

ADAC – Blick auf Europa

Hauptuntersuchung und Unterwegskontrollen mit Augenmaß weiterentwickeln



Die steigende Zahl von Elektrofahrzeugen, die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge sowie die damit einhergehenden zahlreich verbauten Assistenzsysteme machen eine Überarbeitung der Richtlinien erforderlich.

Die EU-Kommission hat im April 2025 einen Vorschlag zur Revision der HU-Richtlinie 2014/45 sowie der Richtlinie über Unterwegskontrollen 2014/47 vorgelegt. Neben Verkehrssicherheitsaspekten setzt die EU-Kommission einen Schwerpunkt auch auf die Luftqualität.

Ziel der Hauptuntersuchung (HU) ist es sicherzustellen, dass Fahrzeuge regelmäßig gewartet und in einem verkehrssicheren sowie umweltfreundlichen Zustand gehalten

werden. Viele Fahrzeughalter lassen ihr Fahrzeug im Vorfeld überprüfen, um mögliche Mängel frühzeitig zu erkennen und noch vor der HU zu beheben. Dennoch liegen die durchschnittlichen Kosten für die HU in Deutschland bereits bei rund 150 Euro. Damit befindet sich Deutschland im oberen Bereich der europäischen Preisspanne: im Vergleich betragen die Kosten in den Niederlanden etwa 50 Euro, in der Schweiz durchschnittlich 70 Euro.

Als Ergänzung zur HU-Richtlinie verfolgt die Richtlinie über Unterwegskontrollen das Ziel, Fahrzeuge auch während des Betriebs durch stichprobenartige Unterwegskontrollen auf Sicherheit und Umweltfreundlichkeit zu überprüfen.

„Die EU-Vorschläge zur Hauptuntersuchung und Unterwegskontrollen sind gut gemeint, aber noch nicht gut gemacht! Diese müssen aus Sicht des ADAC kritisch geprüft werden: Sie sind technisch überfrachtet und gefährden Akzeptanz, Wettbewerb und Verfügbarkeit von Prüfzentren in der Fläche. Es drohen erhebliche Mehrkosten für Millionen Fahrzeughalter.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München

Hauptuntersuchung ausgewogen und für Verbraucher kostengerecht gestalten

Der ADAC unterstützt grundsätzlich eine Weiterentwicklung der HU, betrachtet die konkreten Vorschläge der EU-Kommission jedoch in vielen Punkten kritisch. Im Namen der Sicherheit – einem Anliegen, dem sich der ADAC seit über 120 Jahren verpflichtet fühlt – wird ein technisch komplexes Maßnahmenpaket vorgeschlagen, das nach Einschätzung des ADAC mit erheblichen zusätzlichen Kosten für Verbraucher verbunden sein wird. Der ADAC fordert daher, die Vorschläge im Detail sorgfältig zu prüfen und abzuwägen, ob sie nicht nur technisch umsetzbar, sondern auch tatsächlich notwendig und für Verbraucher zumutbar sind. Bei der Weiterentwicklung der HU sollte zudem darauf geachtet werden, dass die Investitionen in Prüfmittel nicht so hoch ausfallen, dass nur noch große Prüfzentren die HU durchführen können. Dies würde den Mittelstand und freie Werkstätten benachteiligen, den Wettbewerb einschränken und die flächendeckende Versorgung gefährden.

Der HU-Richtlinievorschlag lässt die bereits vorhandenen Systeme zur Sicherheits- und Umweltüberwachung in modernen Fahrzeugen außer Acht. Denn über On-Board-Diagnose können beispielsweise Fahrerassistenzsysteme sowie moderne Batteriesteuерgeräte in Elektrofahrzeugen überwacht werden. Statt bestehende Technologien zu berücksichtigen, wird von der EU-Kommission ein neues, aufwendiges Prüfkonzept vorgeschlagen, das hohe Kosten für Verbraucher verursachen wird. Sollte der Vorschlag in der aktuellen Form umgesetzt werden, rechnet der ADAC mit einem deutlichen Anstieg der Hauptuntersuchungen – und 11 Millionen zusätzliche Prüfungen jährlich allein in Deutschland. Diese Entwicklung würde mit erheblichen Mehrkosten für Fahrzeughalter einhergehen.

„Remote Sensing“ bei Unterwegskontrollen noch nicht ausgereift

Die EU-Kommission schlägt vor, die Unterwegskontrollen um ein Screeningverfahren („Remote Sensing“) für leichte Nutzfahrzeuge (N1), Pkw (M1) und Motorräder (L) zu ergänzen, um Fahrzeuge mit unzulässig hohen Luftsstoff- und Lärmemissionen zu erkennen.

Aus Sicht des ADAC muss sichergestellt sein, dass Fahrzeuge, die aufgrund ihres Alters zulässig hohe Emissionswerte aufweisen, nicht pauschal als defekt oder manipuliert verdächtigt werden. Grenzwerte für das Screening-Verfahren

müssen auf fundierten Studien basieren, um nur tatsächlich mangelhafte Fahrzeuge zu selektieren. Die Studienlage ist aus Sicht des ADAC jedoch noch nicht ausreichend.

Das Screening von Luftsstoff- und Lärmemissionen über Remote Sensing Technologien ist nicht genügend erprobt, um kurzfristig verpflichtend eingeführt zu werden. Auch fehlt ein Rechtsrahmen zum Datenschutz auf EU-Ebene und zahlreiche operative und organisatorische Aspekte sind noch völlig offen.



Der ADAC fordert,

- dass die jährliche HU für Pkw (M1) älter als 10 Jahre als unverhältnismäßig abgelehnt wird und dass Umfang und Frequenz weiterhin in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten bleiben.
- dass die jährliche Abgasuntersuchung für leichte Nutzfahrzeuge (N1) ab Erstzulassung abgelehnt wird und dass die Entscheidung im Kompetenzbereich der einzelnen Mitgliedstaaten bleiben.
- dass die vorgeschlagene Datenbankenlösung gegen Tachomanipulation durch eine zeitgemäße Sicherung des Kilometerstandes im Fahrzeug im Rahmen der Typgenehmigungsverordnung 2018/858 ergänzt werden soll.
- dass keine neuen Stickoxid (NO_x)-Messungen eingeführt werden, weil die Prüfung über Eigendiagnose im Fahrzeug bereits erfolgt.
- dass der Prüfumfang für Elektrofahrzeuge im Rahmen der HU auf wenige, technisch sinnvolle Sichtprüfungen beschränkt, und auf zusätzliche, nicht praktikable Prüfungen oder Prüfungen, die das Fahrzeug über Eigendiagnose schon vorsieht, verzichtet wird.
- dass bei der HU-Prüfung von Fahrerassistenzsystemen statt aufwendiger Prüfstandsmessungen oder Testfahrten auf das Auslesen von Fehlermeldungen und gespeicherten Fehlercodes im Auto gesetzt wird.
- dass das Nichtbestehen der HU keinesfalls durch Faktoren außerhalb des Einflussbereichs der Fahrzeughalter verursacht werden darf, zum Beispiel fehlende digitale Infrastruktur oder ausbleibende herstellerseitiger Software-Updates.
- dass die Sicherheitswirkung von Unterwegskontrollen für leichte Nutzfahrzeuge (N1) nachgewiesen wird.
- dass vor einer verpflichtenden Einführung von „Abgasscreening“ („Remote Sensing“) im Rahmen der Unterwegskontrollen die Technologien ausreichend erprobt werden.