



# QUALITÄTSSICHERUNG

ALS GRUNDLAGE DES EU- UND UNECE-TYPGENEHMIGUNGS-  
VERFAHRENS FÜR FAHRZEUGE UND FAHRZEUGTEILE

# VORWORT



---

## **HERSTELLER-ANFANGSBEWERTUNG UND MASSNAHMEN ZUR SICHERSTELLUNG DER ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION – CONFORMITY OF PRODUCTION (COP).**

Eine funktionierende Qualitätssicherung ist die Grundlage des Typgenehmigungsverfahrens. Dabei sind die dort geltenden Anforderungen an die Qualitätssicherung nicht mit denen eines viel weiter gehenden Qualitätsmanagementsystems nach EN ISO 9001 gleichzusetzen

Diese Broschüre soll Ihnen als Hersteller helfen eine einfache, aber effektive und den Anforderungen des Typgenehmigungsverfahrens genügende Qualitätssicherung aufzubauen. Als Inhaber einer Typgenehmigung dürfen Sie die genehmigten Objekte in unbegrenzter Stückzahl in Verkehr bringen und an Händler bzw. Endkunden ausliefern. Im Gegensatz zur Einzelgenehmigung findet dabei keine weitere Überprüfung auf Vorschriftsmäßigkeit durch einen unabhängigen Dritten (Technischer Dienst) mehr statt. Die gesamte Verantwortung für die Vorschriftsmäßigkeit des genehmigten Objekts liegt daher allein bei Ihnen als Genehmigungsinhaber.

Aus diesem Grund erfordert das Typgenehmigungsverfahren, dass Sie als Genehmigungsinhaber Qualitätssicherung betreiben. Damit soll sichergestellt werden, dass jedes Fahrzeug, System, Bauteil oder jede selbstständige technische Einheit so hergestellt wird, dass es (sie) in jeder Hinsicht mit der Typgenehmigung übereinstimmt und die Anforderungen eingehalten werden. Eine funktionierende Qualitätssicherung gewährleistet außerdem, dass die Typgenehmigung dem aktuellen Stand entspricht.

Die grundlegenden Anforderungen an die Qualitätssicherung sind dabei in jedem Fall gleich, ganz egal ob es sich bei der jeweiligen Typgenehmigung um die Genehmigung eines Bauteils wie eines Scheinwerfers, einer selbstständigen technischen Einheit wie eines hinteren Unterfahrschutzes, eines Systems, also eines Fahrzeugs hinsichtlich bestimmter Eigenschaften, oder auch eines ganzen Fahrzeugs handelt.

Je nach betroffenem Rechtsakt gelten jedoch natürlich noch die verschiedenen zusätzlichen spezifischen Anforderungen und Vorschriften.

Als erfahrener Technischer Dienst unterstützen wir Sie natürlich bei allen Fragen zur Qualitätssicherung im Typgenehmigungsverfahren und stehen Ihnen gerne auch bei der Vorbereitung und auch Durchführung der Hersteller-Anfangsbewertung zur Seite. Das Verfahren der Hersteller-Anfangsbewertung unterscheidet sich je nach Typgenehmigungsbehörde. Gerne beraten wir Sie detailliert zu den Unterschieden.

Wir empfehlen Ihnen außerdem das Merkblatt zur Anfangsbewertung (MAB), herausgegeben vom Kraftfahrt-Bundesamt, das Sie kostenfrei auf der Seite [www.kba.de](http://www.kba.de) im Bereich Fahrzeugtechnik – Typgenehmigungen herunterladen können.

# INHALT



1	Hersteller-Anfangsbewertung _____	4
1.1	Nachweis durch Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001 _____	4
1.2	Nachweis durch Bestätigung einer Behörde eines anderen Mitgliedstaates _____	5
1.3	Nachweis durch Begehung vor Ort _____	5
2	Genehmigungsrelevante Anforderungen _____	6
2.1	Anforderung an die Dokumentation Ihrer Qualitätssicherung _____	6
2.2	Kenntnis der Vorschriften – Ansprechpartner für Belange des Typgenehmigungsverfahrens _____	6
2.3	Änderungen des Genehmigungsobjekts _____	7
2.4	Beachtung von Terminen und Fristen _____	7
2.5	Informationen an die Genehmigungsbehörde _____	7
2.6	Bereitstellung von Dokumenten/Übereinstimmungsbescheinigungen _____	7
2.7	Kennzeichnung der Genehmigungsobjekte _____	7
2.8	Kompetenz des Personals in der Fertigung _____	8
2.9	Möglichkeit einer Rückrufaktion _____	8
2.10	Allgemeine Qualitätsanforderungen _____	8
2.11	Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion – Conformity of Production (CoP) _____	8
2.11.1	Verantwortlichkeiten _____	8
2.11.2	CoP-Prüfanweisungen und Prüfaufzeichnungen _____	9
2.11.3	Rahmenbedingungen der CoP-Prüfungen _____	9
2.11.3.1	Eignung und Zustand der Prüftechnik _____	9
2.11.3.2	Prüfumgebung _____	9
2.11.3.3	Prüfart und -umfang _____	10
2.11.4	Auswertung von Prüfergebnissen _____	10
2.11.5	Fremdfertigung _____	10
3	Hilfreiche Links _____	11
4	Glossar _____	12
5	Kontakt _____	14

# 1

## HERSTELLER-ANFANGSBEWERTUNG



Bevor Sie als Hersteller Typgenehmigungen erlangen können, müssen Sie bei der jeweiligen Typgenehmigungsbehörde das Verfahren der so genannten Hersteller-Anfangsbewertung positiv abschließen. Je nach Typgenehmigungsbehörde unterscheidet sich der Prozess der Hersteller-Anfangsbewertung. Im Weiteren wird das Verfahren der Hersteller-Anfangsbewertung durch das Kraftfahrt-Bundesamt im Detail beschrieben.

Der erste Teil der Hersteller-Anfangsbewertung besteht dabei aus einer Selbstauskunft, in der Sie formale Angaben zu Ihrem Unternehmen machen müssen. Dazu ist im „Merkblatt zur Anfangsbewertung“ der Vordruck 5.1 auszufüllen. Außerdem ist ein aktueller und beglaubigter Handelsregisterauszug bzw. eine Gewerbebeantragung erforderlich.

Die ausgefüllten Vordrucke und die beglaubigten Unterlagen müssen im Original an das KBA geschickt werden. Den beglaubigten Handelsregisterauszug können Sie übrigens häufig ganz einfach per E-Mail bei Ihrem zuständigen Amtsgericht beantragen.

Der zweite und zentrale Teil der Hersteller-Anfangsbewertung ist die Bewertung der Qualitätssicherung. Dabei wird geprüft, ob sichergestellt ist, dass die Fahrzeuge oder Fahrzeugteile hinsichtlich der genehmigungsrelevanten Eigenschaften in gleichbleibender Qualität in Verkehr gebracht werden können. Äußerst wichtig ist auch, dass Möglichkeiten für Rückrufe von fehlerhaften oder nichtkonformen Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen bestehen.

Als Nachweis der ausreichenden Qualitätssicherung gegenüber der Genehmigungsbehörde gibt es drei relevante Möglichkeiten.

### 1.1 NACHWEIS DURCH ZERTIFIZIERUNG NACH DIN EN ISO 9001 ODER EINER MINDESTENS GLEICHWERTIGEN HARMONISIERTEN NORM

Wenn Sie das Kraftfahrt-Bundesamt als Genehmigungsbehörde wählen möchten, dann müssen Sie dabei noch beachten, dass die Zertifizierungsstelle ein vom KBA benannter Technischer Dienst ist und die Zertifizierung auch die Herstellung der Genehmigungsobjekte umfasst. Zusätzlich müssen die genehmigungsrelevanten Anforderungen (GRA, siehe unten) auch Bestandteil der Zertifizierung sein und im Zertifikat ausgewiesen werden. Existiert eine Zertifizierung ohne GRA, so gibt es die Möglichkeit, diese im Zuge der nächsten Auditierung nachzuholen. Typgenehmigungen werden dann bis zum erfolgten Nachweis unter Vorbehalt erteilt.

In diesem Fall ist im „Merkblatt zur Anfangsbewertung“ das Formular 5.3 auszufüllen. Der Technische Dienst, der für die Zertifizierung verantwortlich ist, muss zudem bestätigen, dass die genehmigungsrelevanten Anforderungen beim nächsten regelmäßigen Audit bzw. bei der Rezertifizierung mit überprüft werden. Beim Audit ist dann durch den Auditor ein zusätzlicher Bericht auszufüllen, der im Anschluss an das Kraftfahrt-Bundesamt geschickt wird, die so genannte „CoP-Auskunft“. Diese Berichtsvorlage und ein ausgefülltes Beispiel davon finden Sie auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts.

---

## 1.2

### **NACHWEIS DURCH BESTÄTIGUNG EINER BEHÖRDE EINES ANDEREN MITGLIEDSTAATES**

Wenn Sie bereits Inhaber von Typgenehmigungen sind und Genehmigungen bei einer anderen Genehmigungsbehörde beantragen möchten, dann reicht eine Bestätigung über eine erfolgreich verlaufene Anfangsbewertung Ihrer Behörde in der Regel aus.

## 1.3

### **NACHWEIS DURCH BEGEHUNG VOR ORT**

Hinter der so genannten „Begehung vor Ort“ verbirgt sich nichts anderes als eine Auditierung und Bewertung Ihres Qualitätssicherungssystems in Hinblick auf die genehmigungsrelevanten Anforderungen (siehe Ziffer 2).

Die Begehung kann durch die Genehmigungsbehörde oder in Absprache mit der Behörde auch durch uns als Technischer Dienst erfolgen.

Bei der Begehung wird durch uns ein Audit-Bericht angefertigt, der im Anschluss an das Kraftfahrt-Bundesamt geschickt wird: die so genannte „CoP-Auskunft“. Die Vorlage des Dokuments „CoP-Auskunft“ und ein ausgefülltes Beispiel davon finden Sie auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts.

## 2

# GENEHMIGUNGSRELEVANTE ANFORDERUNGEN



Im Typgenehmigungsverfahren müssen Sie eine Qualitätssicherung betreiben, die sicherstellt, dass die Genehmigungsobjekte auch in jeder Hinsicht der Genehmigung entsprechen. Außerdem müssen Genehmigungen natürlich auch den aktuellen Vorschriften entsprechen und dürfen nicht veraltet sein. Folgende genehmigungsrelevante Anforderungen der Qualitätssicherung sind zu beachten:

### 2.1

#### **ANFORDERUNG AN DIE DOKUMENTATION IHRER QUALITÄTSSICHERUNG**

Als Hersteller müssen Sie nicht unbedingt ein vollständiges Qualitätsmanagementhandbuch vorweisen, denn der Schwerpunkt liegt auf einer sinnvollen und funktionierenden praxisorientierten Qualitätssicherung.

Wichtige Sachverhalte müssen Sie jedoch schriftlich fixieren. Dazu zählen insbesondere die Prüfverfahren, mit denen Sie die Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten (siehe weiter unten).

Außerdem sollten Sie mindestens ein Organigramm Ihrer Unternehmensstruktur anfertigen, in dem die Zuständigkeiten der jeweiligen Stellen klar erkennbar sind.

Beschreiben Sie zusätzlich zu diesem Organigramm, wie die jeweiligen Stellen untereinander agieren und wie die weiter unten aufgeführten Punkte umgesetzt sind – dann sind grundlegende Anforderungen erfüllt.

Eine Meldestruktur und Eskalationspläne (Produktionslenkungspläne) müssen vorhanden sein. Das bedeutet, es muss erkennbar sein, welche Mitarbeiter in den jeweiligen Informationsflüssen mit eingebunden werden und welche Aktionen erfolgen.

Stellen Sie bitte sicher, dass interne und externe Dokumente allen relevanten Mitarbeitern immer in aktueller Fassung zur Verfügung stehen und keine veralteten Dokumente verwendet werden.

### 2.2

#### **KENNTNIS DER VORSCHRIFTEN – ANSPRECHPARTNER FÜR BELANGE DES TYPGENEHMIGUNGSVERFAHRENS**

Zumindest eine Person (plus Vertreter) in Ihrem Unternehmen sollte für die Belange des Typgenehmigungsverfahrens zuständig sein und als Ansprechpartner für Behörden und Technische Dienste fungieren. Sinnvoll ist, wenn dafür ein Mitarbeiter ausgewählt wird, der auch für die Qualitätssicherung zuständig ist oder zumindest Berührung damit hat. Dieser Mitarbeiter sollte entsprechend kompetent sein und Kenntnis über die genehmigungsrelevanten Anforderungen besitzen und sich auch regelmäßig über Änderungen der Vorschriften informieren. Dafür sollten Sie natürlich auch Zugang zu den relevanten Vorschriften haben. Entweder per Internet oder zum Beispiel als Loseblattsammlung. Als Technischer Dienst informieren wir Sie natürlich auch rechtzeitig über relevante Neuerungen der Vorschriften.

Der Ansprechpartner für Belange des Typgenehmigungsverfahrens muss bei Entscheidungen von Konstruktion, Einkauf und Vertrieb mit eingebunden werden. Dabei sollte er beurteilen können, ob genehmigungsrelevante Anforderungen durch Änderungen betroffen sind und gegebenenfalls neue Prüfungen und/oder Genehmigungsnachträge erfordern. Dies sollte aus den oben genannten Meldestrukturen ersichtlich sein.

---

## 2.3

### **ÄNDERUNGEN DES GENEHMIGUNGSOBJEKTS**

Bei genehmigungsrelevanten Änderungen des Genehmigungsobjektes muss eine Änderung der Typgenehmigung unverzüglich beantragt werden. Sie müssen sicherstellen, dass bei relevanten Änderungen Ihrer Genehmigungsobjekte auch Ihre Genehmigungen entsprechend benachtragt werden und dass die Genehmigungsobjekte erst nach erteiltem Nachtrag der Genehmigung in Verkehr gebracht werden. Planen Sie also Änderungen des Genehmigungsobjektes und bewerten Sie diese rechtzeitig auch in Hinblick auf die Typgenehmigung oder lassen Sie dies bewerten. Natürlich stehen wir Ihnen auch bei derartigen Fragestellungen kompetent zur Seite.

## 2.4

### **BEACHTUNG VON TERMINEN UND FRISTEN**

Änderungen von Vorschriften beinhalten in der Regel Übergangsbestimmungen und Fristen für das Inverkehrbringen von Genehmigungsobjekten. Diese Termine und Fristen müssen natürlich beachtet werden. Als Hilfsmittel empfehlen wir Ihnen die EUECE-Terminliste, die das Kraftfahrt-Bundesamt herausgibt und regelmäßig aktualisiert. Dieses Hilfsmittel erleichtert Ihnen den Überblick über etwaige Vorschriftenänderungen zu bewahren. Enthalten sind Stichtage und Fristen für die Erteilung von Typgenehmigungen und für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen.

Diese Terminliste finden Sie auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts im geschützten Bereich des Technikportals.

## 2.5

### **INFORMATIONEN AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE**

Erfolgen Änderungen der Rechtsform, des Namens, des Firmensitzes von Hersteller und/oder Fertigungsstätten muss dies der Genehmigungsbehörde mitgeteilt werden. In der Regel erfordert dies auch einen Nachtrag der Genehmigung. Derartige Nachträge können jedoch auch ohne Gutachten eines Technischen Dienstes durchgeführt werden.

Außerdem muss die Genehmigungsbehörde informiert werden, wenn die Fertigung der Genehmigungsobjekte vollständig eingestellt wird.

Bei wesentlichen Änderungen von Produktions- oder Prüfverfahren, wie es zum Beispiel ein Umstieg von Schweißen auf Kleben wäre, muss die Genehmigungsbehörde ebenfalls informiert werden.

Wenn Sie als Genehmigungsinhaber eine ISO-9001-Zertifizierung aussetzen oder beenden, dann müssen Sie dies auch mitteilen.

Falls Sie eine Rückrufaktion durchführen müssen, weil nichtkonforme Genehmigungsobjekte in Verkehr gebracht wurden, müssen Sie auch die Genehmigungsbehörde informieren. Diese hilft Ihnen gegebenenfalls bei der Ermittlung der Fahrzeughalter.

## 2.6

### **BEREITSTELLUNG VON DOKUMENTEN/ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNGEN**

Bestimmte Rechtsakte beziehungsweise manche Genehmigungen erfordern die Erstellung von spezifischen Dokumenten, die beim Inverkehrbringen bereitgestellt werden müssen. Dies können zum Beispiel Übereinstimmungsbescheinigungen (CoC), Datenbestätigungen, Vordrucke von Zulassungsbescheinigungen, Montage- und Betriebsanleitungen sein.

Diese müssen verständlich formuliert und richtig ausgestellt sein. Auch eventuelle Auflagen und Hinweise auf den Verwendungsbereich müssen mit angegeben werden. Übereinstimmungsbescheinigungen (CoC) müssen aus fälschungssicherem Papier erstellt werden und die vom KBA bereitgestellten Vordrucke der Zulassungsbescheinigungen für Ihre hergestellten Fahrzeuge müssen an einem geeigneten Ort aufbewahrt werden.

## 2.7

### **KENNZEICHNUNG DER GENEHMIGUNGSOBJEKTE**

Genehmigungsobjekte müssen in der Regel gekennzeichnet werden, sei es durch ein Fabrikschild, eine Fahrzeugidentifizierungsnummer oder eine Genehmigungsnummer. Wie und wo die Kennzeichnung zu erfolgen hat, legt der jeweilige Rechtsakt genau fest. Dabei ist zu beachten, dass die Kennzeichnung vollständig erfolgt und dass Anforderungen an Schriftgrößen, Lesbarkeit und Dauerhaftigkeit eingehalten werden.

---

## 2.8

### KOMPETENZ DES PERSONALS IN DER FERTIGUNG

Damit eine gleichbleibende Qualität in der Fertigung erreicht wird, muss das Personal ausreichend kompetent und in die jeweiligen Aufgaben eingewiesen sein. In der Regel ist dies durch den Einsatz von Facharbeitern gewährleistet.

Je nach Anzahl der Mitarbeiter und je nach Komplexität kann es Sinn machen, wenn für gewisse Fertigungsschritte Verfahrens- oder Arbeitsanweisungen vorliegen.

Bei der Fertigung von bestimmten Genehmigungsobjekten kann eine besondere Fachkompetenz erforderlich sein. So sollten zum Beispiel beim Schweißen von mechanischen Verbindungseinrichtungen auch entsprechend qualifizierte Schweißer eingesetzt werden.

## 2.9

### MÖGLICHKEIT EINER RÜCKRUFAKTION

Wenn Genehmigungsobjekte in Verkehr gekommen sind, die nicht der Genehmigung entsprechen, oder wenn Sie z. B. von einem Zulieferer eine Charge fehlerhafter Teile bekommen haben, dann müssen Sie in der Lage sein, eine Rückrufaktion durchführen zu können. Außerdem muss in jedem Fall auch umgehend die Typgenehmigungsbehörde informiert werden. Diese hilft Ihnen dann auch bei der Ermittlung der Fahrzeughalter. Die Vorgehensweise dazu muss in Ihren Unterlagen auf jeden Fall beschrieben werden.

Wenn Sie aufgrund von Fertigungsaufzeichnungen nachvollziehen können, wann und wo relevante/betroffene Zulieferteile verbaut wurden, dann kann das die Eingrenzung der in Verkehr gebrachten Objekte deutlich erleichtern.

Für nähere Informationen zur Durchführung von Rückrufen empfehlen wir Ihnen das vom Kraftfahrt-Bundesamt herausgegebene Dokument „Kodex zur Ausführung des Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG) bei Straßenfahrzeugen“. Dieses finden Sie auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts im Bereich Fahrzeugtechnik.

## 2.10

### ALLGEMEINE QUALITÄTSANFORDERUNGEN

Grundlegende Qualitätsanforderungen, zu denen z. B. Ordnung und Sauberkeit in Lager und Fertigungsstätte gehören, sollten als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Genehmigungsrelevante Eigenschaften sollten während der Fertigung, der Lagerung und des Versands nicht verändert werden können. So sollten zum Beispiel relevante Bauteile sorgsam gelagert und auch vor Witterungseinflüssen geschützt sein, um Alterung (z. B. durch UV-Licht) und Korrosion durch Feuchtigkeitseinwirkungen zu vermeiden. Defekte Bauteile sollten gekennzeichnet werden und getrennt von funktionsfähigen Teilen gelagert werden.

## 2.11

### MASSNAHMEN ZUR SICHERSTELLUNG DER ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION – CONFORMITY OF PRODUCTION (COP)

Als Hersteller müssen Sie sicherstellen, dass nur Genehmigungsobjekte in Verkehr gebracht werden, die der Typgenehmigung in jeder Hinsicht entsprechen. Jedes Fahrzeug, System, Bauteil oder jede selbstständige technische Einheit muss so hergestellt sein, dass es (sie) mit dem genehmigten Typ übereinstimmt.

Um dies zu gewährleisten, müssen Sie als Hersteller geeignete Maßnahmen zur Sicherung der Übereinstimmung der Produktion (CoP – Conformity of Production) mit dem genehmigten Produkt festlegen, anwenden und auch dokumentieren.

Als Technischer Dienst können wir natürlich auch in Ihrem Auftrag die erforderlichen CoP-Prüfungen durchführen.

### 2.11.1

#### VERANTWORTLICHKEITEN

Für die Umsetzung von CoP-Vorkehrungen müssen Sie als Hersteller dafür verantwortliche Mitarbeiter benennen. Die Verantwortlichen müssen entsprechende Kompetenz vorweisen und auch regelmäßig geschult werden. Diejenigen Mitarbeiter, die letztendlich die eigentlichen CoP-Prüfungen durchführen, müssen natürlich entsprechend eingewiesen werden. Die entsprechenden Einweisungen und Schulungen sollten auf jeden Fall auch dokumentiert werden. Außerdem müssen die Aufgaben von den Benannten auch ordnungsgemäß wahrgenommen werden. Dies können Sie zum Beispiel nachweisen, indem die Benannten die einzelnen CoP-Prüfaufzeichnungen auch entsprechend freigeben.



---

## 2.11.2

### COP-PRÜFANWEISUNGEN UND PRÜFAUFZEICHNUNGEN

Damit CoP-Vorkehrungen durchgeführt werden können, müssen entsprechende Prüfanweisungen vorliegen und natürlich auch für den CoP-Prüfer verfügbar sein. Art und Umfang der jeweiligen Prüfung müssen für den CoP-Prüfer ersichtlich sein. Außerdem muss gewährleistet sein, dass die Vorlage aktuell ist und keine veralteten Vorlagen verwendet werden. In der Praxis haben sich Checklisten bewährt. Die Arbeit für den CoP-Prüfer erleichtert sich manchmal noch erheblich, wenn die Checkliste auch Zeichnungen enthält, aus denen relevante und nachzuprüfende Maße ersichtlich sind.

Die jeweiligen Checklisten sind als Prüfaufzeichnungen und als Nachweis über die durchgeführten CoP-Prüfungen auf jeden Fall bis zum nächsten dokumentierten Audit und drei Jahre darüber hinaus an einem geeigneten Ort aufzubewahren. Natürlich muss die Lesbarkeit über die Aufbewahrungszeit gegeben sein. Bei elektronischer Archivierung sollte auf jeden Fall auch an eine Sicherheitskopie gedacht werden. Die Aufzeichnungen müssen stets verfügbar sein und gegebenenfalls der Genehmigungsbehörde bereitgestellt werden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dazu eine Übersicht über „Aufbewahrungsfristen für Genehmigungen und zugehörige Qualitätsnachweise“ herausgegeben. Dieses Dokument finden Sie auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamts.

## 2.11.3

### RAHMENBEDINGUNGEN DER COP-PRÜFUNGEN

Bei der Gesamteinschätzung Ihrer CoP-Prüfungen sollten neben der Kompetenz des Prüfpersonals und der korrekten Dokumentation auch die Rahmenbedingungen der jeweiligen Prüfungen nicht außer Acht gelassen werden.

#### 2.11.3.1

##### EIGNUNG UND ZUSTAND DER PRÜFTECHNIK

Die verwendeten Prüf- und Messmittel müssen sich in einem gebrauchsfähigen Zustand befinden und auch dafür geeignet sein, die jeweiligen Prüfungen durchführen zu können. Das Messverfahren sollte auch entsprechend den Anforderungen sinnvoll ausgewählt werden. Zum Beispiel wäre für eine Höhenmessung eines Fahrzeugs die Verwendung eines Teleskopmessstabs mit Wasserwaage sinnvoller als das Peilen mit einem Maßband.

Der Aufbewahrungsort und der Zugang zu den Messmitteln sollte auch entsprechend geregelt sein. Ein abschließbarer und aufgeräumter Messmittelschrank wäre einer „Grabbelkiste“, in der neben den Messmitteln auch noch Werkzeug und andere Dinge aufbewahrt werden, auf jeden Fall vorzuziehen.

Damit sichergestellt ist, dass die Messmittel auch innerhalb der Toleranz liegen, müssen diese regelmäßig kalibriert werden. Die Kalibrierung sollte von Kalibrierlaboren durchgeführt werden, die nach der Norm ISO 17025 akkreditiert sind. Damit stellen Sie sicher, dass die bei der Kalibrierung eingesetzten Referenzgeräte auch rückführbar auf nationale Normale sind und dass sie geeignete Kalibrierprotokolle vorweisen können. Die Rückführbarkeit der eingesetzten Messgeräte auf nationale Normale muss durch eine Kalibrierung auf jeden Fall gewährleistet sein. Geeignete Kalibrierdienstleister gibt es am Markt.

Sollten Sie Messmittel bei Eichbehörden eichen lassen, wie es zum Beispiel häufig mit Reifenfüllern oder Waagen gemacht wird, dann sollten Sie dabei gleich im Vorhinein auch die Erstellung eines ausführlichen Eichscheins mit Messwerten beantragen. Andernfalls stellt Ihnen die Eichbehörde leider kein geeignetes Protokoll aus.

Bei Fragen zur Kalibrierung helfen wir Ihnen natürlich gerne weiter.

#### 2.11.3.2

##### PRÜFUMGEBUNG

Die Prüfumgebung, also der Ort, wo Sie die CoP-Prüfungen durchführen, sollte sorgsam gewählt werden. Die Umgebung sollte frei von äußeren Einflüssen sein, welche die Prüfergebnisse beeinflussen könnten. So sollte bei der Ermittlung von Abmessungen eine ebene Fläche vorhanden sein. Außerdem sollten Witterungs- und Temperatureinflüsse vermieden werden.

Einer temperierten und beleuchteten Halle als Prüfort sollte einem Wind und Wetter ausgesetzten Prüfplatz im Freien der Vorzug gegeben werden.

---

### 2.11.3

#### PRÜFART UND -UMFANG

In einigen Rechtsakten sind die durchzuführenden CoP-Maßnahmen in Prüffart und Prüfumfang genau vorgegeben. Bei vielen Rechtsakten ist jedoch nur vorgeschrieben, dass geeignete Maßnahmen durchgeführt werden müssen. Art und Umfang können Sie als Hersteller dann selbst festlegen. Dabei sollten dann ein gewisses Augenmaß und gesunder Menschenverstand an den Tag gelegt werden. Zur groben Orientierung lässt sich sagen, dass die Prüfungen so einfach wie möglich und so genau wie nötig durchgeführt werden sollten.

Daneben spielen natürlich auch die Fertigungsart, Stückzahl und Erfahrungswerte eine Rolle, ob eine stichprobenhafte Überprüfung ausreicht oder ob ein fester Prozentanteil der Fertigung überprüft wird. Je schwerwiegender die Folgen einer Merkmalsabweichung sein können und je größer die Wahrscheinlichkeit ist, dass ein Merkmal abweichen kann, desto genauer und desto häufiger sollte geprüft werden.

So kann dies bedeuten, dass kritische Merkmale bei 100 % der Genehmigungsobjekte einer Prüfung unterzogen werden, während andere, weniger kritische Merkmale nur bei 10 % der Genehmigungsobjekte geprüft werden. Allerdings sollte nicht außer Acht gelassen werden, welche Kosten entstehen können, wenn nichtkonforme Genehmigungsobjekte bereits in Verkehr gebracht wurden und ein Rückruf durchgeführt werden muss.

In vielen Fällen kann es durchaus Sinn machen, bestimmte Merkmale schon während oder gar vor der Fertigung zu kontrollieren, so dass sich Fehlerfolgekosten deutlich minimieren lassen.

Bei genehmigungsrelevanten Zukaufteilen kann zum Beispiel schon bei der Wareneingangskontrolle überprüft werden, ob Genehmigungsnummern oder technische Daten korrekt sind.

### 2.11.4

#### AUSWERTUNG VON PRÜFERGEBNISSEN

Am Ende der jeweiligen CoP-Prüfung steht die Auswertung der Ergebnisse. Solange die Ergebnisse im zulässigen Bereich liegen, ist alles in Ordnung. Treten aber Abweichungen auf, dann müssen unverzügliche und ausreichende Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden. Gegebenenfalls bedeutet dies, dass Genehmigungsobjekte nachgearbeitet werden müssen. Schlimmstenfalls müssen bereits in Verkehr gebrachte Genehmigungsobjekte zurückgerufen werden.

Außerdem sollten CoP-Prüfergebnisse regelmäßig analysiert werden, damit systematische Fehler entdeckt werden und Abläufe optimiert werden können. Nur so lässt sich die Angemessenheit und Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilen. Die Regelmäßigkeit sollte natürlich in Abhängigkeit von der Stückzahl sinnvoll gewählt werden. So können Sie zum Beispiel zum Ergebnis kommen, dass eine wöchentliche Analyse erforderlich ist oder dass eine quartalsweise Analyse ausreicht. Zu Beginn bietet es sich an, die Zeitabstände kürzer zu fassen.

### 2.11.5

#### FREMDFERTIGUNG

Wenn Sie als Hersteller fremde Fertigungsstätten nutzen oder eigene Fertigungsstätten, die jedoch rechtlich gesehen ein anderes Unternehmen sind, dann müssen Sie als Hersteller geeignete CoP-Maßnahmen auch für diese Fertigungsstätten vorsehen. Zusätzlich müssen Sie bei der Hersteller-Anfangsbewertung dem Kraftfahrt-Bundesamt nachweisen, dass Sie die Herstellereigenschaft für diese Produkte übernehmen. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder Sie geben eine Erklärung ab, in der Sie begründen, dass Sie die Hersteller-Eigenschaft für die fremdgefertigten Produkte übernehmen und die Einhaltung der CoP-Anforderungen gewährleisten, oder Sie schließen einen Vertrag mit dem Fremdfertiger zur Begründung der Herstellereigenschaft. Für beide Fälle gibt es Vordrucke im Merkblatt zur Anfangsbewertung (6.1 und 6.2).

### 3

## HILFREICHE LINKS



---

**DIE RICHTLINIEN, REGELUNGEN UND VERORDNUNGEN, AUF DIE IN DIESEM LEITFADEN BEZUG GENOMMEN WIRD, SIND Z. B. UNTER FOLGENDEN LINKS EINSEHBAR:**

#### **EU-VERORDNUNGEN**

[https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en)

#### **UNECE-REGELUNGEN**

<http://www.unece.org/wp29.html>

Hier finden Sie zum Download wichtige Dokumente des Kraftfahrt-Bundesamtes, darunter:

- Aufbewahrungsfristen für Genehmigungen und zugehörige Qualitätsnachweise – Merkblatt zur Anfangsbewertung (MAB)
- CoP-Auskunft (Audit-Bericht für die Hersteller-Anfangsbewertung)
- CoP-Auskunft: Beispiel mit Erläuterungen
- Kodex zur Ausführung des Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG) bei Straßenfahrzeugen

Als Genehmigungsinhaber können Sie sich beim KBA-Technikportal registrieren lassen und finden dort weitere wichtige Informationen und unter anderem auch die EU/ECE-Terminliste:

[https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Technikportal/technikportal\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Technikportal/technikportal_node.html)

# 4

## GLOSSAR



Rahmenrichtlinie 2007/46/EG	Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge. Fahrzeugklassen M (Pkw und Busse), N (Lkw), O (Anhänger für Klassen M und N).
Verordnung (EU) Nr. 167/2013	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen Fahrzeugklassen T (Zugmaschinen auf Rädern), C (Zugmaschinen auf Gleisketten), R (Anhänger), S (gezogene auswechselbare Geräte).
Verordnung (EU) Nr. 168/2013	Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen Fahrzeugklasse L (Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, leichte und schwere Straßen-Quads sowie leichte und schwere Vierradmobile).
Typgenehmigung	Das Verfahren, nach dem eine Typgenehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.
Nationale Typgenehmigung	Ein Typgenehmigungsverfahren nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats; die Gültigkeit einer solchen Genehmigung beschränkt sich auf das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats. In Deutschland zum Beispiel eine Allgemeine Betriebslaubnis (ABE) nach § 20 StVZO oder eine Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG) nach § 22a StVZO.
Typgenehmigungsbogen	Das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde.
Beschreibungsbogen	Das im entsprechenden Anhang einer Rahmen- bzw. Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung als Muster wiedergegebene Dokument, das die Beschreibungsmerkmale enthält, die vom Antragsteller anzugeben sind. Der Beschreibungsbogen ist Bestandteil der Beschreibungsmappe.
Beschreibungsmappe	Die Gesamtdokumentation einschließlich Beschreibungsbogen, Berechnungen, Daten, Zeichnungen, Fotografien usw., die vom Antragsteller einzureichen ist; diese Mappe wird heute fast ausschließlich in elektronischer Form vorgelegt.
Rechtsakt	Eine Einzelrichtlinie, eine Einzelverordnung oder eine dem geänderten Übereinkommen von 1958 entsprechende als Anhang beigefügte UNECE-Regelung. Zum Beispiel die UNECE-Regelung Nr. 13 „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge der Klassen M, N und O hinsichtlich der Bremsen“.
Bauteil	Eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht. Zum Beispiel: Leuchten, Scheinwerfer, Sicherheitsglas, Reifen, mechanische Verbindungsbauteile, Rückspiegel. Bauteil-Typgenehmigungen wurden früher in Deutschland auch als EWG-Bauartgenehmigung bezeichnet.
Selbstständige technische Einheit	Eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die gesondert, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen, eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht. Zum Beispiel: hinterer Unterfahrschutz, Kraftstoffbehälter, Scheinwerferreinigungsanlage. Typgenehmigungen als selbstständige technische Einheit wurden früher in Deutschland auch als EWG-Bauartgenehmigung bezeichnet.
System	Eine den Anforderungen eines der Rechtsakte unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen. Zum Beispiel: Fahrzeug hinsichtlich der Bremsanlage, Fahrzeug hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungseinrichtungen, Fahrzeug hinsichtlich der Anbringungsstelle des hinteren Kennzeichens. System-Typgenehmigungen wurden früher in Deutschland auch als EG-Teilbetriebslaubnis bezeichnet.
Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung	Eine Typgenehmigung, die auf der Grundlage der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG oder der Verordnungen 167/2013 oder 168/2013 erteilt wurde. Nur in Verbindung mit einer Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung kann ein Fahrzeughersteller Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) in Verkehr bringen.
Einphasen-Typgenehmigung	Ein Genehmigungsverfahren, bei welchem das gesamte Fahrzeug in einem einzigen Vorgang genehmigt wird. Bei diesem Verfahren liegen keine separaten Systemgenehmigungen vor. In der Praxis wird dieses Verfahren aufgrund der überschaubaren Anzahl von zu erfüllenden Rechtsakten häufig bei kleinen Anhängern angewandt. Auch wenn ein Hersteller nur einen einzigen Fahrzeugtyp fertigt, ist dieses Genehmigungsverfahren oft sinnvoll.

Mehrphasen-Typgenehmigung	Ein Genehmigungsverfahren, bei dem schrittweise für sämtliche zum Fahrzeug gehörenden Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten die Typgenehmigungen erteilt werden und welches schließlich zur Genehmigung des vollständigen Fahrzeugs führt. Bei diesem Verfahren liegen Systemgenehmigungen für jeden Rechtsakt vor.
Gemischte Typgenehmigung	Ein Mehrphasen-Typgenehmigungsverfahren, bei dem die Genehmigungen für ein System oder mehrere Systeme in der Schlussphase des Genehmigungsverfahrens für das gesamte Fahrzeug erteilt werden, ohne dass für diese Systeme ein EG-Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden muss. Bei diesem Verfahren wird die Übereinstimmung mit den anzuwendenden Vorschriften in der Regel teilweise durch technische Berichte nachgewiesen. Dieses Verfahren wird häufig im Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren zur Genehmigung vervollständigter Fahrzeuge angewandt.
Mehrstufen-Typgenehmigung	Das Verfahren, nach dem ein oder mehrere Mitgliedstaaten bescheinigen, dass – je nach Fertigungsstand – ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen einer der Rahmenrichtlinien/Rahmenverordnungen entspricht. Dieses Verfahren nutzen zum Beispiel viele Aufbau- und Wohnmobilhersteller, um aus unvollständigen, typgenehmigten Basisfahrzeugen vervollständigte Fahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung in Verkehr bringen zu können.
Übereinstimmungsbescheinigung/Certificate of Conformity (CoC)	Das im entsprechenden Anhang der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG oder der Verordnungen 167/2013 oder 168/2013 wiedergegebene, vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug der darin genannten Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung entspricht.
Typ, Varianten, Versionen	Fahrzeuge einer bestimmten Fahrzeugklasse, die sich zumindest hinsichtlich der in der <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rahmenrichtlinie 2007/46/EG Anhang II Teil B,</li> <li>■ Verordnung (EU) Nr. 167/2013 Artikel 3,</li> <li>■ Verordnung (EU) Nr. 168/2013 Artikel 3</li> </ul> aufgeführten wesentlichen Merkmale nicht unterscheiden. Ein Fahrzeugtyp kann Varianten und Versionen umfassen. Das Typgenehmigungsverfahren ermöglicht es daher, unterschiedliche Fahrzeuge in einer einzigen Typgenehmigung zusammenzufassen.
Genehmigung eines Einzelfahrzeugs	Das Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, welches eine Einzelausführung darstellt, den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht. Für Fahrzeuge der Klassen M, N, O ist die Einzelgenehmigung in Artikel 24 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelt. Die nationale Umsetzung in Deutschland ist in § 13 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) geregelt. Die nach Landesrecht zuständige Behörde (häufig die lokale Zulassungsstelle) erteilt dabei die Genehmigung. Da das Einzelgenehmigungsverfahren weder in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 noch in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgenommen wurde, gelten für die Genehmigung von Einzelfahrzeugen der Klassen T, C, R, S und L weiterhin nur rein nationale Verwaltungsvorschriften. Daher gilt für die Genehmigung dieser Fahrzeuge in Deutschland § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO).
Hersteller	Die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein.
Fertigungsstätte	Die Person oder Stelle, die den abschließenden genehmigungsrelevanten Fertigungsschritt des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit vornimmt. Eine Fertigungsstätte trägt, anders als der Hersteller, nicht die Verantwortung für die Belange des Typgenehmigungsverfahrens und die Übereinstimmung der Produktion.
Technischer Dienst	Eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde.
Genehmigungsbehörde	Die Behörde eines Mitgliedstaats, die zuständig ist für alle Belange der Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten oder der Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug sowie für das Autorisierungsverfahren und für die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug von Genehmigungsbögen; sie fungiert ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten, benennt die Technischen Dienste und sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt. Für Belange der Typgenehmigung ist in Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig. Die zuständige Behörde für die Genehmigung von Einzelfahrzeugen ist in Deutschland je nach Landesrecht eine andere, häufig ist es die lokale Zulassungsstelle.

# 5

## KONTAKT



---

### SGS-TÜV SAAR GMBH HOMOLOGATION

#### München

Hofmannstraße 50  
D-81379 München  
t +49 89 787475-370

#### Düsseldorf

Oberrather Straße 4  
D-40472 Düsseldorf  
t +49 211 22975-809

#### Stuttgart

Am Ostkai 15-17  
D-70327 Stuttgart  
t +49 711 90702-670

#### Hamburg

Rödingsmarkt 16  
D-20459 Hamburg  
t +49 40 30101-598

[hom@sgs.com](mailto:hom@sgs.com)

[www.sgs-tuev-saar.com/hom](http://www.sgs-tuev-saar.com/hom)

---

## SGS – WHEN YOU NEED TO BE SURE

Stand der Information: November 2016

**DIE SGS-GRUPPE IST DAS WELTWEIT FÜHRENDE UNTERNEHMEN IN DEN BEREICHEN PRÜFEN, TESTEN, VERIFIZIEREN UND ZERTIFIZIEREN. DER SGS-TÜV SAAR ALS JOINT VENTURE VON SGS UND TÜV SAARLAND E. V. SICHERT ZUVERLÄSSIGKEIT UND QUALITÄT VON PROZESSEN, PRODUKTEN UND TECHNISCHEN DIENSTLEISTUNGEN.**

**WWW.SGS.COM**  
**WWW.SGS-TUEV-SAAR.COM**

**WHEN YOU NEED TO BE SURE**

