
PRESSE - INFORMATION

Gegen die Monopolisierung des Kfz-Ersatzteil- und -Servicemarktes: Wichtiger Etappenerfolg beim Zugang zu Daten zur Ersatzteilidentifikation

Ratingen, 4. Januar 2018 Zum Abschluss des Jahres 2017 haben die Botschafter im Ausschuss der ständigen Vertreter der EU-Mitgliedsstaaten eine zuvor erzielte Einigung zwischen dem Ratsvorsitz, der EU-Kommission und dem Europäischen Parlament über die Reform der Typp Genehmigung für Kraftfahrzeuge bestätigt. Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) freut sich, gemeinsam mit seinem europäischen Dachverband FIGIEFA melden zu können, dass der vor allem für die Unternehmen des freien Kfz-Ersatzteil- und -Servicemarktes besonders wichtige Zugang zu Ersatzteilidentifikationsdaten der Fahrzeughersteller in maschinenlesbarer Form zur elektronischen Verarbeitung Bestandteil dieser Einigung ist. Insoweit wurde die bisherige Rechtslage in einer Weise klargestellt, die keine abweichenden Interpretationen mehr erlaubt. Sie bestätigt die von maßgeblichen Akteuren des freien Kfz-Ersatzteil- und Servicemarktes und von Vertretern europäischer Institutionen vertretene Lesart der bisherigen Regelungen. Diese waren von Fahrzeugherstellern und deren Vertretern teilweise abweichend ausgelegt worden, was wiederholt zu Konflikten und gerichtlichen Auseinandersetzungen geführt hat. Diesem Instrument in den Monopolisierungsbestrebungen von Fahrzeugherstellern wird künftig zum Wohl der Verbraucher ein Riegel vorgeschoben.

Neues Typp genehmigungsrecht untermauert Ansprüche des freien Marktes

Wenn ein Fahrzeug in der EU typp genehmigt werden soll, muss es gesetzliche Sicherheits- und Umweltstandards erfüllen. Die Typp genehmigung ist die Anerkennung der Vorschriftsmäßigkeit eines neuen Fahrzeugmodells. Ein Bestandteil der Typp genehmigung ist der Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für unabhängige Marktteilnehmer. So muss der Fahrzeughersteller etwa gemäß der Euro 5/6-Verordnung u.a. der Kfz-Teileindustrie, dem freien Kfz-Teilehandel, Mehrmarkenservicebetrieben oder Datenpublishern einen Zugang zu diesen Daten zur Verfügung stellen. Das dient nicht zuletzt der Sicherung der Grundlagen fairen Wettbewerbs im Kfz-Aftermarket und ist somit im Interesse der Autofahrer an einer bezahlbaren Reparatur. Bisher gibt es vor allem bezüglich der Art und des Umfangs dieses Zugangs Streit zwischen den Akteuren. So muss es den unabhängigen Marktteilnehmern möglich sein, effizient und eindeutig festzustellen, welchen Fahrzeugen welche Ersatzteile zugeordnet sind. Nur so können sie ihre eigenen herstellerübergreifenden Teilekataloge erstellen. Bislang verweigern Fahrzeughersteller den Zugang zu diesen Daten in maschinenlesbarer Form zur elektronischen Verarbeitung, was angesichts der stark gestiegenen Fahrzeugmodell- und Ersatzteilvielfalt zu einer existentiellen Bedrohung für Unternehmen des freien Marktes geworden ist. „Damit wird bald Schluss sein,“ so GVA-Präsident Hartmut Röhl. Und weiter: „Die neuen klarstellenden Bestimmungen sind absolut wasserdicht und lassen den Fahrzeugherstellern keinen Interpretationsspielraum.“ Wenn der vorliegende Entwurf der

PRESSE - INFORMATION

künftigen Typpergenehmigungs-Rahmenverordnung noch vom zuständigen IMCO-Ausschuss sowie vom Plenum des EU-Parlaments bestätigt wird, was als wahrscheinlich gilt, dann kommen sie voraussichtlich ab September 2020 zur Anwendung und werden die bisherige Rechtslage weiter konkretisieren.

Die grundlegenden Bestimmungen zur Typpergenehmigung werden zukünftig durch eine für alle EU-Mitgliedsstaaten einheitliche, verbindliche europäische Verordnung festgelegt. Gleichzeitig wird auch die Einhaltung der Vorschriften der Typpergenehmigungsverordnung strenger überwacht. „Die Notwendigkeit dafür hat nicht zuletzt der Dieselskandal gezeigt. Die neue Typpergenehmigungs-Rahmenverordnung kann als eine konsequente Antwort des europäischen Gesetzgebers darauf gesehen werden, die die Fahrzeughersteller hoffentlich verstehen werden. Betrügereien und wettbewerbsbehindernde Auslegungen der Regeln werden nicht geduldet.“, schätzt GVA-Präsident Hartmut Röhl ein. Er schließt an: „Es ist zu hoffen, dass Fahrzeughersteller aus dieser legislativen Ohrfeige lernen. Ein positives Signal könnte sein, dass sie ihre bisherige Verweigerungshaltung beim Zugang zu den Ersatzteilidentifikationsdaten bereits jetzt und damit vor der Anwendung der neuen Regeln aufgeben. Das würde allen Akteuren weiteren Zwist ersparen und einen stärkeren Fokus auf die aktuellen Herausforderungen an die Automobilwirtschaft als Ganzes ermöglichen.“

OBD-Schnittstelle im Fahrzeug bleibt erhalten

Gleichzeitig begrüßt GVA-Präsident Hartmut Röhl, dass der vorliegende Kompromisstext klarstellt, dass die OBD-Schnittstelle im Fahrzeug erhalten bleiben soll: „Die OBD-Schnittstelle bildet unverändert eine wichtige Grundlage für Diagnose-, Wartungs- und Reparaturarbeiten. Und es ist erfreulich, dass in der Verordnung klargestellt wird, dass der Zugang über die OBD-Schnittstelle auch während der Fahrt gewährleistet werden muss. In Zeiten der zunehmenden Vernetzung der Fahrzeuge hat der Gesetzgeber damit eine wichtige Entwicklung erkannt und im Regelwerk entsprechend weitsichtig reagiert.“

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit 131 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen sowie 125 Kfz-Teilehersteller und Anbieter technischer Informationen organisiert. Weitere Informationen sind abrufbar unter: www.gva.de

Kontakt: Alexander Vorbau, M.A., Referent Öffentlichkeitsarbeit, Tel.: 0 21 02 / 77 0 77-20, a.vorbau@gva.de