

Positionspapier

EU-Typgenehmigung

1. Zusammenfassung

Am 27. Januar 2016 wurde mit dem Papier 2016/0014 (COD) ein Vorschlag der Kommission veröffentlicht. Dieser zielt darauf ab, das Typgenehmigungsverfahren im Hinblick auf folgende, in der Vergangenheit strittige Punkte zu verbessern:

- Vereinheitlichung der Interpretation der Vorschriften durch die Typgenehmigungsbehörden,
- Stringentere und einheitliche Prozesse für den Fall von Nichtkonformitäten.

Um dies sicherstellen zu können, plant die Kommission, folgende Punkte in den Typgenehmigungsprozess einzuführen bzw. stringenter zu gestalten:

- Marktüberwachung durch die Mitgliedsstaaten und die Kommission,
- Einführung nationaler Gebührenordnungen zum Zwecke der Erhebung nationaler Gebühren für die Typgenehmigung von Pkws, aus denen die Typgenehmigungsverfahren und zusätzlich die Marktüberwachung finanziert werden sollen,
- Festlegung eines Verfahrens für Fälle der Nichtkonformität oder auch unterschiedlicher Interpretationen,
- Typgenehmigungen sollen künftig maximal fünf Jahre Gültigkeit haben.

Die deutsche Industrie unterstützt ausdrücklich die Zielstellung, das Typgenehmigungsverfahren im Sinne der oben bezeichneten Zielstellung der Kommission zu verbessern. Allerdings sollten dabei folgende Punkte beachtet werden:

- Für die Durchführung und Finanzierung der Marktüberwachung sollte ein transparentes und ausgewogenes System gefunden werden;
- Die Finanzierung der Marktüberwachung sollte nicht an nationale Typprüfungsgebühren gekoppelt werden. Die Mitgliedsstaaten müssten – da wenig Typprüfungsaufkommen – diese Gebühren exorbitant steigern;
- Die Einführung nationaler Gebührenordnungen ist abzulehnen, da diese u. a. im Widerspruch zur konsequenten Anwendung des gemeinsamen Rechtsrahmens für die Vermarktung von Produkten (Beschluss 768/2008/EG) stehen und zu keiner Verbesserung des europäischen Typgenehmigungssystems beitragen würden;
- Die Prüfverfahren im Typgenehmigungsverfahren müssen praktikabel sein und einheitlichen Interpretationen unterliegen;

Dokumenten Nr.
D 0815

Datum
16. September 2016

Seite
1 von 6

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband BUSINESSEU-
ROPE

Telekontakte
T: +3227921009
F: +3227921034

Internet
www.bdi.eu

E-Mail
L.Kneer@bdi.eu

- Maßnahmen im Falle von Nichtkonformitäten sollten angemessen sein – es sollte zwischen sicherheitskritischen und formellen Abweichungen unterschieden werden;
- Für auslaufende Serien sowie für stufenweise gefertigte Fahrzeuge sollten angemessene und EU-weit harmonisierte Prozeduren festgelegt werden;
- Die höchstzulässige Stückzahl für Kleinserien in der Fahrzeugklasse N2 sollte für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben angehoben bzw. der Fahrzeugklasse N1 angepasst werden;
- *Nach Aussage der Kommission muss nach spätestens fünfjähriger Laufzeit ein neuer Typ homologiert werden. Dem kann nicht zugestimmt werden. Anstelle der fünfjährigen Gültigkeit sollte eine Review von Gesamtfahrzeugtypgenehmigungen durch eine andere Typgenehmigungsbehörde implementiert werden.*

2. Sachstand

Marktüberwachung

Die deutsche Industrie unterstützt die Einführung der Marktüberwachung. Wichtig dabei ist jedoch die Effizienz der jeweils eingeführten Maßnahme. Es sollte sichergestellt werden, dass nur die ausgewählte Marktüberwachungsbehörde (MÜB) auf den OEM zukommt.

Der BDI fordert daher:

- Um in der Europäischen Union „Gebührengerechtigkeit“ sicherzustellen, sollte ein transparentes und angemessenes Verfahren entwickelt werden, das die Situation in den einzelnen Mitgliedsstaaten sowie die finanzielle Planbarkeit für die Industrie berücksichtigt. Aus Gründen der Gleichbehandlung sollte die Marktüberwachung nicht über den Typgenehmigungs-Fonds finanziert werden. Das würde Komponenten die außerhalb der EU nach UNECE-Vorschriften typgenehmigt werden unangemessen bevorteilen. In anderen Branchen werden die Kosten der Marktüberwachung von den Behörden getragen.
- Die Typgenehmigung ist eine hoheitliche Aufgabe. Daher sollte jedes Fahrzeug oder Bauteil, das Gegenstand der Marktüberwachung ist, von den Marktüberwachungsbehörden im Markt auf eigene Kosten gekauft oder gemietet werden, um Unabhängigkeit und Repräsentativität zu gewährleisten. Dies wird auch in den USA und Südkorea auf diese Weise gehandhabt.

Keine nationalen Gebührenordnungen für die Leistung der technischen Dienste im Rahmen der Typgenehmigung von Fahrzeugen

Als Reaktion auf die Abgasproblematik bei Dieselfahrzeugen wird im EU-Verordnungsvorschlag zur Überarbeitung der Fahrzeugtypgenehmigung ein grundlegender Systemwechsel hinsichtlich des Auftragsverhältnisses zwischen Technischen Diensten und Herstellern vorgeschlagen und wie folgt begründet:

„Die Unabhängigkeit der technischen Dienste gegenüber den Herstellern sollte unter anderem dadurch sichergestellt werden, dass unmittelbare oder mittelbare Zahlungen der Hersteller für die durchgeführten Typgenehmigungskontrollen und -prüfungen vermieden werden.“

Die deutsche Wirtschaft hält nationale Gebührenordnungen und ein ggfs. verändertes Auftragsverhältnis aus u. a. folgenden Gründen weder für verhältnismäßig noch für erforderlich, um das System der europäischen Typgenehmigung von Fahrzeugen zu verbessern.

1. Die Einführung nationaler Gebührenordnungen für die Ausübung der Tätigkeiten Technischer Dienste im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens steht im Widerspruch zur konsequenten Anwendung des gemeinsamen Rechtsrahmens für die Vermarktung von Produkten (Beschluss 768/2008/EG). Dieser ist die tragende Säule für innovationsfreundliche, effiziente und moderne Produktregulierung im europäischen Binnenmarkt. Hiernach müssen Hersteller von Produkten mit hohem Risikopotenzial unabhängige Dritte für die Vermarktung ihrer Produkte einbinden. Diese Stellen weisen gleichermaßen ihre Kompetenz und Unabhängigkeit mittels hoheitlicher Akkreditierung sowie im Rahmen der Benennung durch nationale Behörden nach. Daher können die Hersteller europaweit einen Technischen Dienst ihrer Wahl beauftragen. Dies ist folgerichtig, weil letztlich der Hersteller die vollständige Verantwortung für die Produktkonformität trägt.
2. Entgegen den Anforderungen der *Better Regulations Guidelines* wurde zum systemfremden Vorschlag der Einführung nationaler Gebührenordnungen im Rahmen der Folgenabschätzung keine Studie (Competitive Proofing Study) angefertigt, die die Auswirkungen auf die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Technischen Dienste im Binnenmarkt sowie im internationalen Umfeld untersucht. Diese Studie hätte erfolgen müssen, weil die von der EU-Kommission selbst aufgestellten Kriterien der „*quality or the originality*“ der Dienstleistungserbringung durch den Gebührenordnungsvorschlag nachhaltig betroffen sind. Denn sowohl die Wahl des Dienstleisters als auch die Preisgestaltung für die Dienstleistungserbringung werden bislang zwischen den Wirtschaftsteilnehmern Technischer Dienst und Hersteller privatautonom bestimmt. Eine solch gravierende Beschränkung der Marktteilnehmer, die die Einführung einer Gebührenordnung nach sich zieht, hätte einer gründlichen Analyse bedurft.

Verbesserung im System der EU-Typgenehmigung

Die deutsche Industrie unterstützt die Einführung von Vorschriften zur effektiven Marktüberwachung von Pkw in den europäischen Typgenehmigungsvorschriften. Die Vorschriften müssen klarer und präziser gefasst werden, um ein qualitativ hochwertiges und sicheres Typgenehmigungsverfahren sicherzustellen. Die Unabhängigkeit der Technischen Dienste und der Typgenehmigungsbehörden soll weiter gestärkt werden. Nationale Gebührenordnungen und ein ggfs. verändertes Auftragsverhältnis sind jedoch keine geeigneten Mittel, um die Unabhängigkeit der Technischen Dienste

zu gewährleisten. Aus unserer Sicht kann (wie im Entwurf bereits vorgesehen) durch eine Nachjustierung der Rechte und Pflichten der Technischen Dienste sowie eine EU-weit einheitliche Anwendung der behördlichen Aufsichtspflichten das geltende System verbessert werden.

Die deutsche Industrie unterstützt eine anlassbezogene Offenlegung der Softwarekonzepte für die Abgasemission (RDE) durch den Hersteller gegenüber der Typgenehmigungsbehörde und die Überprüfung der Software. Dabei müssen in den Einzelvorschriften das anzuwendende Prüfverfahren und deren Umfang unter den Maßgaben des Know-how Schutzes detailliert beschrieben werden.

Wichtig zudem ist, dass auf Basis rechtmäßiger Prüfungen erteilte Typgenehmigungen auch dann gültig bleiben, wenn der betreffende Technische Dienst seine Zulassung verlieren sollte.

Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI)

Der Vorschlag der EU-Kommission ist grundsätzlich zu begrüßen, mit dem existierende Vorschriften für Reparatur- und Wartungsinformationen unverändert in die TypgenehmigungsVO übernommen würden. Allerdings ist festzustellen, dass es durch die Übertragung der Anforderungen doch zu Änderungen gekommen ist. Die Maßgaben für leichte (Euro6) und schwere Fahrzeuge (Euro6) unterscheiden sich. Dies muss berücksichtigt und korrigiert werden.

Verfahren bei Nichtkonformität:

Der Kommissionsvorschlag zielt auf die Einführung sehr restriktiver Maßnahmen im Falle von Nichtkonformitäten, z. B. eines automatischen Verkaufsverbots für Importeure. Bei der Planung solcher Maßgaben sollten folgenden Elemente berücksichtigt werden:

- Die genehmigende Behörde sollte weiterhin zentrale Stelle für die Erfassung und Bearbeitung von Nichtkonformitäten sein.
- Es muss hierbei zwischen ernsthaften Risiken für Sicherheit und Umwelt sowie anderen Nichtkonformitäten unterschieden werden.
- Sanktionssysteme sollen angemessen sein, dies sollte auch einschließen, die Betroffenen anzuhören und zu beteiligen. Nur im Falle nachweislich ernsthafter Risiken sind unmittelbare Maßnahmen gerechtfertigt. Wenn eine Nichtkonformität eindeutig festgestellt ist, können die Behörden entscheiden, wie angemessen weiter verfahren werden soll.
- Da Importeure aufgrund der Tatsache, dass sie vor allem im Land lediglich mit einer Vertriebsorganisation vertreten sind (keine Produktion, meist auch keine R&D-Bereiche), nicht das Know-how haben, zu entscheiden, welche Nichtkonformität tatsächlich risikobehaftet ist, muss auch hier die Verpflichtung eingeführt werden, den Hersteller zu konsultieren. Entscheidungen sollten dann wie im vorherigen Punkt beschrieben getroffen werden.
- Insbesondere im Falle von Nichtkonformitäten, die z. B. auf irrtümlich erfolgten Dokumentationsfehlern beruhen, wäre ein sofortiges Verkaufsverbot völlig unangemessen.

Harmonisierung der existierenden Prozesse Auslaufende Serien

Die deutsche Industrie begrüßt vor dem Hintergrund der bislang EU-weit unterschiedlichen Verfahrensweisen die Einführung harmonisierter Vorschriften für das Inverkehrbringen auslaufender Serien.

Allerdings ist die vorgeschlagene Übergangsfrist von 12 Monaten ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Vorschrift unnötig kurz und birgt vermeidbare kommerzielle Risiken für die Händler, da diese nach dieser Frist nicht einmal einzelne Fahrzeuge in den Verkehr bringen dürfen.

Die deutsche Industrie unterstützt dagegen die Eintragung des Produktionsdatums in das CoC-Papier. Dieses Datum ist ein zweifelsfreier Indikator dafür, welche Vorschriften das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Produktion einhalten musste und ob es somit im Sinne der auslaufenden Serie zulassungsfähig ist.

Höchstzulässige Stückzahl für Kleinserien

Die deutsche Industrie würde eine Erhöhung beziehungsweise Gleichsetzung der höchstzulässigen Kleinserien-Stückzahlen für alternative Fahrzeuge in den Fahrzeugklassen N1 und N2 begrüßen. Wie der Vorschlag der Kommission zu Recht betont, sollten Fahrzeugkleinserien-Herstellern durch alternative Typgenehmigungsmodelle angemessene Flexibilität verschafft werden. Es darf hier aber nicht außer Acht gelassen werden, dass dies auch für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gilt. Elektrofahrzeuge haben aufgrund der schweren Batterie ein höheres Gesamtgewicht als konventionelle Fahrzeuge. Dies führt bei Fahrzeugen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen (N1) dazu, dass sie in der Elektroausführung bei gleicher Ladekapazität diese Gewichtsgrenze überschreiten und damit in die N2 Kategorie fallen. Um hier ausreichend Flexibilität zu ermöglichen, müssen die Ausgangsbedingungen gleich aufgestellt sein und die höchstzulässigen Kleinserien-Stückzahlen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in der Fahrzeugklasse N2 angepasst werden.

EU-Einzelzulassung und EU-Zulassung kleiner Serien

Die deutsche Industrie unterstützt den Vorschlag der Kommission, die Zulassung von Einzelfahrzeugen und von kleinen Serien EU-weit zu harmonisieren. Wichtig dabei ist, dass dies nicht allein für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt, sondern auch für schwere Nutzfahrzeuge.

Auslaufen der Gültigkeit der Typgenehmigung

Die deutsche Industrie unterstützt diesen Vorschlag für Gesamtfahrzeuggenehmigungen, wenn der Prozess einfach und unbürokratisch implementiert wird. Eine bei geringerem administrativem Aufwand wirksamere Alternative wird unten beschrieben. *Nach Aussage der Kommission soll jedoch in jedem Falle nach spätestens fünf Jahren ein neuer Typ homologiert werden. Dies ist nicht praktikabel und kann nicht unterstützt werden.*

Bei Teile- oder Systemgenehmigungen wäre die administrative Belastung schon alleine durch die große Anzahl der Genehmigungen außerordentlich hoch (eine Fahrzeuggenehmigung kann ca. 40 bis 400 Einzelgenehmigungen beinhalten). Darüber hinaus sollte es, um eine Produktionsunterbrechung zu vermeiden, auf Antrag des Herstellers möglich sein, die Neubeurteilung und Verlängerung der Fahrzeuggenehmigung auf einen Zeitpunkt vor Ablauf der fünf Jahre vorzuziehen.

Zu beachten ist, dass Ersatzteile noch lange nach Ende der Serienproduktion eines Fahrzeuges benötigt werden. Dementsprechend müssen sie die Anforderungen der Typgenehmigung eines Fahrzeugs vor Serienende erfüllen. Eine Einschränkung der Gültigkeit von Typgenehmigungen für Ersatzteile wäre daher nicht sinnvoll.

Ein einfacher und unbürokratischer Prozess könnte durch Einführung eines Reviews nach 5 Jahren durch eine andere Typgenehmigungsbehörde als die ursprüngliche implementiert werden. Bei Feststellung der Konformität sollte die ursprüngliche Genehmigung unverändert für weitere 5 Jahre gültig sein. Diese Variante eines Peer-Reviews ist im Entwurf auch für die Überprüfung der Genehmigungsbehörden untereinander vorgesehen und würde den von der Kommission angestrebten Zielen

- Vereinheitlichung der Interpretation der Vorschriften durch die Typgenehmigungsbehörden,
- stringenter und einheitliche Prozesse für den Fall von Nichtkonformitäten

gerecht werden. Gleichzeitig würden der administrative Aufwand reduziert und das Risiko einer zeitlichen Lücke zwischen Auslauf der Gültigkeit und Erneuerung der Genehmigung eliminiert werden.