



NEUREGELUNGEN ZUR ABGASUNTERSUCHUNG

Kalibrierpflicht für AU-Geräte

Foto: Adobe-Stock/Von Damien Grelka



Für Euro 6/VI-Fahrzeuge sind neue Genauigkeitsklassen der Messgeräte gefordert.

Mit den Veröffentlichungen Nr. 99 und 100 im Verkehrsblatt des Bundesverkehrsministeriums hat der Verordnungsgeber vor wenigen Wochen Neuregelungen zur Abgasuntersuchung bekannt gemacht. Nr. 99 ergänzt die bisher geltende AU-Richtlinie. Dabei definiert die Ergänzung, welche Anforderungen AU-Geräte erfüllen müssen, die für die Messung von Euro 6/VI-Fahrzeugen zulässig sind. Entscheidend ist hierbei die Genauigkeitsklasse des Abgasmessgerätes. Für die Abgasmessung an Euro 6/V-Fahrzeugen fordert der Gesetzgeber zwingend mindestens die Genauigkeitsklasse 0 (Benzin) bzw. eine Genauigkeit von $0,1 \text{ m}^{-1}$ (Diesel).

Harald Hahn, Vizepräsident im ASA-Bundesverband und Experte für Abgasmessung, appelliert in diesem Zusammenhang dringend an alle Werkstatt- und Autohausinhaber, sich rechtzeitig mit neuer Abgasmesstechnik auszurüsten. „Erfahrungsgemäß ist zu Ende 2018, wenn alle Betriebe umrüsten wollen, mit

einem starken Anstieg der Nachfrage und mit Lieferengpässen zu rechnen.“ Schätzungsweise ein Drittel aller AU-Messgeräte müssen erneuert werden. AU-Betriebe sollten allerdings nicht darauf spekulieren, dass der Gesetzgeber über Ende 2018 hinaus eine erweiterte Übergangsfrist einräumt. „Wer bis dahin die Technik nicht aktualisiert hat, muss mit Einschränkungen in der AU-Anerkennung durch die Innungen rechnen, mahnt Harald Hahn.

Auch die Änderung der Verkehrsblattveröffentlichung Nr. 100 ist für Werkstätten und Autohäuser von Bedeutung. Die so genannte „Kalibrier-Richtlinie“ schreibt vor, dass ab Januar 2019 für AU-Messgeräte eine Kalibrierpflicht gilt. Wie Bremsprüfstände und Scheinwerfereinstellgeräte müssen Abgasmessgeräte, die bei der Hauptuntersuchung in der Werkstatt eingesetzt werden, nach Anlage VIII b („Anerkennung von Überwachungsorganisationen“, Absatz 2.1) kalibriert sein. Im Gegensatz zu Bremsprüfständen und Scheinwerfereinstellgeräten unterliegen die AU-Geräte der Eichpflicht, sodass ab 2019 die Geräte sowohl kalibriert als auch geeicht werden müssen. Dazu Harald Hahn: „Wir haben uns von Anfang an gegen eine Doppelbelastung der Gerätebetreiber durch Kalibrieren und Eichen ausgesprochen.“ Das Problem ist: „Eichen ist Länderhoheit und fällt in die Ressortverantwortung des Bundeswirtschaftsministeriums. Das Kalibrieren wurde im Rahmen einer Änderung der StVZO

KOMPAKT

ASA-Verband auf der Automechanika

Als ideeller Träger ist der ASA-Verband selbstverständlich auch auf der 25. Automechanika in Frankfurt mit einem eigenen Stand vertreten. In Halle 8.0, Stand B 60 stehen Experten aus dem Bereich Werkstattausrüstung für Fragen zur Verfügung. Darüber hinaus präsentieren ASA-Mitgliedsunternehmen zusammen mit der asanet GmbH im Rahmen der Messe „Reifen“ auf einer Sonderfläche in Halle 12 alle Produkte und Dienstleistungen, die man heute für einen modernen und digital organisierten Reifenservice benötigt. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

KONTAKT

Geschäftsstelle
ASA Bundesverband
Tel. 0 81 06/99 96 0-27
Fax 0 81 06/99 96 0-34
geschaeftsstelle@asa-verband.de
www.asa-verband.de

durch das Bundesverkehrsministerium eingebracht“, sagt Hahn. Sinnvoll und sachlich begründet sei das parallele Eichen und Kalibrieren ein und desselben Gerätes nicht, weil die Kalibrier-Richtlinie inhaltlich große Überdeckungen mit dem Mess- und Eichgesetz habe. „Ursprünglich ist das Thema Kalibrieren unter dem Aspekt entstanden, das Eichen von Messinstrumenten abzulösen“, sagt Harald Hahn.

INTERNATIONALE VERBANDSARBEIT

Neue EGEA-Working-Group

Immer mehr Sacharbeit, die über die technische Fahrzeugprüfung entscheidet, findet in Brüssel bei der EU statt. Ein wichtiger Kompetenzträger und Ratgeber für die EU-Beamten ist dabei die EGEA, die European Garage Equipment Association. Der ASA-Verband ist Gründungsmitglied der EGEA und stellt mit ASA-Präsident Frank Beaujean ein Mitglied im EGEA-Board. Zudem arbeiten Vertreter von

ASA-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich aktiv in den EGEA-Working-Groups. In diesen Working-Groups geschieht die eigentliche technische Sacharbeit, beispielsweise bei der Frage, wie EU-Verordnungen und Richtlinien zur Fahrzeugprüfung in die Praxis umgesetzt werden können. Bislang existierten zehn Working-Groups. Die EGEA gründet nun die Working-Group 11, „Headlights“. Hinter-

grund ist die zunehmend komplexe und immer schwieriger zu prüfende Lichttechnik moderner Fahrzeuge. „Es ist im Sinne der Werkstätten, Verbraucher und Werkstattausrüster, wenn bestimmte Prüfprozeduren standardisiert und vereinheitlicht werden“, sagt ASA-Präsident Frank Beaujean. Über die Projekte und die Arbeit der neuen Working-Group 11 werden wir an dieser Stelle berichten.