Unterwegskontrollen) sollen sowohl die Zahl der Unfälle mit Todesfolge oder schweren Verletzungen deutlich reduziert als auch Schadstoff- und Lärmemissionen im Straßenverkehr verringert werden.

Zugleich zielt der Vorschlag auf die Schaffung eines digital vernetzten Prüfsystems ab, das sowohl sicherheitsrelevante als auch umweltbezogene Fahrzeugkomponenten und -systeme durch erhöhte Mindestanforderungen wirksam prüfen soll. Mit Veröffentlichung des Entwurfs und der zugehörigen Folgenabschätzung treten nun die interinstitutionellen Verhandlungen zwischen Europäischem Parlament und Rat der EU in die nächste Phase.

Der **TÜV-Verband und DEKRA** begrüßen die Zielrichtung des Kommissionsvorschlags ausdrücklich. Mit diesem Positionspapier unterbreiten wir konkrete Hinweise und Empfehlungen aus Sicht unabhängiger technischer Überwachungsorganisationen für den weiteren Gesetzgebungsprozess.

Berlin, 9. Juli 2025

Zukunftsfähige Mobilität – Anpassungen der Periodischen Fahrzeugüberwachung etablieren

Der EU-Kommissionsvorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 2014/45/EU erkennt richtig, dass es erforderlich ist, die Prüfmethoden kontinuierlich an die dynamische technologische Entwicklung in der Automobilindustrie anzupassen. Für batterieelektrische und Hybridfahrzeuge sind dabei spezifische Prüfabläufe unverzichtbar: Elektrifizierte Antriebssysteme verlangen eine Prüfung bzw. Messung des Isolationswiderstands an der AC-Ladeschnittstelle und des Potentialausgleichs sowie Überprüfungen von Softwarestand und -inhalten der Steuergeräte des Antriebssystems. Bei der Überprüfung dieser sicherheitskritischen Merkmale können Risiken wie Stromschlag, Zellabnormalitäten und -schäden, oder Brandrisiken frühzeitig aufgedeckt werden.

- Deshalb gilt es mittel- bis langfristig ein Bewertungsverfahren für den Sicherheitszustand gealterter Batterien zu etablieren. Voraussetzung dafür ist ein diskriminierungsfreier, standardisierter Datenzugang zu relevanten Parametern, Werten und Verläufen von HV-Zellen, bzw. dem BMS, und weiteren HV-Komponenten wie Spannungswandler, Kühlung/Heizung, Isolationswächter und E-Motoren über die OBD-Schnittstelle im Kraftfahrzeug. Dies erhöht nicht nur den Schutz der Insassen und Verkehrsteilnehmenden, sondern verlängert auch die Lebensdauer teurer Batteriesysteme und sichert eine ressourcenschonende Nutzung der Fahrzeugflotte.
- Ebenso müssen alle sicherheitsrelevanten Systeme einschließlich fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme entsprechend der General Safety Regulation II – etwa Brems- oder Spurhalteassistenten sowie automatisierte Fahrfunktionen – nicht nur visuell, sondern mithilfe geeigneter Prüfmittel unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeugs auf Ausführung, Funktion und Zustand getestet werden. Degradierte, rekalibrierte oder dejustierte Sensoren dürfen nicht unentdeckt bleiben. Zur Ausschöpfung des Verkehrssicherheitspotenzials müssen die Fahrerassistenzsysteme wie vom Hersteller vorgesehen funktionieren. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist es sinnvoll, die vorgeschlagenen erweiterten Abgasmessungen wie Partikelanzahl- und NOx-Tests einzuführen; die Ergebnisse müssen mit den Emissionsgrenzwerten der Typgenehmigung (z. B. Euro 7) korrespondieren. Eine exakte und unabhängige Erfassung realer Schadstoffe ist zugleich Voraussetzung, um die ambitionierten Klimaziele der EU-Verkehrspolitik zu erreichen und Verbraucherinnen sowie Verbraucher vor versteckten Fahrzeugmängeln zu schützen.

Die genannten Anforderungen lassen sich nur umsetzen, wenn bereits im Typgenehmigungsverfahren eindeutige Messpunkte und die Bereitstellung und Prüfbarkeit von Daten definiert werden. Die im Entwurf vorgesehene Aktualisierung von Anhang I mit Blick auf

elektronische, sicherheitsrelevante Systeme und der Bezug auf die elektronische regelmäßige technische Prüfung (ePTI) sowie die Nutzung delegierter Rechtsakte bietet den nötigen flexiblen Rechtsrahmen; sie müssen aber konsequent an nationale Qualitätssicherungssysteme angebunden bleiben, um ein europaweit hohes und zukunftsfestes Prüfniveau sicherzustellen. Nur ein so ausgestaltetes System stellt sicher, dass Verkehrssicherheit und Nachhaltigkeit Hand in Hand weiterentwickelt werden und neue Fahrzeugtechnologien ihren hohen Umwelt- sowie Sicherheitsstandard auch über den gesamten Lebenszyklus erhalten.

Datenzugang – als wesentliche Voraussetzung zur Prüfung elektronischer Systeme

Ein verlässlicher Zugang zu sicherheits- und emissionsrelevanten Fahrzeugdaten bleibt unverzichtbare Grundlage qualitätsgesicherter technischer Überwachung. Der aktuelle Entwurf des Roadworthiness Package – insbesondere die PTI-Richtlinie COM(2025) 180 und die Anpassung von Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 – setzt hier einen wichtigen Schritt: Fahrzeughersteller werden verpflichtet, einen von der EU-Kommission festgelegten Mindestdatensatz kostenlos, diskriminierungsfrei und maschinenlesbar für die hoheitliche Fahrzeugprüfung bereitzustellen, darunter unter anderem Fahrgestellnummer (VIN), Diagnosefehlercodes (DTCs), Softwareversionen und Batteriedaten. Daher sind Nachschärfungen im Gesetzgebungsprozess essenziell:

- So fehlt eine explizite Lebenszyklus-Garantie, die den Datenzugang über die gesamte Fahrzeuglebensdauer sicherstellt. Ohne diese Klarstellung droht eine Nichtprüfbarkeit von älteren Fahrzeugen über die elektronische Fahrzeugschnittstelle. Zudem werden Zugangshürden durch sogenannte „Access Credentials", die im Zuge der geplanten Überarbeitung von Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 eingeführt werden, nicht ausgeschlossen: Obwohl der Text keine generelle Registrierungspflicht vorsieht, verbietet er herstellerspezifische Authentifizierungsmedien, wie sie im Entwurf der Anlage 4 der VO (EU) 2018/858 teils auch für lesende Zugriffe vorgesehen sind, nicht eindeutig. Hier bedarf es eines klaren Passus in der Verordnung (EU) 2018/858 Annex X, der einen für eine aussagekräftige Fahrzeugprüfung erforderlichen reinen Lesezugriff ohne proprietäre Tokens garantiert. Zudem ist das Zusammenwirken der Neufassung der Richtlinie 2014/45/EU sowie der noch zu überarbeitenden Durchführungsverordnung (EU) 2019/621 mit Anhang X der VO (EU) 2018/858 kohärent zu regeln, um einen diskriminierungsfreien Zugang für hoheitliche Zwecke sicherzustellen. Weiterhin sind Übergangsfristen für die Umstellung sowie verbindliche Verweise auf nationale Akkreditierungsnormen wie DIN EN ISO/IEC 17020 noch zu definieren.
- Die lebenslange Datenverfügbarkeit muss rechtlich verankert, zusätzliche Hersteller-Credentials für Lesezugriffe verboten werden. Die im Zuge des Roadworthiness Package zu

überarbeitende Durchführungsverordnung (EU) 2019/621 und Anhang X sind zu präzisieren, um vollständige Daten und Diagnoseinformationen in maschinenlesbaren Formaten – inklusive Batteriedaten (SOC/SOH) und sicherheitsrelevanter Software-IDs – zu gewährleisten. Klare Übergangsfristen und die Einbindung nationaler Normen sind festzulegen.

Digitale Untersuchungsberichte und grenzüberschreitender Datenfluss – Spezifizierungen erforderlich

Die Einführung digitaler Untersuchungsberichte mit digitalen Signaturen, die zukünftig in der EUDI-Wallet verfügbar sind, bildet das Herzstück eines modernen, fälschungssicheren Fahrzeugmanagements. Sie muss alle lebenszyklusrelevanten Daten – Wartungen, Rückrufe, Software-Updates – in einer transparenten, jederzeit abrufbaren Historie verknüpfen, um u.a. effektiv vor Tachomanipulation zu schützen.

- Aufbauend auf dem von der EU-Kommission geplanten MOVE-Hub müssen jedoch Fahrzeug- und Prüfdaten bereits ab Erstzulassung des Kraftfahrzeugs strukturiert gespeichert und grenzüberschreitend ausgetauscht werden; das beschleunigt Zulassungsprozesse, erleichtert Polizeikontrollen und macht den Gebrauchtwagenmarkt verlässlicher. Versicherer und Behörden erhalten zugleich eine belastbare Datengrundlage für verursachergerechte Beiträge und Steuern. Berechtigte Datenschutzinteressen der Fahrzeughalterinnen und -halter dürfen nicht vernachlässigt werden. Voraussetzung ist ein standardisiertes, DSGVO-konformes Datenschema, das Hersteller-, Zulassungs- und Prüfinformationssysteme sicher koppelt und Prüforganisationen sowie zuständige Behörden voll einbindet. Gerade bei softwaredefinierten Fahrzeugen ermöglicht dies, Update-Historien und Batteriezustände exakt zu verfolgen und Fehlfunktionen rasch zu erkennen.
- Bestehende Datenaustauschsysteme wie EUCARIS sollen hierfür als etablierte Blaupause genutzt und gegebenenfalls weiterentwickelt werden. Ziel ist ein funktionierendes, interoperables und sicheres Datenökosystem auch für die Kraftfahrzeugüberwachung.

Hohes Prüfniveau in Europa gewährleisten – Unfallrisiken reduzieren

Zentraler Ausgangspunkt für ein funktionierendes europäisches Prüfsystem ist die Sicherstellung eines hohen Verkehrssicherheitsstandards durch die regelmäßige Hauptuntersuchung (HU). Die vorgeschlagene Möglichkeit, Prüfbescheinigungen aus anderen Mitgliedstaaten temporär anzuerkennen, darf nicht zu einem Absenken des länderspezifischen Prüfniveaus führen. Aufgrund der unterschiedlichen Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht sind weiterhin unterschiedliche

Niveaus der Hauptuntersuchungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten zu erwarten. In Deutschland birgt die Einführung vorläufiger Prüfbescheinigungen daher die Gefahr einer vorübergehenden Verringerung der Straßenverkehrssicherheit. Die Einführung würde zudem eine Vereinheitlichung der nationalen Umsetzungen der Richtlinie voraussetzen – und steht somit im Widerspruch zu den Zielen der EU-Kommission, nationale Weiterentwicklungen hinsichtlich Prüfmethoden, Ausbildung und Messgeräten zu ermöglichen.

Jährliche Prüfung für ältere Fahrzeuge – erprobte Sicherheitshebel nutzen

Der Vorschlag zur Einführung jährlicher Prüfintervalle für ältere Fahrzeuge hat das Potenzial, die Verkehrssicherheit zu stärken und den Aspekt der Umweltverträglichkeit zu verbessern, wie die Erfahrungen aus anderen Mitgliedstaaten[1] und früheren Studien[2] nahelegen. Daher ist der Vorschlag der EU-Kommission zur Anpassung der Prüfintervalle sachlich nachvollziehbar. Ein zusätzlicher bürokratischer Aufwand wäre mit dem Vorschlag nicht zu sehen. Um in einen sachlichen und fachlichen Diskurs zu gehen, werden derzeit unabhängige Studien, die den Zusammenhang zwischen Mängeln und Unfallursächlichkeit untersuchen, auf aktualisierten Datengrundlagen durchgeführt.

Unabhängig von einer möglichen Verkürzung der Prüffristen sollte den Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit eingeräumt bleiben, eigene Prüfintervalle für die heute in Artikel 5, Absatz 4 der Richtlinie 2014/45/EU geregelten Sonderfälle festzulegen.

[1] Österreich, Spanien, Estland, Irland, Dänemark, Finnland, Lettland, Luxembourg, Malta, Niederlande, Slowenien

[2] *AUTOSFORE – Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in European Union, Study for the Directorate-General for Transport and Energy), Brüssel 2007*; Abschlußbericht der UAG „UNTERSUCHUNGSFRISTEN" bei der AG „§ 29/§ 47a StVZO" des BMVBW, Bonn 2002

Berlin, 9. Juli 2025

Zusammenfassung

Mit dem Vorschlag zur Überarbeitung des Roadworthiness Package legt die Europäische Kommission einen zukunftsorientierten Entwurf vor, der die Verkehrssicherheit stärkt, Umweltziele unterstützt und die Digitalisierung fördert. Aus Sicht von TÜV-Verband und DEKRA sind insbesondere folgende Punkte zentral:

1. Zukunftsfähige Mobilität – Anpassungen der Periodischen Fahrzeugüberwachung bezüglich EV, ADAS/AD und Abgase etablieren

Für batterieelektrische und Hybridfahrzeuge sind dabei spezifische Prüfabläufe unverzichtbar: Hochvoltsysteme verlangen Isolations- und Potentialausgleichsprüfungen, Software-Checks des Batterie-Management-Systems, um Risiken wie Stromschlag, Zellschäden oder Brand frühzeitig aufzudecken. Ebenso müssen alle sicherheitsrelevanten Systeme einschließlich fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme entsprechend der General Safety Regulation II – etwa Brems- oder Spurhalteassistenten sowie automatisierte Fahrfunktionen – nicht nur visuell, sondern mithilfe geeigneter Prüfmittel unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeugs auf Ausführung, Funktion und Zustand getestet werden.

2. Datenzugang – als wesentliche Voraussetzung für eine vollständige Prüfung sicherstellen

Ein verlässlicher Zugang zu sicherheits- und emissionsrelevanten Fahrzeugdaten bleibt unverzichtbare Grundlage qualitätsgesicherter technischer Überwachung. Der aktuelle Entwurf des Roadworthiness Package – insbesondere die PTI-Richtlinie COM (2025) 180 und die Anpassung von Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 – setzt hier einen wichtigen Schritt: Fahrzeughersteller werden verpflichtet, einen von der EU-Kommission festgelegten Mindestdatensatz kostenlos, diskriminierungsfrei und maschinenlesbar bereitzustellen, darunter unter anderem Fahrgestellnummer (VIN), Diagnosefehlercodes (DTCs), Softwareversionen und Batteriedaten. Weitere Nachschärfungen im Gesetzgebungsprozess sind essenziell.

3. Digitale Untersuchungsberichte und grenzüberschreitender Datenfluss – notwendige Spezifizierungen umsetzen

Die Einführung digitaler Untersuchungsberichte mit digitalen Signaturen, die zukünftig in der EUDI-Wallet verfügbar sind, bildet das Herzstück eines modernen, fälschungssicheren Fahrzeugmanagements. Sie muss alle lebenszyklusrelevanten Daten – Wartungen, Rückrufe,

Software-Updates – in einer transparenten, jederzeit abrufbaren Historie verknüpfen, um u.a. effektiv vor Tachomanipulation zu schützen.

4. Hohes Prüfniveau in Europa gewährleisten – Unfallrisiken minimieren

Aufgrund der unterschiedlichen Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht sind weiterhin unterschiedlichen Niveaus der Hauptuntersuchungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten zu erwarten. In Deutschland birgt die Einführung vorläufiger Prüfbescheinigungen daher die Gefahr einer vorübergehenden Verringerung der Straßenverkehrssicherheit. Die Einführung würde zudem eine Vereinheitlichung der nationalen Umsetzungen der Richtlinie voraussetzen – und steht im Widerspruch zu den Zielen der EU-Kommission nationale Weiterentwicklungen hinsichtlich Prüfmethoden, Ausbildung und Messgeräten zu ermöglichen.

5. Jährliche Prüfung für ältere Fahrzeuge – erprobte Sicherheitshebel nutzen

Der Vorschlag zur Einführung jährlicher Prüfintervalle für ältere Fahrzeuge hat das Potenzial, die Verkehrssicherheit zu stärken und die Umweltverträglichkeit zu verbessern, wie die Erfahrungen aus anderen Mitgliedstaaten[3] und früheren Studien[4] nahelegen. Daher ist der Vorschlag der EU-Kommission zur Anpassung der Prüfintervalle sachlich nachvollziehbar. Um in einen sachlichen und fachlichen Diskurs zu gehen, werden derzeit unabhängige Studien, die den Zusammenhang zwischen Mängeln und Unfallursächlichkeit untersuchen, auf aktualisierten Datengrundlagen durchgeführt.

Die unabhängigen Prüforganisationen stehen bereit, ihre jahrzehntelange Erfahrung bei der Überarbeitung der Richtlinie einzubringen und somit zur erfolgreichen Umsetzung der Reform beizutragen. Ziel muss ein europaweit einheitliches, wirksames und zukunftsfestes Prüfwesen sein – im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und einer nachhaltigen Mobilität in Europa.

[3] Österreich, Spanien, Estland, Irland, Dänemark, Finnland, Lettland, Luxembourg, Malta, Niederlande, Slowenien

[4] *AUTOFORE – Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in European Union, Study for the Directorate-General for Transport and Energy), Brüssel 2007*; Abschlußbericht der UAG „UNTERSUCHUNGSFRISTEN" bei der AG „§ 29/§ 47a StVZO" des BMVBW, Bonn 2002