

Teilnehmer	ZK IMDS
Datum / Ort	18.05.2004/ TechniData (Mörfelden)
Anlaß	ZK IMDS - Treffen
Autor	
Verteiler	ZK IMDS

Themen

Disclaimer (Dr.Götz)
Antrag von Lear bzgl Flat-Bill-Abkommen (Hr.Dües/Hr.Diegmann)
DUNs Code
AIAG Recommendations (Hr.Diegmann)
Bagatell-Grenzen
VW-IMDS Reporting
Zusätzliche Info bei der Klassifizierung von Werkstoffen (ISUZU)
Schwankungsbreiten (Dr.Jürgens, Fr.Assmann)
Summe von vertraulichen Reinstoffen und Jokern über 10%
MDB für Prototypen
Cr-VI Ersatzstoffe:
Literaturhinweis
Nächstes Treffen

<u>Themen</u>	Betroffen Datum
<p>Disclaimer (Dr.Götz)</p> <p>Einige OEMs lehnen MDB's mit Disclaimer ab. In Zukunft sollen Disclaimer nicht mehr explizit ausgewiesen werden, sondern in den Use Condition integriert sein. Zu Zeit findet im ZK IMDS eine Überarbeitung der Use Condition statt. Die überarbeiteten Use Condition werden anschließend noch mit dem Steering Comitee abegesprochen und dann in IMDS eingestellt.</p> <p>Es werden deshalb alle Mitglieder des ZK IMDS aufgefordert die aktuellen/überarbeiteten Use Condition zu studieren und auch eigene Beiträge beizusteuern! (an Hr. Dr.Götz)</p> <p>Einsendschluss für eigene Beträge: 18.Juni</p> <p>Abgabe der neuen Use Condtion an Steering Comitee: 30.Juli</p>	
<p>Antrag von Lear bzgl Flat-Bill-Abkommen (Hr.Duis/Hr.Diegmann)</p> <p>Herr Dües von Lear hat an das Steering Comitee in Person von Fr. Heymann den Antrag gestellt, das Abkommen zwischen dem ZK IMDS und dem Steering Comitee vom 11.März 2004 zurückzunehmen. Dies erfolgte mit dem Hinweis, dass dieses Abkommen nicht einstimmig unter den Lieferanten beschlossen wäre sowie Lear nicht benachrichtigt gewesen wäre. Zudem wären die Berechnungsansätze zur Flat-Bill bei Kabelsträngen fehlerhaft.</p> <p>Dieser Antrag wurde von Frau Heymann angelehnt.</p>	

<u>Themen</u>	Betroffen Datum
<p>Im ZK IMDS wurde diesbezüglich auf folgendes hingewiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lear war auch an der Erstellung des Abkommens beteiligt, allerdings handelt es sich beim ZK IMDS um ein offenes Gremium, in dem jeder Zulieferer sich auch aktiv beteiligen müsse, insofern nicht bei jedem Zulieferer explizit, die Zustimmung erbeten wird. Vielmehr wurde dieses Abkommen über einen längeren Zeitraum von Teilnehmern des ZK IMDS erstellt, dann im ZK diskutiert und abschließend auf einer Sitzung angenommen. - Die Ungenauigkeiten bzgl. der Flat-Bill-Berechnung sind bekannt, wurden jedoch damals zugunsten einer praktikablen Lösung von allen Beteiligten in Kauf genommen. Zudem steht es Lear selbstverständlich frei, seine IMDS Berichterstattung für die OEM unabhängig von den ZK/OEM Absprachen eigenständig zu gestalten.. - Zwischen dem ZK und dem Steering Comitee getroffene Abmachungen können nicht einfach so individuell zurückgenommen werden. Wenn es Kritikpunkt gibt, sollten diese dann zumindest erst einmal im IMDS ZK besprochen werden. Ansonsten gilt, daß sich jeder vorher entsprechend einbringen kann. 	
<p>DUNs Code</p> <p>Bei GM wird mit einem MDB auch der DUNs-Code verlangt. Dabei soll es jedoch nach Angaben Hr. Seidel kein Ablehnungsgrund mehr sein, wenn sich der DUNs-Code eines MDBs bei gleichbleibender Produktion bzw. gleichen Materialien ändern würde (z.B. bei Verlagerung der Produktion an andere Produktionsstätte)</p>	
<p>AIAG Recommendations (Hr.Diegmann)</p> <p>Von den amerikanischen Automobilzuliefereren bzw. Herstellern wurde ein gemeinsames Kriterienpapier zur MDB-Erstellung erstellt. Dies wurde von Herrn Diegmann vorgestellt. Es macht einen etwas praktiableren Eindruck als die komplexen Diskussionen in Deutschland. Siehe auch Anhang des Protokolls</p>	
<p>Bagatell-Grenzen</p> <p>Diskussion, inwieweit Bagatellgrenzen bei der MDB Erstellung einzuführen wären, da die Aufwendungen zur Bestimmung bzw. zum Reporting gewisser Reinstoffe in Werkstoffen teilweise sehr aufwendig sind, es sollten mit den OEM gewisse Kriterien der Berichterstattung abgesprochen werden. Eine Klärung sollte zusammen mit der BASF erfolgen.</p>	
<p>VW-IMDS Reporting</p>	

<u>Themen</u>	Betroffen Datum
<p>Bei VW werden teilweise zusätzlich zu IMDS noch weitere Formulare zu verschiedenen Inhaltsstoffen verlangt, (Weichmacher/Flammhemmer/usw). Es wurde kritisch angemerkt, ob dies denn sinnvoll ist, da im Rahmen der IMDS-Berichterstattung ja bereits eine sehr ausführliche Inhaltsangabe der Produkte erfolgt.</p> <p>Von Fr. Dr. Pieper (VW) war zu erfahren, dass im Mai 2004 eine Konzernentscheidung bei VW ansteht, diese zusätzlichen Formulare abzuschaffen.</p>	
<p>Zusätzliche Info bei der Klassifizierung von Werkstoffen (ISUZU)</p> <p>Bei der Berichterstattung für ISUZU wird bei jedem Werkstoff auch noch zusätzlich ein ISUZU interner Name erwartet. Damit muss jeder Werkstoff für ISUZU nochmals neu angelegt werden. Auch bei anderen OEM ergibt es Anforderungen bzgl. zusätzlicher Angaben (Renault). Es gilt zu klären inwieweit zusätzliche Angaben in IMDS aufgenommen werden können. Eventuell auch eine gemeinsame Absprache mit den OEM bzgl. Werkstoffangaben.</p>	
<p>Schwankungsbreiten (Dr.Jürgens, Fr.Assmann)</p> <p>Bei der Berichterstattung von Bremsen gibt es das Problem, daß die Bremsbeläge produktionsbedingt Schwankungsbreiten von über 10% haben, was zur Ablehnung beim OEM führen kann. Diesbezüglich soll es deshalb einen gemeinsame Aktion von Bosch und ContiTeves geben, so dass es zu einer Absprache zwischen der Belagindustrie und den OEMs kommt. Vorlage sollten hierfür eventuell die Recommendations bzgl. Klebstoffe sein.</p> <p>Pragmatischer Ansatz hierzu wäre jedoch auch, keine Schwankungsbreiten mehr anzugeben, sondern gleich ganz zu Mittelwerten bei der Berichterstattung überzugehen.</p>	
<p>Summe von vertraulichen Reinstoffen und Jokern über 10%</p> <p>Teilweise ergeben sich bei der gemeinsamen Verwendung von vertraulichen Reinstoffe und Jokern Probleme, wenn deren Summe über 10% am Werkstoff beträgt. Zu klären ist, wieso vertrauliche Reinstoffe überhaupt einem Grenzwert unterliegen, da sie zwar in IMDS vertraulich sind, aber dem OEM durchaus vorliegen können (aber eben auf Papier etc.).</p> <p>Eine weiterreichende Klärung steht hierzu noch aus. Ergab sich im ZK keine einheitliche Meinung.</p>	
<p>MDB für Prototypen</p> <p>Hr. Dr. Jürgens berichtet, dass MDB bereits auch für Prototypen verlangt werden. Er erkundigt sich, ob es hierfür auch eine gemeinsame Stellungnahme des ZK oder gar eine Absprachen zwischen ZK und dem SteeringComitee gibt. Dies insbesondere, da die Anzahl der zu erstellenden MDB in Zukunft stark zunehmen wird.</p>	

<u>Themen</u>	Betroffen Datum
<p>Herr Haug von Smart erläutert hierzu, daß die Informationen aus IMDS besonders für zwei Bereiche interessant sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Umweltabteilung bzgl. des Schadstoffgehaltes (am Anfang der Gesamtentwicklung eines Autos) - Die Qualitätäer bzgl. der IMDS-Angaben (bei der Erstbemusterung eines Teils) <p>Die Umweltabteilung benötigt die Informationen aus dem MDB deshalb wesentlich vor der Erstbemusterung, wo bislang die MDB`s erstellt werden. Deshalb wäre es aus deren Sicht wichtig auch bereits in der Prototypen-Phase (bzw. eben der Entwicklung) MDB zu erhalten (wenn auch nur mit einer geringeren Präzision als bei der Erstbemusterung) Es gilt noch zu klären inwieweit eine gemeinsame Vorgehensweise zwischen OEM und dem ZK abgesprochen werden sollte.</p>	
<p>Cr-VI Ersatzstoffe:</p> <p>Ersatzstoffe für Cr (VI) sind in vielen Fällen wesentlich problematischer, da wesentlich komplexer einzusetzen. Es gibt keinen pauschalen Ersatz, die Eignung der Ersatzstoffen hängt sehr stark von der Anwendung ab. Es wurde der Vorschlag gemacht, daß innerhalb des ZK eine Ersatzstoff-Liste verteilt werden sollte, in der auch die jeweiligen Anwendungsgebiet eingetragen sind.</p>	
<p>Literaturhinweis</p> <p>Hr Bartsch hat eine Literaturempfehlung für ein Buch zur ökologischen Produkthaftung herausgegeben. In diesem werden alle Bereiche der umweltrelevanten Produkthaftung behandelt.</p>	
<p>Nächstes Treffen</p> <p>Das nächste ZK IMDS – Treffen findet am 21.Juni in Stuttgart bei IBM/Envimax statt.</p>	

Hinweis: Hinzufügen eines Themas mittels Th <F3> siehe auch Autotext