



PI 2-02/2021

Donnerstag, 25. Februar 2021

Hohe Aufgabendichte in der Pandemie

- **Partikelmessung (PN) in Deutschland ab 2023**
- **Geänderte Eichordnung: Ende der Doppelprüfung?**
- **Fahrzeugdiagnosezugänge: Hersteller schotten sich ab**

Harald Hahn, Leiter des Fachbereichs Diagnose- und Abgasmessgeräte im ASA-Bundesverband e.V., hat ungeachtet der COVID 19-Pandemie extrem arbeitsintensive Monate hinter sich. Er hat mit seinem Fachbereich einige Themen maßgeblich auf politischer Ebene mit vorangetrieben, die in den nächsten Jahren die Tagesarbeit der Kraftfahrzeugbranche nachhaltig prägen werden.

Neuer Termin Partikelmessung: 1. Januar 2023

Allen voran das Thema Partikelmessung, zunächst bei Diesel-Pkw, -Transportern und -Lkw. Nachdem der Einführungstermin 1. Januar 2021 unter anderem an der fehlenden Gerätespezifikationen gescheitert war, hat der Gesetzgeber im Verkehrsblatt 16/2020, Nr. 126 jetzt mit dem 1. Januar 2023 einen neuen Einführungstermin für das Partikelmessverfahren benannt. „Das klingt als hätten wir viel Zeit gewonnen. Bedenkt man aber, welche vorbereitenden Entscheidungen und technischen Entwicklungen seitens Gesetzgeber und Geräteherstellern noch offen sind, dürfen alle Beteiligten keine Zeit verlieren“, so Hahn. Er hatte bereits Anfang 2020 gewarnt, dass der Einführungstermin 2021 kaum zu halten sein wird, weil technische Spezifikationen nicht geregelt waren.

Immerhin steht jetzt die Gerätespezifikation durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB), Braunschweig, kurz vor ihrer Vollendung. Sie ist für die Gerätehersteller im Prinzip die Blaupause für die gesetzeskonforme Umsetzung der Messtechnik in der Gerätefertigung.

Im November und Dezember 2021 hat eine erste Messkampagne mit acht Geräteherstellern bei der PTB stattgefunden. Deren Ergebnisse wurden bis



Anfang Februar ausgewertet und an die Gerätehersteller zur Diskussion und Festlegung des weiteren Vorgehens übermittelt.

Ebenfalls als Entwurf liegt mittlerweile der Leitfaden 6 für die Durchführung der künftigen Abgasuntersuchung vor. „Aufgrund der Richtlinie zur Partikelmessung sind am Leitfaden aber noch weitere Anpassungen erforderlich“, sagte Harald Hahn.

Ende der Doppelung Eichen und Kalibrieren in Sicht?

Bewegung zeichnet sich bei einem anderen Thema ab, das für Werkstattbetreiber aktuell ein Ärgernis darstellt: der Pflicht zur Kalibrierung und Eichung von Abgasmessgeräten.

Zur Erinnerung: Ursprünglich sollte die Kalibrierung von bei hoheitlichen Prüfungen eingesetzten Messmitteln die Eichpflicht für diese Geräte ersetzen. Allerdings erkennt die Deutsche Akkreditierungsstelle DAkkS Eichungen der Eichämter nicht als gleichwertige Präzisionsnachweise an Stelle eines Kalibrierscheins an. Weil die Eichpflicht für AU-Geräte zum 1. Januar 2019 nicht ausgesetzt wurde, müssen Abgasmessgeräte seither kalibriert und geeicht werden.

Das Bundeswirtschaftsministerium BMWI hat nun am 12. Januar einen Änderungsentwurf der Eichordnung vorgelegt. Der könnte die Doppelbelastung der Gerätebetreiber durch Kalibrieren und Eichen zumindest teilweise aufheben. Denn nach dem Entwurf würde die Pflicht zur Wiederholungseichung nach der Ersteinrichtung von AU-Geräten, Opazimetern und 4-Gas-Testern gestrichen. Ausnahme: nach erfolgter Justage oder Instandsetzung müssen die genannten Geräte weiterhin auch geeicht werden.

„Zu dem Entwurf des BMWI sind zahlreiche Eingaben gemacht worden, insbesondere was das Thema Justage anbelangt. Es wird also noch einige Zeit dauern, bis der Entwurf zur Änderung der Eichordnung Gesetzeskraft erlangt“, sagte Harald Hahn.

Automobilhersteller schotten Diagnosezugänge ab

Bereits Gesetzeskraft erlangt hat am 30. Mai 2018 die so genannte Type Approval Legislation 2018/858 EU, die neue Typzulassungs-Verordnung für Europa. Obwohl in der eindeutig geregelt ist (Anhang X), dass Diagnose- und emissionsrelevante Daten bei stehendem Fahrzeug uneingeschränkt über den OBD-Port zugänglich sein müssen, schotten mehr und mehr Fahrzeughersteller diese Zugangsmöglichkeit bei erstmals



für den europäischen Markt zugelassenen Fahrzeugen ab. Dazu nutzen viele so genannte Security Gateways (SGW), elektronische Authentifizierungsverfahren, die freie Reparaturbetriebe durchlaufen müssen, um überhaupt Diagnose- oder AU-relevante Daten mit Multimarkentestern aus den Fahrzeugen auslesen zu können.

Doch diese Authentifizierungsverfahren benachteiligen markenunabhängige Reparaturbetriebe im Wettbewerb deutlich. Aus mehreren Gründen:

1. einige Fahrzeughersteller schotten die Zugänge über die OBD-Ports zu Diagnose-, Reparatur- und wartungsrelevanten Daten komplett ab und bieten für den Independent Aftermarket (IAM) bislang keinerlei Zugangsmöglichkeiten;
2. andere nutzen so genannte Security Gateways, um den Zugang zu ermöglichen;
 - a. das Problem der SGW: jeder Hersteller definiert völlig frei und individuell das Authentifizierungsverfahren über seinen SGW; Werkstätten und Werkstattausrüster haben es also täglich mit zig unterschiedlichen Authentifizierungsverfahren zu tun, da die Verfahren nicht vom Gesetzgeber für die gesamte Automobilindustrie standardisiert vorgegeben sind; das erhöht für freie Anbieter Aufwand und Kosten - ein klarer Wettbewerbsnachteil;
 - b. der Wettbewerbsnachteil wird durch die Preisgestaltung einiger Automobilhersteller für den Datenzugang über SGW verstärkt; die teilweise verlangten Gebühren für die Authentifizierungsverfahren über Security Gateways lassen sich kaum mit der gesetzlichen Forderung „diskriminierungsfreier zur Verfügung Stellung“ in Einklang bringen;
 - c. schützen Fahrzeughersteller den OBD-Port über SGW, ist völlig uneinheitlich, welche Daten frei zugänglich wie nutzbar sind; die Bandbreite reicht von ausschließlich zugänglichen EOBD-Daten (Emission) bis hin zu Reparatur- und wartungsrelevanten Daten; diese können teilweise nur ausgelesen werden, schreibender Zugriff ist bei vielen Herstellern nicht möglich: das macht beispielsweise das Löschen von Fehlercodes und damit Fehlermeldungen, die Fahrzeugführer im Display



angezeigt bekommen, unmöglich

Zugang über ExVE oder S-OTP?

„Die aktuelle Zugangspraxis über die OBD-Ports ist nach unserem Dafürhalten nicht mit den Vorschriften der Typzulassungsverordnung in Einklang zu bringen. Wir stimmen uns hierzu eng mit den Kollegen innerhalb der EGEA und anderen europäischen Verbänden ab. Die Zeit drängt und es ist jetzt am Gesetzgeber, hier dringend aktiv zu werden“, betonte Harald Hahn. Ein Expertengremium hat auf europäischer Ebene darum einen Fragenkatalog zum Thema Cybersecurity formuliert und an die verantwortlichen politischen Gremien adressiert. Dabei geht es auch um künftige „over the air-Zugriffe“ auf Fahrzeuge, die bislang ebenfalls unregelt *sind*.

Für diese Art von Zugriffen favorisieren die Fahrzeughersteller ebenfalls das Modell ExVE (extended vehicle).

Das lehnt der IAM nicht nur deshalb ab, weil es für den Zugriff auf Echtzeitdaten völlig untauglich ist. „Die Hersteller behielten beim Modell ExVE immer die Kontrolle, auch über den Wettbewerb, und würden stets erfassen können, wer gerade mit wem worüber kommuniziert“, sagte Harald Hahn.

Der IAM favorisiert für alle Zugriffe auf Fahrzeugdaten die Umsetzung des Modells S-OTP, Secure Open Telematics Platform. Dabei könne man den nachvollziehbaren Sicherheitsbedenken der Fahrzeughersteller vor unzulässigen, manipulativen Zugriffen auf Fahrzeugsysteme von außen sehr wirksam mit dem Sicherheitszertifizierungssystem SERMI (www.vehiclesermi.eu) begegnen.

„Damit hat der IAM eindrücklich bewiesen, dass der sichere Zugriff auf sicherheitsrelevante Wartungs- und Reparaturdaten im Rahmen der Euro 5/6-Verordnung möglich ist und Missbrauch effektiv ausgeschlossen wird“, sagte Harald Hahn abschließend.



Weitere Informationen:

Geschäftsstelle	Telefon: +49 8106 99960-27
ASA-Bundesverband	Fax: +49 8106 99960-34
Amselweg 2a	E-Mail: geschaeftsstelle@asa-verband.de
85591 Vaterstetten	Internet: www.asa-verband.de