SCHADEN.NEWS




31.07.2019

# SONDERAUFBAUTEN: ZKF FORDERT EINHEITLICHE REGELUNG ZUM WLTP-NACHWEIS

Eine bundeseinheitliche Vorgehensweise im Umgang mit dem WLTP-Nachweis im Einzelgenehmigungsverfahren für vervollständigte und nach WLTP homologisierte Fahrzeuge, welche die vom Fahrzeughersteller festgelegten Grenzen der maximalen Masse oder Stirnfläche überschreiten, existiert derzeit nicht. Zu dieser Einschätzung gelangt der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) in einer aktuellen Presseinformation und warnt vor möglichen Konsequenzen. Da für solche Fahrzeuge mit den Berechnungstools der Hersteller kein $CO_2$-Nachweis erstellt werden kann, könne die Zulassung von den Behörden verweigert werden.

## WLTP IST WICHTIGES THEMA FÜR DIE AUFBAUHERSTELLER

Bereits im Juni hatte der ZKF die Leiter der Technischen Dienste (DEKRA, TÜV und KÜS) und Vertreter der Länder-Verkehrsbehörden zu einem Erfahrungsaustausch eingeladen, um die Vorgehensweise im Einzelgenehmigungsverfahren für WLTP-geprüfte Fahrzeuge zu klären. Nach intensiver Diskussion über die Auslegung und Lesart der Richtlinien und Verordnungen konnte in der Gesprächsrunde jedoch keine gemeinsame Auffassung hinsichtlich des Einzelgenehmigungsverfahrens nach § 13 EG-FGV ab 1. September 2019 festgestellt werden. Zu einer weiteren Gesprächsrunde kamen die europäischen Transporter-Hersteller, Prüfgesellschaften und Verbände der Branche zum „2. Erfahrungsaustausch WLTP“ nach Friedberg, um über den aktuellen Stand der WLTP Berechnungstools und die weitere Entwicklung zu beraten. Hierbei wurde erneut die Dringlichkeit der Thematik für die Branche deutlich. In Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Metall tauscht sich der ZKF derzeit mit den Ministerien und Prüfgesellschaften bezüglich einer möglichst bundeseinheitlichen Regelung aus.

## UNTERSCHIEDLICHE REGELUNGEN DER LÄNDER KÖNNTEN ZU WETTBEWERBSVERZERRUNG FÜHREN

Gegenwärtig gebe es nur in wenigen Bundesländern Erlasse der jeweiligen Verkehrsministerien, die eine Ausnahme des WLTP-Nachweises im Einzelgenehmigungsverfahren ermöglichen. Um eine Wettbewerbsverzerrung sowie einen Zulassungstourismus zu vermeiden, ist es aus Sicht des ZKF allerdings erforderlich, diese Regelung auf die gesamte Bundesrepublik auszuweiten.

## NÄCHSTE STUFE DES WLTP-VERFAHRENS GILT AB 1. SEPTEMBER 2019

Gesichert ist, dass jeder Fahrzeughersteller zum Stichtag 1. September 2019 ein Online-Berechnungstool zur Bestimmung des $CO_2$-Wertes nach Vervollständigung von Basisfahrzeugen zur Verfügung haben wird. Die Aufbauhersteller müssen jedoch davon ausgehen, dass zukünftig nicht mehr jeder Umbau oder jede Art von Aufbau die vorgegebenen Grenzwerte für Masse und Stirnfläche erfüllen kann. Diese Grenzwerte sind je nach Hersteller und Modell unterschiedlich, weshalb die Vorgaben rechtzeitig beachtet werden müssen. Grundsätzliche Ausnahmen können die Fahrzeughersteller nicht machen, weil die Fahrzeuge zukünftig dem ISC-Monitoring unterliegen, das die Übereinstimmung der Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen überwacht. Werden die Schadstoffwerte im Falle einer RDE-Überprüfung überschritten, drohen den Fahrzeugherstellern empfindliche Strafzahlungen.

Nach europäischer Gesetzgebung werden lediglich Fahrzeuge, die nach Erstzulassung verändert wurden, von diesem Monitoring ausgenommen. Derzeit ist die Bestimmung des $CO_2$-Wertes mit Hilfe der Berechnungstools nur für vervollständigte Basisfahrzeuge mit Euro-6-Motoren erforderlich, die unter dem Prüfzyklus WLTP fallen. Die Emissionswerte von Motoren größerer Fahrzeuge, die der Schadstoffklasse Euro VI unterliegen, werden auf dem Motorenprüfstand ermittelt und können für vervollständigte Fahrzeuge übernommen werden.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass zukünftig für sämtliche Fahrzeuge nach Aufbaumontage ein $CO_2$-Nachweis erbracht werden muss. Die EU arbeitet bereits an Vorschriften für die $CO_2$-Zertifizierung von Lkw und deren Aufbauten, Bussen und Anhängern.

Christoph Hendel