



K Ü S I N F O R M I E R T

**Die Hauptuntersuchung —**  
Bewährtes System der Fahrzeugprüfungen  
hat Bestand



# Bewährtes System der Fahrzeugprüfungen hat Bestand



**Der Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen hat sich klar und deutlich für die Beibehaltung des in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Systems der Technischen Fahrzeugüberwachung ausgesprochen. Das wichtige Gremium votierte damit für die Trennung von Fahrzeugüberwachung und Reparatur von Kraftfahrzeugen. Die in Europa als vorbildlich geltende deutsche Verfahrensweise im Bereich der Kfz-Überwachung hat damit für die Zukunft Gültigkeit und gilt als positives Muster für andere Länder.**

## Bestehendes System der unabhängigen Fahrzeugüberwachung gestärkt

Die Versuche des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) mit einer „HU light“ die bestehende Form der Überwachung zu ändern, fanden kein Gehör. Die KÜS begrüßt diese Situation ausdrücklich. Von den Funktionären des ZDK wurde im Vorfeld der Fachausschuss-Entscheidung konsequent der Eindruck erweckt, man hätte hier von Europa grünes Licht und die Einführung der Hauptuntersuchung durch die Werkstatt sei lediglich noch eine Formsache. Das war zu keinem Zeitpunkt so. Die gesamte Kampagne hat für viel Unruhe gesorgt und nach Meinung der KÜS das Klima an der Basis in der Partnerschaft zwischen den Prüfengeuren und den Mitarbeitern in den Kfz-Betrieben belastet.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch ein Umfrageresultat des Fachmagazins „Krafthand“ bei Betriebsinhabern/Kfz-Meistern. Mehr als zwei Drittel der Befragten (66,2 %) sprachen sich gegen eine Hauptuntersuchung durch die Werkstätten aus.

## Aus- und Weiterbildung sowie Qualitätsmanagement bei den Prüfengeuren sehr umfangreich

Das Konzept des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe enthält in den entscheidenden Punkten wenig konkrete und nach Meinung der KÜS völlig unzurei-

chende Vorschläge für die konsequente technische Kontrolle von Fahrzeugen. Die Aus- und Weiterbildung und vor allem das Qualitätsmanagement liegen weit hinter dem zurück, was derzeit für Überwachungsorganisationen gefordert ist. Auch hier wurde der Eindruck erweckt man könne ohne Probleme den Standard der Prüforganisationen erreichen. In einigen Fällen wurde sogar davon geredet, dass die Qualität in der Fahrzeugüberwachung mit der Werkstatt-HU steige. Während die Überwachungsorganisationen in einer Fülle von in ihrem Umfang ansteigenden Qualitätsmaßnahmen ihre Dienstleistungen optimieren, war bei dem Konzept des ZDK lediglich von Unangekündigten Nachkontrollen die Rede. Das reicht nach Meinung der KÜS nicht aus. Auch die Bemerkung, dass die Flexibilität gesteigert werde, ist unbegründet. Schon heute gibt es für die Autofahrer bei der HU faktisch keine Wartezeiten. In diesem Papier wurden die aktuell gültigen Fakten zusammengefasst.

## Was sagen die EU-Vorschriften wirklich?

Ein Aufhänger für die Diskussion ist der kürzlich vorgelegte Verordnungsentwurf der EU-Kommission zur regelmäßigen Technischen Fahrzeugüberwachung. Die geltende EU-Richtlinie 2009/48/EG in der Fassung 2010/40/EU besagt, dass unter bestimmten Bedingungen auch Werkstätten mit der Durchführung der Technischen Überwachung beauftragt werden können. In besonderer Weise, so die Europäische Union, muss dafür gesorgt sein, dass die Objektivität und eine hohe Qualität der Überwachung gewahrt sind. Der Deutsche Bundestag und der Bundesrat haben sich klar dafür ausgesprochen, dass das aktuelle in Deutschland praktizierte System mit der Trennung von Prüfung und Reparatur der Fahrzeuge beibehalten werden soll.

Auch die Verkehrsministerkonferenz der EU-Länder hat auf ihrer Sitzung am 29. Oktober 2012 die Trennung von Prüfung und Reparatur besonders bekräftigt. Inzwischen gilt als sicher, dass der Verordnungsentwurf zu einer Richtlinie abgestuft wird. Damit können die nationalen Systeme beibehalten und somit die bisherige Praxis nach dem Willen der Politik weiter geführt werden.

## Die Meinung des Bundesverkehrsministers und des Bundesrates

Aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kommt die klare Nachricht, dass man am bestehenden System der Trennung von Prüfung und Reparatur festhalten will. Bundestag und Bundesrat haben sich ebenfalls für die Beibehaltung des aktuell praktizierten Systems in der Technischen Überwachung ausgesprochen. Der Bundesrat hat dazu in seiner Sitzung vom 21. September 2012 einen Beschluss zum EU-Verordnungsentwurf gefasst.

Durch die angesetzten minimalistischen Anforderungen des EU-Verordnungsentwurfes sieht der Bundesrat eine Flut von zuzulassenden Einzelpersonen auf die Aufsichtsbehörden der Länder zukommen. Daher könnte eine entsprechende Fachaufsicht nicht mehr in entsprechendem Maße gewährleistet werden.

Der Bundesrat ist außerdem der Auffassung, dass die Mindestanforderung der Fachkompetenz dem im jeweiligen Mitgliedsstaat gewählten System der periodischen Fahrzeugüberwachung entsprechen müsse. Daher werden die Mindestanforderungen des EU-Entwurfes als nicht ausreichend angesehen. Es sollte vielmehr hinsichtlich der Anforderungen an die Prüfer ein Niveau vorgesehen werden, das dem in Deutschland für die Prüfengeure (PI) entspricht.

Es wird angestrebt, statt einer Verordnung die bisherige Form einer Richtlinie beizubehalten – dies gilt inzwischen als sicher. So hat jeder nationale Gesetzgeber selbst weiterhin die Möglichkeit, über die Mindest-Richtlinie hinausgehende Einzelmaßnahmen zu ergreifen. Diese bewährte Regelung, welche den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, über Mindeststandards hinaus höhere und zusätzliche Anforderungen an die periodische Fahrzeugüberwachung zu stellen, muss in der geplanten Neufassung der Rechtsvorschriften in jedem Fall beibehalten werden, so der Tenor des Bundesratsbeschlusses bezüglich des EU-Verordnungsentwurfes.

## Die Überwachungsinstitutionen erfüllen die Anforderungen nach Objektivität und hoher Qualität der Fahrzeugüberwachung

Die von der Europäischen Union geforderte Objektivität und hohe Qualität der Überwachung wird durch das aktuelle deutsche System voll erfüllt. Wenn das Kraftfahrzeuggewerbe diesen Anforderungen entsprechen will, müsste es diesen Standard realisieren.

So werden beispielsweise Anforderungen an die Struktur der Betriebe und der Tätigkeit gestellt (Akkreditierung gemäß DIN EN 17020 inkl. QM-System).

Prüfingenieure müssen mindestens 23 Jahre alt sein, den Abschluss an einer deutschen Fachhochschule in den Fächern Elektrotechnik, Maschinenbau oder Kraftfahrzeugtechnik nachweisen sowie charakterlich und körperlich geeignet und zuverlässig sein. Da die Durchführung der Hauptuntersuchung nicht auf einzelne Fahrzeugklassen beschränkt ist und zu jeder Hauptuntersuchung auch eine Probefahrt gehört, muss jeder Prüfer im Besitz sämtlicher Fahrerlaubnisklassen mit Ausnahme D1 und D sein. Für Prüfingenieure existiert heute bereits ein Curricularer Lehrplan, der eine Vollzeit-ausbildung von mind. 8 Monaten fordert. Hierbei sind drei Fachgebiete zu unterrichten:

1. Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,
2. Straßenverkehrsrecht und angrenzende Rechtsgebiete,
3. Tätigkeit des Sachverständigen.

Zusätzlich zu dieser Ausbildung erfolgt eine externe staatliche, schriftliche, mündliche und praktische Prüfung für jeden angehenden Prüfengeur vor einer Prüfungskommission der Bundesländer.

Jährlich sind mindestens eine fünftägige Weiterbildung sowie ein quartalsmäßiger Erfahrungsaustausch zu absolvieren.

Das derzeit in der Werkstatt angewandte System zur Qualitätssicherung bei Abgasuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen steht in keinem Verhältnis zu den etablierten QM-Systemen der Überwachungsinstitutionen.

Ein vollständiges Erfassen der Tätigkeit und eine permanente Reproduzierbarkeit der Ergebnisse sind zwingend erforderlich. Das QM-System erfasst auch die weniger erfreulichen Dinge des Alltags. Der Verlust des Führerscheins oder die Einträge in die Verkehrssünderkartei in Flensburg sind ein Thema. All diese Dinge müssen im QM-System mit berücksichtigt werden.

Permanente Überprüfungen der befugten Personen durch Statistiken sowie ange kündigte und unangekündigte Qualitätssicherungsmaßnahmen erfordern ein Vielfaches des bisherigen Aufwandes, nicht nur von den Innungen, sondern insbesondere auch von den Werkstätten selbst. So müssen z. B. die Unangekündigten Nachkontrollen unter Aufsicht des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung e. V. – kurz DIQ – oder ähnlichen Gesellschaften durchgeführt werden.

## Die Überwacher als echte Partner der Werkstätten

Flexibilität in der Zeiteinteilung, Kompetenz und Neutralität sind die Argumente, die die Prüfengeure der Überwachungsorganisationen zu begehrten Partnern des Kraftfahrzeuggewerbes machen.

Sie überprüfen die Fahrzeuge nicht nur auf Verkehrs- und Betriebssicherheit, sondern richten ihr Augenmerk insbesondere auch auf die Einhaltung der für dieses Fahrzeug speziell geltenden Vorschriften.

Damit gewährleisten sie als neutrale Experten eine hohe Bereitschaft der Kunden, die bemängelten Teile reparieren zu lassen.

Gerade kleine und mittlere Werkstätten werden aufgrund des dort eher geringen Prüfaufkommens nur schwerlich in der Lage sein, allein die erforderlichen Aus- und Weiterbildungskosten zu amortisieren. Aufgrund der fehlenden Anwendungsfälle ist insbesondere auch hier der Aufwand, das erforderliche Wissen auf dem vorgeschriebenen Level zu halten, überproportional hoch. Nicht wesentlich anders verhält es sich im Bereich der Teiluntersuchung „Abgas“ und „SP“ (Sicherheitsprüfung).

Hier ist festzustellen, dass immer mehr Betriebe ihre Anerkennung an die entsprechenden Innungen zurückgeben. Die Betriebe nutzen lieber den schnellen und kompetenten Service der Prüforganisationen.

Mit der Trennung von Prüfung und Reparatur wird über die Werkstätten eine für den Kunden transparente und somit voll akzeptierte Dienstleistung angeboten. Der Prüfengeur hat keinerlei Interesse an der Reparatur und vor allem deren Kosten.

Die Werkstatt kann keinen Einfluss auf das Resultat der Fahrzeugprüfung nehmen. Interessenskonflikte sind somit ausgeschlossen.

Bereits heute schon haben namhafte Verbraucherschützer und Interessengemeinschaften (z. B. der ADAC) ihre Bedenken hinsichtlich einer Mängelprüfung und der anschließenden Reparatur durch ein und dieselbe Person geäußert.

Die Überwachungsorganisationen sehen keinen Grund, das bestehende „Duale System“ – die Überwachungsorganisation prüft, die Werkstatt repariert – zu ändern. Es hat neben einem sehr guten Qualitätsstandard auch eine hohe Akzeptanz bei allen Beteiligten, den Werkstätten, dem Endverbraucher und der Politik.



Bundesgeschäftsstelle

Zur KÜS 1 · 66679 Losheim am See

Tel. +49 6872 9016-0 · Fax +49 6872 9016-123

[www.kues.de](http://www.kues.de) · [info@kues.de](mailto:info@kues.de)