
PRESSE - INFORMATION

GVA begrüßt Vorschläge der EU-Kommission zur europaweiten Einführung des elektronischen Notrufs eCall für PKW

Ratingen, 20. Juni 2013 Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) unterstützt die ab 2015 EU-weit verpflichtende Einführung des automatisierten, elektronischen Notrufsystems eCall (emergency Call). Die EU-Kommission hatte am 13. Juni Vorschläge präsentiert, die entsprechende Maßnahmen für die Ausrüstung von Neufahrzeugen, für öffentliche Notdienste und für Mobilfunkbetreiber enthalten. Wichtig aus Sicht des freien Kfz-Teile- und Servicemarktes: Die EU-Kommission betont ausdrücklich, dass durch die Einführung von eCall die Wahlfreiheit der Kunden und der faire Wettbewerb nicht gefährdet werden dürfen.

Lebensrettung hat uneingeschränkt oberste Priorität

Ziel der EU-Kommission ist es, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr deutlich zu senken und Verletzten Hilfe schneller als bisher zukommen zu lassen. Dies soll durch einen automatisierten Notruf geschehen: So erkennen Sensoren in Fahrzeugen Unfälle und je nach Schwere wird in der Folge automatisch Kontakt zu einer Leitstelle aufgenommen und an diese Informationen etwa zur Position und zum Fahrzeugzustand übermittelt. GVA-Präsident Hartmut Röhl begrüßt das System: „Unfallopfern unverzüglich die nötige medizinische Versorgung zukommen zu lassen, muss oberste Priorität haben. eCall ist dafür ein geeignetes Instrument.“ Die Fähigkeiten zur satellitengestützten Positionsbestimmung und zur mobilen (Daten-)Vernetzung sowie leistungsfähige bordeigene Hardware sind bereits heute vor allem in Premiumfahrzeugen verbaut und bilden fahrzeugseitig wesentliche Grundvoraussetzungen für die eCall-Funktion. Die EU-weit verpflichtende Einführung von eCall wird die Verbreitung dieser Systeme in allen Fahrzeugklassen enorm beschleunigen.

Kommerzielle Anwendungen über eCall hinaus dürfen Wettbewerb nicht gefährden

Die technische Infrastruktur ermöglicht vielfältige Zusatzdienste im Bereich des Verkehrsmanagements, bei Entertainment- und Komfortfunktionen, bei Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen sowie des Fahrzeugmanagements. GVA-Präsident Hartmut Röhl erläutert: „Derzeit entsteht rund um diese so genannte Fahrzeugvernetzung ein Markt mit enormem Wachstumspotenzial. Daraus erwächst bei verschiedenen Akteuren ein Bestreben, dieses noch junge Geschäftsfeld möglichst exklusiv zu besetzen.“ Experten prognostizieren, dass der Umsatz mit Produkten und Dienstleistungen im Bereich des vernetzten Fahrzeugs von derzeit jährlich weltweit rund 9,3 Mrd. Euro auf über 200 Mrd. Euro im Jahr 2020 ansteigen wird.¹ Röhl weiter: „Die Fahrzeughersteller erhalten durch Telematikeinrichtungen in den Fahrzeugen exklusiven Zugang zu Fahrzeuginformationen. Drittanbieter haben zu diesen Systemen keinen Zugang. Es droht in der Folge

¹ Connected Car - Die Zukunft der synchronisierten Mobilität, MANAGEMENT ENGINEERS / CENTER OF AUTOMOTIVE MANAGEMENT, 2012

PRESSE - INFORMATION

ein verbraucher- und wettbewerbsfeindliches Monopol.“ Fahrzeughersteller können etwa die gewonnenen Daten analysieren und verarbeiten und damit Einfluss auf Wartung und Reparatur des Fahrzeugs nehmen: So wird der Autofahrer über anstehende Wartungsarbeiten informiert, verbunden mit dem Hinweis, wo, wie und wann eine ausgewählte Werkstatt die Arbeiten übernehmen kann. Auch die Nachrüstung z.B. von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen durch unabhängige Markteteiligte wird durch abgeschlossene, herstellerindividuelle Lösungen blockiert.

Weitere Regelsetzung bei Fahrzeugvernetzung notwendig

Um die Wahlfreiheit der Verbraucher bei der Fahrzeugvernetzung zu wahren und um Wettbewerb zu ermöglichen, fordert der GVA die Gesetzgeber in Europa auf, folgende rechtliche Grundlagen bei der Gewinnung, der Übertragung und der Verarbeitung der Informationen im Bereich Fahrzeugvernetzung zu sichern:

1. Die Wahlfreiheit des Autofahrers muss grundsätzlich gewährleistet werden. Er allein soll darüber entscheiden dürfen, welche Informationen an Dritte, gleich ob andere Fahrzeuge, den Hersteller oder weitere Akteure, übermittelt werden. Die Fahrzeughersteller haben kein natürliches Anrecht auf diese Informationen und deren exklusive Verwendung.
2. Die für die Vernetzung relevanten Schnittstellen müssen fahrzeugübergreifend standardisiert werden, nur so können unabhängige Entwickler und Hersteller eigene innovative Produkte anbieten.
3. Entschieden sich der Autofahrer für eine Anwendung eines unabhängigen Akteurs des Kfz-Aftermarket, muss dieser Anbieter den jeweils entsprechenden Zugang zur Onboard-Diagnose, zu Reparatur- und Wartungsinformationen bzw. zu den notwendigen Fahrzeugdaten erhalten.

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 2000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit etwa 150 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen und rund 130 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 26 Mrd. Euro. Auf der Reparatorebene verfügt der freie Kfz-Service-Markt über einen Anteil von etwa 35 bis 40 Prozent. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 Prozent des Umsatzes des freien Kfz-Teile-Großhandels – einer rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind die Sicherung und der Ausbau des freien Kfz-Service-Marktes als echte Reparaturalternative für den Verbraucher sowie die Wahrung der Chancengleichheit gegenüber der Automobilindustrie im Ersatzteile-Handel. www.gva.de

Kontakt:

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