# **KOLUMNE**

# FIGIEFA-Neuigkeiten aus Brüssel

# Weltweite Leuchtturmwirkung der MVBER (Gruppenfreistellungsverordnung) während der R2RC Global demonstriert

m 11. Jänner 2021 organisierten Fl-GIEFA und seine Schwesterorganisa tionen in Australien, Kanada, Südaf-GIEFA und seine Schwesterorganisarika und den USA ein weiteres Treffen der Right to Repair Campaign Global, bei dem die neuesten Entwicklungen der Gesetzgebung in den jeweiligen Ländern vorgestellt wurden. Bei dieser Gelegenheit informierten die AAAA (Australien) und die MIWA/ R2RSA (Südafrika) die Teilnehmer darüber, dass signifikante Verbesserungen der jeweiligen Wettbewerbsrahmenbedingungen zu erwarten sind.

In Südafrika hat die Competition Commission am 10. Dezember die endgültigen Richtlinien für den Wettbewerb im Automotive Aftermarket veröffentlicht. Diese Richtlinien zielen darauf ab, die Markteintrittsbarrieren zu senken, die Transparenz zu erhöhen und die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher bei Service und Reparaturen zu erleichtern. Sie sollen auch dazu beitragen, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher zu erhöhen und den Wettbewerb auf den Märkten für Ersatzteile und Mehrwertprodukte zu erleichtern. Konkret enthalten diese Leitlinien wichtige Bestimmungen zum Zugang zu technischen Informationen. Die Bestimmungen der Leitlinien sind ähnlich gestaltet wie die in der europäischen MVBER (und deren Leitlinien), da die südafrikanischen unabhängigen Ersatzteilmarkt-Organisationen den EU-Wettbewerbs-Acquis als Beispiel nutzten, um sich für ambitionierte Wettbewerbsregeln in ihrem Land einzusetzen.

In Australien wurden wichtige Schritte unternommen, wobei der Schwerpunkt auf den Reparatur- und Wartungsinformationen liegt. Am 18. Dezember 2020 veröffentlichte die australische Regierung einen Gesetzesentwurf für den verpflichtenden Austausch von Service- und Reparaturinformationen für Kraftfahrzeuge. Diese Gesetzgebung ist eine Änderung des australischen Competition and Consumer Act von 2010, dem wichtigsten Instrument zur Regulierung des Wettbewerbs und des Unternehmensverhaltens, das von der Australian Competition and Consumer Commission durchgesetzt wird. Es bedeutet, dass die Nichteinhaltung zu Strafen von bis zu \$10 Millionen (Australische Dollar) führen kann, was die Ernsthaftigkeit des Themas unterstreicht. Ähnlich wie die MVBER-Richtlinien der Europäischen Union besteht die Novelle darauf, dass die RMI fließend zu verstehen ist, um die sich schnell entwickelnden Technologien zu berücksichtigen. Ein unabhängiges Gremium wird dafür verantwortlich sein, dass die Regelung korrekt umgesetzt wird.

### Reparatur und Wartung von Elektrofahrzeugen

m Jänner hat FIGIEFA in Zusammenarbeit mit der AFCAR-Koalition an einer Studie mitgewirkt, die von der Beratungsfirma FKA im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführt wurde. Die Kommission wollte untersuchen, ob es Probleme im Zusammenhang mit der Reparatur und Wartung von Elektrofahrzeugen (EVs) gibt, die entweder nicht von der aktuellen Gesetzgebung abgedeckt sind oder bei denen die Fahrzeughersteller die Anforderungen der aktuellen Gesetzgebung nicht einhalten. Ihre Absicht ist es, eine neue Gesetzgebung im Rahmen der bestehenden Typgenehmigungsverordnung (2018/858) einzuführen, sollte dies als notwendig erachtet werden. In Absprache mit ADPA, AIRC, CECRA, EGEA und FIA lautete die Kernbotschaft von FI-GIEFA an das FKA, dass eine neue Gesetzgebung zusammen mit der Durchsetzung der bestehenden Gesetzgebung unbedingt erforderlich ist.

#### Die Hauptforderungen der Koalition lauteten wie folgt:

1. Die Verwendung von OBD für den Zugriff auf Fahrzeugdaten für die Reparatur und Wartung von EVs vorzuschreiben.

Der Zugriff auf den OBD-Stecker wird in der aktuellen Typgenehmigungsgesetzgebung erwähnt und es gibt keine Unterscheidung zwischen EV oder Verbrennungsmotoren. Es ist wichtig, die Standard-EOBD-Steckdose für die Diagnose in der Werkstatt beizubehalten und dies muss eine Anforderung für alle Fahrzeuge sein, die auf dem europäischen Markt verkauft werden.

Diese Standard-EOBD-Steckdose muss weiterhin den Diagnosezugriff auf alle elektrischen Systeme des Fahrzeugs für alle Hersteller unterstützen und muss den Zugriff auf alle neuen Steuergeräte beinhalten, die für das Management von Batterien und Antriebssträngen erforder-

#### 2. Ein Protokoll zu spezifizieren, das für die Neuprogrammierung von ECUs bei EVs verwendet werden kann.

Es wird eine hohe Bandbreite benötigt. Neben dem Standard-EOBD-Anschluss ist es notwendig, einen Standard-Kommunikationskanal mit höherer Geschwindigkeit bereitzustellen, um die Neuprogrammierung der Steuergeräte durchführen zu

3. Um alle internen Parameter des Batteriemoduls verfügbar zu machen, in der gleichen Weise wie andere Fahrzeugdaten (das heißt über den OBD-Anschluss). Dies ist erforderlich, um eine effektive Reparatur und Wartung von E-Fahrzeugen zu ermöglichen. Alle Batterie- und Managementfunktionen sollten verfügbar sein (FC, Parameter, Live-Daten, Servicefunktionen etc.).

Um die Batterie zu reparieren, wird es notwendig sein, alle Informationen zu haben, um sie zu zerlegen und wieder zusammenzubauen, mit allen Tests und Werten, die beim Zusammenbau erreicht werden müssen. Diese Informationsebene ist im Moment nur für speziell geschulte Werkstätten (spezielle Stützpunkte) erlaubt, aber wir brauchen die tiefste Informationsebene, die für die speziell geschulten Werkstätten möglich ist. Alle Informationen/Parameter, die einer Vertragswerkstatt über das offizielle Tool zur Verfügung stehen, sollten auch den freien Werkstätten über Multibrand-Tools zur Verfügung stehen und über die Standard-EOBD-Buchse zugänglich sein.

#### 4. Die Bereitstellung einer vollständigen und rechtzeitigen Dokumentation

Rechtzeitige Informationen sind wichtig, da sich durch Over the Air Software-Updates Dinge schnell ändern können. Fehlende Informationen können bei der Reparatur/Wartung von EVs Risiken bergen, da in diesen Fahrzeugen Spannungen von 400V oder sogar 800V verwendet werden. Darüber hinaus sollte eine Reihe von batteriespezifischen Reparatur- und Wartungsinformationen bereitgestellt werden. Diese müssen mindestens umfassen:

- Technische Spezifikationen der Batterie und deren Änderungen im Laufe der Zeit.
- Zugang zu Reparaturanleitungen des Batteriemoduls.
- 5. Bereitstellung aller RMI-Informationen in elektronischer Form, in einem maschinenlesbaren Format, das Werkzeughersteller zur Entwicklung von Diagnosewerkzeugen verwenden können

6. Die Bereitstellung von Ersatzteilen, die für die Batteriereparatur benötigt

Dies sollte alle Teile umfassen, die bei der Demontage und Reparatur der Batterie zerstört werden (zum Beispiel Dichtungen, Abdeckungen, etc.); Batteriemodule und Zellen (falls austauschbar); Anschlüsse, Sensoren und Elektronik der Batterie; Batterie-Management-Software und Aufbewahrungsboxen für den Batterietransport. Die Reparatur und Wartung von EVs wird für unseren Sektor immer wichtiger werden und FIGIEFA wird weiterhin eng mit der Europäischen Kommission zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Interessen des unabhängigen Aftermarkets angemessen vertreten und geschützt werden. Schwerpunkt: Elektrofahrzeuge.

tung mit der Veröffentlichung eines Evaluierungsberichts ab, der eine Reihe von Mängeln aufzeigte, darunter den unvollständi-

gen Binnenmarkt für Ersatzteile. Die Frage der Integrität des After-Sales-Marktes von sichtbaren "Must-Match"-Ersatzteilen für die Millionen von Fahrzeugbesitzern und für die Ersatzteillieferanten ist in der Europäischen Union immer noch nicht harmonisiert. In dieser langwierigen Frage stehen sich die Befürworter der Reparaturklausel und die Befürworter von Monopolgewinnen, die durch den Geschmacksmusterschutz auf dem automobilen After-Sales-Markt für sichtbare Ersatzteile entstehen, gegenüber. Die Ausweitung des Geschmacksmusterschutzes auf sichtbare Ersatzteile würde in der Tat ein De-facto-Produktmonopol schaffen, das allein den Fahrzeugherstellern zugutekommen würde und die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher ausschalten und einen wirksamen Wettbewerb ersticken würde. Eine Reparaturklausel hingegen gibt den Fahrzeugherstellern zu Recht und in gerechter Weise vollen Schutz für das Design ihrer Neufahrzeuge und bewahrt gleichzei-

Die nächsten erwarteten Schritte sind die Erstellung einer Folgenabschätzung (im dritten Trimester 2021) sowie eine öffentliche Konsultation zu den spezifischen Optionen, die im Hinblick auf die potenzielle Reform der EU-Gesetzgebung zum Designschutz erwogen werden. Die GD GROW erwägt auch die Organisation von gezielten Veranstaltungen (Workshops oder Konferenzen), um Aspekte der wichtigsten politischen Optionen ausführlicher zu diskutieren. FIGIEFA und ECAR werden diese Entwicklungen aufmerksam verfolgen und entsprechend zur Arbeit der Europäischen Kommission beitragen.

tig ihre Fähigkeit, auf dem Anschlussmarkt in

einen fairen Wettbewerb zu treten.

VFT-Generalsekretär

VERBAND DER FREIEN KFZ-TEILE-FACHHÄNDLER Tel.: +43 664 158 56 06, E-Mail: office@vft.at www.vft.at, www.vft.at

#### **Dringende Forderung, gleiche** Bedingungen für den Zugriff auf Fahrzeugdaten zu schaffen

Eine große Koalition, die den Kfz-Ersatzteilmarkt und die Verbraucher vertritt, fordert die Europäische Union auf, ihren Vorschlag für eine Secure On-board Telematics Platform (S-OTP) bei der Gesetzgebung zum Zugang zu Fahrzeugdaten zu berücksichtigen. In einem ausführlichen Dokument vom 8. März 2021 lieferten Herausgeber technischer Informationen, Karosseriewerkstätten, Händler und Werkstätten, Werkstattausrüster, Reifenhersteller, Teilehändler, Leasing- und Vermietungsunternehmen sowie Verbraucher technische und wirtschaftliche Argumente, die diese Empfehlung stützen. Es ist die einzige Lösung, die eine echte Wahlmöglichkeit für den Verbraucher, effektiven Wettbewerb und unabhängiges Unternehmertum auf sichere und technologieneutrale Weise garantiert. Mit dem S-OTP soll daher sichergestellt werden, dass die Verbraucher weiterhin die Möglichkeit haben, Diensteanbieter auszuwählen um von innovativen, wettbewerbsfähigen und erschwinglichen Diensten und Produkten zu profitieren. Um dies zu erreichen, müssen die Diensteanbieter in der Lage sein, mit allen Akteuren der Mobilität zu konkurrieren, von denen einige versucht sein könnten, durch proprietäre Zugangsmethoden zu Fahrzeugdaten als "Gatekeeper" zu agieren. Aufbauend auf zwei früheren Manifesten steht das S-OTP-Konzept im Einklang mit den ehrgeizigen Zielen der europäischen Institutionen, Innovationen zu fördern und Gesetze zu erlassen, die für die moderne Wirtschaft geeignet sind. Das ursprüngliche Konzept wurde erweitert indem es die Zertifizierung von Diensteanbietern und einen robusten Ansatz für die Entwicklung von sicheren Anwendungen einschließt, die Verbraucher und Betreiber in ihren Fahrzeugen installieren können. Die Koalition, in der auch der VFT vertreten ist, fordert die europäischen Gesetzgeber auf, diese detaillierte und vollständige Lösung (die es Verbrauchern, Fahrzeugen und unabhängigen Unternehmen ermöglicht, intelligenter, sicherer und umweltfreundlicher zu werden) bei der Bewertung der legislativen Optionen zu berücksichtigen. Ihr Erich Pomassl



# Designschutz und Reparaturklausel

m Dezember 2020 veröffentlichte die Europäische Kommission eine erste Folgenabschätzung als Teil ihrer neuen politischen Strategie zum geistigen Eigentum - den IP-Aktionsplan. Die Europäische Kampagne für die Freiheit des Kfz-Teile- und Reparaturmarktes (ECAR, in der FIGIEFA Mitglied ist) und FIGIEFA selbst hatten sich an der entsprechenden öffentlichen Konsultation beteiligt.

Die Europäische Kommission hat in der Tat die Initiative ergriffen, die bestehende Geschmacksmusterrichtlinie und die Gemeinschaftsgeschmacksmusterverordnung zu überprüfen. Der Prozess begann im Jahr 2014 und umfasste eine wirtschaftliche und eine rechtliche Studie. Im Jahr 2020 schloss die Europäische Kommission ihre Bewer-

**AUTO SERVICE** 2 2021 18 I www.autoservice.co.at 2 2021 AUTO SERVICE www.autoservice.co.at | 19