

# Schleswig-Holsteinischer Automobil-Club e.V.

von 1912

Korporativ-Club des Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD)



S.H.A.C. e.V. \* Steenkamp 1 \* D-24226 Heikendorf

An die  
Geschäftsführerin des Europaausschuss  
Svenja Reinke-Borsdorf  
Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Geschäftsstelle

S.H.A.C. Postanschrift

Steenkamp 1 D-24226 Heikendorf

Telefon (0431) 23 351

Telefax (0431) 23 12 44

Konto Förde Sparkasse

Iban DE41 2105 0170 0092 0368 05

Steuernr. 19 293 24743

E-Mail [info@shac-kiel.de](mailto:info@shac-kiel.de)

Internet [www.shac-kiel.de](http://www.shac-kiel.de)

21. August 2025

Per Mail an: [europaausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:europaausschuss@landtag.ltsh.de)

## **Schriftliche Anhörung EU-Ausschuss SH-Landtag zum Thema Verkürzung des Prüfzyklus für alle Fahrzeuge die älter als 10 Jahre sind**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersenden wir Ihnen die Sicht des Schleswig-Holsteinischen Automobil-Clubs (SHAC) und zur Information das gemeinsame Positionspapier der beiden Prüforganisationen TÜV und DEKRA sowie den Standpunkt unserer Dachorganisation Automobilclub von Deutschland (AvD).

Mit freundlichen Grüßen

Schleswig-Holsteinischer Automobil-Club e.V.

Sabine Romann  
Präsidentin

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/5138



## Antwort des SHAC

### *zum Thema Verkürzung des Prüfzyklus für alle Fahrzeuge die älter als 10 Jahre sind*

Da sich bei unseren 300 Mitgliedern die unterschiedlichsten automobilen Nutzungsformen und Fahrzeuge unterschiedlichsten Alters finden, sehen wir für die sichere Nutzung von Automobilen und Krafträdern das Positionspapier der beiden Prüforganisationen (TÜV u. DEKRA) z.T. als einen guten Ansatz an, die Verkehrssicherheit durch detailliertere Prüfungen aller Assistenzsysteme zu erhöhen, aber **nicht durch eine Verkürzung der Prüfzyklen**. Weiterhin würden wir empfehlen, zunächst die Prüfstandards in der EU auf den hohen deutschen Standard zu heben.

Dass der Anteil der mehr als 10 Jahre alten Fahrzeuge in Deutschland seit 2017 von 40% auf 46% gestiegen ist, ist durch politische Verunsicherung und in der Masse auf wirtschaftliche Kaufzurückhaltung zurückzuführen, würde aber durch die verkürzten Prüfzyklen den wirtschaftlichen Druck auf fast 50% der Halter noch weiter erhöhen. Hinzukommen in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein weiter stark steigende Kosten für Treibstoff und Wartung, im ins besonderen bei den Pendlern. Daher sollten die Prüfzyklen so bleiben wie sie sind.

Wir sehen weiterhin nicht, dass wenig genutzte und bestens gewartete Klassiker\* und Oldtimer mit H-Kennzeichen (Automobile u. Krafträder) jedes Jahr überprüft werden müssen. Zumindest hier sollte der Gesetzgeber differenzieren und Klassiker mit geringer Jahresfahrleistung und Oldtimer mit H-Kennzeichen von dieser Regelung ausnehmen, da durch den verkürzten Prüfzyklus dieser beiden Fahrzeuggruppen (ca. 3-4%) die Sicherheit auf den Straßen nicht erhöht werden würde.

Eine sehr negative Folge wird auch sein, dass einfache preiswerte Automobile u. Krafträder durch die erhöhten Betriebskosten auf dem Weg zum Klassiker oder Oldtimer mit H-Kennzeichen auf der Strecke bleiben werden, da sich die Halter den Unterhalt einfach nicht mehr leisten können. Es wäre sehr bedauerlich, diese bezahlbaren mobilen Kulturgüter zu verlieren.

Vielmehr sehen wir in der ergänzten EU - weiten Ausbildung der Fahrzeugnutzer durch Fahrsicherheitstrainings einen wesentlich größeren Hebel die Verkehrssicherheit zu heben. Wir als regionaler Automobilclub in Schleswig-Holstein empfehlen unseren Mitgliedern derartige Trainings seit Jahrzehnten. In der gesamten EU werden diese Trainings von unserer internationalen Dachorganisation Federation Internationale de l'Automobile (FIA) beworben und von den nationalen Automobilclubs angeboten.

*Klassiker\* sind aus Sicht des SHAC Automobile oder Krafträder die formal noch nicht älter als 30 Jahre sind, aber eben wie ein formaler Oldtimer mit H-Kennzeichen gering genutzt und bestens gewartet werden.*

## Anlagen

1. TÜV-DEKRA-Position\_RWP\_07-25\_final.pdf
2. 25\_AvD\_Zur\_Forderung\_jährlicher\_Prüfung\_älterer\_PKW.pdf

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 entschlossener 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 Prüfmethode 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 Fahrerassistenzsysteme 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. Degradierete, rekali-brierte 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

Berlin, 9. Juli 2025

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

Berlin, 9. Juli 2025

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

Berlin, 9. Juli 2025

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<sup>1</sup> und früheren Studien<sup>2</sup> 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 Prüf Fristen 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.

---

<sup>1</sup> Österreich, Spanien, Estland, Irland, Dänemark, Finnland, Lettland, Luxemburg, Malta, Niederlande, Slowenien

<sup>2</sup> 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: Hochvoltssysteme 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,

Berlin, 9. Juli 2025

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 Prüfindervalle für ältere Fahrzeuge hat das Potenzial, die Verkehrssicherheit zu stärken und die Umweltverträglichkeit zu verbessern, wie die Erfahrungen aus anderen Mitgliedstaaten<sup>3</sup> und früheren Studien<sup>4</sup> nahelegen. Daher ist der Vorschlag der EU-Kommission zur Anpassung der Prüfindervalle 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.

---

<sup>3</sup> Österreich, Spanien, Estland, Irland, Dänemark, Finnland, Lettland, Luxemburg, Malta, Niederlande, Slowenien

<sup>4</sup> *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*



**Automobilclub  
von Deutschland**

## **Forderung nach jährlicher TÜV-Prüfung für ältere Pkw unbegründet**

Der AvD widerspricht der jährlichen TÜV-Prüfung deutlich und kann dies statistisch auch belegen.

- Über 20 Mio. Fahrzeuge wären in Deutschland betroffen
- Zwei Drittel der Pannen betreffen jedoch jüngere Pkw
- Prüforganisationen winken Mehreinnahmen von über 3 Mrd. Euro jährlich

Ältere Fahrzeuge sollen bald jährlich einer Hauptuntersuchung (HU) unterzogen werden. Dies forderte unlängst der TÜV Süd für Pkw, die zehn Jahre und älter sind. Als Begründung nannte deren Geschäftsführer Jürgen Wolz eine höhere Anzahl technischer Mängel, die zu einem größeren Unfallrisiko führten. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) widerspricht hier deutlich und kann dies statistisch auch belegen.

Nach offiziellen Angaben von Eurostat sind unabhängig von der Antriebsart auf Deutschlands Straßen gut 49,1 Mio. Autos unterwegs. Der Anteil der Fahrzeuge mit mehr als zehn Jahren beträgt mit rund 20,5 Mio. etwa 42 Prozent. Ein Blick in die Schadensakten des AvD für das Jahr 2024 ergibt jedoch, dass bei den Pannen- und Unfallmeldungen mit eindeutig benanntem Baujahr des Pkw nur rund ein Drittel älter als zehn Jahre ist. Das heißt also, dass ältere Fabrikate verhältnismäßig sogar weniger Pannen haben als jüngere!

### **Mehrkosten sparen**

Für den AvD steht fest, dass die Forderungen ein weiteres Beispiel dafür sind, wie deutsche Autofahrer immer mehr zur Kasse gebeten werden sollen. Eine TÜV-Prüfung, inklusive Abgasuntersuchung, kostet je nach Prüforganisation und Bundesland aktuell 150 Euro und mehr. Bei 20,5 Mio. betroffenen Pkw entsprechen die Forderungen also Mehreinnahmen von über 3 Mrd. Euro jährlich für die Prüfdienstleister. Für viele Fahrzeughalter stellt dies eine deutliche finanzielle Belastung dar, insbesondere in Zeiten steigender Lebenshaltungskosten, und aus Sicht des AvD ist es absolut unnötig.

AvD Präsident Lutz Leif Linden: „Viele Fahrzeughalter sind aufgrund der stets steigenden Preise nicht in der Lage, sich ein neues Auto zu kaufen. Dazu belegen unsere Zahlen eindeutig, dass ältere Fahrzeuge nicht häufiger zu Pannen führen als jüngere Fabrikate – im Gegenteil. Daher sind Forderungen nach einem kürzeren Prüfintervall aus Sicht des AvD völlig an der Realität vorbei und würden nur unnötige Mehrkosten verursachen!“

### **Veröffentlicht am 31.01.2025**

Automobilclub von Deutschland e. V., Goldsteinstraße 237, 60528 Frankfurt am Main,

Presse, presse(at)avd.de, Marc Kennedy, +49 69 6606 301