

Datum
19.07.2016

Keine nationalen Gebührenordnungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen

Im EU-Verordnungsvorschlag¹ wird 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.“²

VdTÜV und DEKRA halten nationale Gebührenordnungen und ein ggfs. verändertes Auftragsverhältnis weder für verhältnismäßig noch für erforderlich, um die Unabhängigkeit der Technischen Dienste zu gewährleisten. Zwischen den Softwaremanipulationen einzelner Fahrzeughersteller und der Unabhängigkeit der Technischen Dienste besteht kein logischer Sachzusammenhang.

Begründung:

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/EG³). 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 Unabhängigkeit⁴ 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*⁵ 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

¹ Vgl. Artikel 30 des Verordnungsentwurfs KOM 2016/0014

² Vgl. Erwägungsgrund 17 des Verordnungsentwurfs KOM 2016/0014

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:218:0082:0128:de:PDF>

⁴ Im Beschluss 768/2008/EG Anhang I, Kapitel R4, Artikel R17 sind die Anforderungen an die Unabhängigkeit, Objektivität und Unparteilichkeit von notifizierten Stellen (in diesem Zusammenhang: Technische Dienste) im Detail festgelegt.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/brtoolboxen.pdf>, hier Seite 111 f

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.⁶ Eine solch gravierende Beschränkung der Marktteilnehmer, die die Einführung einer Gebührenordnung nach sich zieht, hätte einer gründlichen Analyse bedurft.

Indem der Gesetzgeber mit festen Gebührensätzen in die freie Preisgestaltung der Technischen Dienste eingreift, führt dies zudem absehbar zu nachteiligen Einflüssen auf die Weiterentwicklung der Dienstleistungserbringung (Prüfausrüstungen und -einrichtungen sowie Qualifizierung des Personals) und beeinträchtigt eine kontinuierliche Anpassung an den technologischen Fortschritt. Somit kommt es insgesamt zu Einbußen bei der Innovationskraft. Denn für Technische Dienste bestehen bei festen Gebührenordnungen kaum Anreize, notwendige Investitionen zu tätigen, um den technologischen Fortschritt („*technological development and innovation*“⁷) aktiv zu begleiten.

Der Gebührenvorschlag entbehrt somit den Sorgfaltsmaßstäben entsprechend der *Better Regulation Guidelines* der EU-Kommission und ist folglich für den Bereich der Typgenehmigung zu streichen.

3. Darüber hinaus würde die Einführung von Gebührenordnungen mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass Typgenehmigungsprüfungen von einzelnen Fahrzeugkomponenten nach UN ECE Regularien in größerem Umfang als bislang in Staaten außerhalb der EU/Drittstaaten verlagert werden. Denn dort hätten Technische Dienste und Hersteller auch weiterhin die Möglichkeit, ohne staatliche Einschränkungen (Gebührenordnungen) die erforderlichen Prüfungen durchzuführen. Prüfergebnisse von Technischen Diensten müssen gemäß dem UN ECE Abkommen von 1958 von den Typgenehmigungsbehörden der Signatarstaaten gegenseitig anerkannt werden. Die vorgenannte Entwicklung wird dazu führen, dass erstens das europäische Typgenehmigungsverfahren faktisch umgangen und damit im internationalen Kontext geschwächt wird sowie zweitens, das von der Kommission selbst verfolgte Ziel, die finanziellen Beziehungen zwischen Technischen Diensten und Herstellern aufzulösen, insgesamt nicht erreicht wird.

⁶ The quality or the originality of a sector's supply of goods or services (innovative competitiveness) - technological development and innovation (of products and/or processes) are of primary importance for both the cost of inputs and the value of outputs;

⁷ Siehe Fußnote 6