

Licht ins Dunkel bei „GVO neu“ und „Cybersecurity“

Herausfordernde Zeiten verlangen nach kreativen Lösungen. Auch der Verband der freien KFZ-Teile-Fachhändler (VFT) will hier nicht nachstehen und hat für zahlreiche Interessierte am 22. September 2020 ein Online-Meeting unter dem Titel „Let's talk“ abgehalten.

Nach der Begrüßung durch Obmann Walter Birner referierte Klaus Hölbling jun. zum Thema „Typgenehmigung Neu“, die mit 1. September 2020 in Kraft getreten ist. Laut der neuen Verordnung muss jedes Fahrzeug nun eindeutig identifizierbar sein. Hersteller müssen eine Liste aller im Fahrzeug verbauten Teile zur Verfügung stellen und diese Informationen müssen maschinenlesbar und elektronisch verarbeitbar sein. Das betrifft nicht nur die verbauten Teile, sondern auch Inspektions- bzw. Serviceparameter. Bis dato funktioniert der Teilefindungsprozess Klaus Hölbling zufolge zu 60 % über Drittanbieter.

Zweites großes Thema war die aktuell in Brüssel vorbereiteten Arbeiten für die GVO (Gruppenfreistellungsverordnung) neu. Zum Hintergrund: Die aktuelle GVO ist seit 2010 gültig und noch bis Ende 2023 in Kraft. Die GVO für den Aftermarkt legt fest, welche Einschränkungen es im freien Kfz-Ersatzteilhandel geben darf und welche nicht. „Ohne GVO würde es den freien Ersatzteilhandel und die freien Werkstätten gar nicht mehr geben“, betonte Klaus Hölbling. Als wichtigen Punkt in der GVO sieht er den barrierefreien Zugang zu Informationen – eine Argumentation, der auch die FIGIEFA folgt.

Klaus Hölbling zeichnete drei mögliche Szenarien für 2023. Als „worst case“ bezeichnete er den Umstand, dass die GVO ausläuft und es keine Nachfolgeregelung gibt. Szenario zwei sieht eine Verlängerung der GVO vor, birgt aber die Möglichkeit der Verwässerung. Und schließlich Szenario drei, das eine Erweiterung der GVO bringt und damit den freien Wettbewerb stärkt. „Dies würde nicht zuletzt den Konsumenten und dem freien Mobilitätsnetz zugutekommen“, betonte der VFT-Obmann-Stellvertreter. Um den Weg in Richtung drittem Szenario zu ebnet, hat der VFT zwei Vertreter – einer davon ist Klaus Hölbling – nach Brüssel entsandt. Dort wurde Mitte September ein Dokument bei der FIGIEFA mit Erläuterungen zu den Bedürfnissen des freien Kfz-Ersatz-

teilhandels deponiert. Eine wesentliche Forderung betrifft die Möglichkeit, dass Originalteile auch für Wiederverkäufer erwerbbar werden – bisher ist das nur den Vertragswerkstätten vorbehalten. „Dies gilt es aufzubrechen, denn die Fahrzeughersteller sollten über das Originalteil weder unseren Markt diskriminieren noch die Belieferung unterbinden dürfen“, lautet eine Forderung. Weitere Punkte sind Maßnahmen gegen die Hinderung auf technischer Ebene (Teilefindung bzw. jene Teile, die in einem Verbund klassifizierbar sind – beispielsweise Sensoren in autonom fahrenden Fahrzeugen), das Verbot wettbewerbszerstörender Verträge für markengebundene Werkstätten (Belieferung von freien Werkstätten) und das Branding von sichtbaren Fahrzeugteilen. In letztgenanntem Punkt will die FIGIEFA die Teile mit einem speziellen QR-Code versehen, der zwar den Hersteller ausweist, das Ersatzteil aber trotzdem für den freien Markt öffnet. Im Rahmen der GVO neu spricht sich die FIGIEFA für die Zusammenarbeit mit digitalen Datenproduzenten aus. „Wir benötigen einen ungestörten Zugang zu den Fahrzeugdaten“, so Klaus Hölbling, der gleichzeitig festhielt, dass die Themen Fahrzeugteile, Software und Codierung immer stärker in die Diskussion um Cybersecurity hineinspielen.

Aktueller Status der „Cybersecurity“-Regularien

Das Stichwort „Cybersecurity“ wurde im Anschluss sogleich von VFT-Obmann Walter Birner aufgegriffen und näher ausgeführt. Durch „connected cars“ kommt es zu einem großen Austausch von Daten und damit auch zu Sicherheitsrisiken. „Es wird eine Notwendigkeit sein, Sicher-

heitsmaßnahmen einzuführen. Das betrifft alle Szenarien, bei denen ein Auto aktiv ist – egal ob auf der Straße oder im Reparaturprozess“, betonte Walter Birner. Im Gegenzug zur GVO-Diskussion, die Sache der Europäischen Union ist, ist Cyber-

security eine Thematik der Vereinten Nationen (UN). Die UN-Arbeitsgruppe 29 in Genf befasst sich aktuell mit einer UN-Resolution zur Cybersecurity und beschäftigt sich auch mit dem Industriestandard ISO/SAE 21434, die beide die Basis für die UN-Gesetzgebung darstellen. Der VFT-Obmann stellte klar, dass die EU bei der Cybersecurity keine eigene Gesetzgebung auf den Weg bringen, sondern sich wohl 1:1 an der UN-Gesetzgebung orientieren wird. Vom Zeithorizont aus betrachtet soll der Industriestandard 2021 in Kraft treten, die UN-Regulierung dann 2022. Sämtliche Themen rund um die Datensicherheit führen laut Walter Birner zu einem zentralen Begriff, dem Cybersecurity Management System, das festlegt, wie die Datensicherheit in unterschiedlichen Anwendungsbereichen ausgestaltet werden kann. Davon betroffen sind die Fahrzeughersteller, welche die Funktionalitäten in ihren Systemen so auslegen müssen, dass diese im Einklang mit den Cybersecurity-Regularien stehen. Ein Risikomanagement hat Sorge zu tragen, dass alle möglichen Szenarien analysiert werden – einschließlich einem Monitoring, um Gefahrenquellen zu beobachten. Und schließlich gilt es ein Software Update Management System (SUMS) zu installieren, in das alle Teile im Fahrzeug zu integrieren sind.

Zielgruppen des Cybersecurity Management Systems (CMS) sind zunächst die Teileproduzenten, die synchron mit den Vorgaben des CMS des jeweiligen Fahr-



VFT-Obmann-Stellvertreter Klaus Hölbling jun. referierte zum aktuellen Stand der Arbeiten an der „GVO neu“

FOTO: VFT

K O L U M N E



**VFT-Obmann
Walter Birner
Verband der
freien Kfz-Teile-
Fachhändler (VFT)**
Telefon:
+43-664/242 95 28
E-Mail:
walter.birner@vft.at
www.vft.at

zeugherstellern arbeiten müssen. Zielgruppe zwei ist der Kfz-Ersatzteilhandel, der sicherstellen muss, dass die Fahrzeugteile mit den Vorgaben des CMS konform sind. Die Kfz-Werkstätte bildet die dritte Zielgruppe und muss ebenfalls in der Lage sein, die Cybersecurity-Regularien umzusetzen.

Eine Herausforderung in diesem Zusammenhang ist für Walter Birner die Frage der Überprüfung, ob die Teile mit dem System des OEM im jeweiligen Fahrzeug kompatibel sind. „Definiert das ausschließlich der Fahrzeughersteller oder gibt es – dem FIGIEFA-Standpunkt folgend – mehrere neutrale Stellen, die nach gewissen Kriterien Überprüfungen durchführen?“ Im Mittelpunkt steht auch hier der neutrale und objektive Zugang.

Der VFT-Obmann ermunterte die Branchenvertreter auch zu einer offensiven Beschäftigung mit dieser Thematik. Informationsbeschaffung sollte hier für den Handel im Vordergrund stehen. „Hier wird zunächst der Teileproduzent gefordert sein und im Anschluss der Handel und die freien Werkstätten. Eine Möglichkeit wäre eine Zertifizierung auf neutraler Basis für Betriebe, die so die Ermächtigung erlangen, mit diesen Teilen zu handeln bzw. damit Reparaturen durchzuführen“, so Walter Birner. „Cybersecurity ist zwar eine Hürde, sie führt aber zu keiner Verschlechterung für die Branche, sondern ist eine Notwendigkeit“, meinte der VFT-Obmann abschließend. *ags* ◆

Liebe AUTOSERVICE-Leserin, lieber AUTOSERVICE-Leser!

Warum will die Kammer den Kfz-Ersatzteilhandel mundtot machen?

Vor Jahren wurden die einst unabhängig agierenden Ständevertretungen der Kfz-Händler und der Kfz-Ersatzteilhändler zu einem Gremium der Kfz-Händler zusammengelegt. Man räumte den Ersatzteilhändlern damals noch eine gewisse Autonomie und in Wien auch eine eigene Berufsgruppe ein.

Bei der heurigen Kammerwahl hatte die Kandidatenliste des Wirtschaftsbundes in Wien nur mehr einen Vertreter des Autoersatzteilehandels auf wählbarer Position. Ein zweiter Vertreter kam durch die Grüne Wirtschaft in das Gremium. **So waren es statt der in der letzten Periode agierenden vier nur mehr zwei.**

Die Berufsgruppe des Autoersatzteilehandels, die mit eigenem Budget und der Möglichkeit zur eigenen Interessensvertretung in Wien tätig war, **wurde im Zuge der Gründung des neuen Gremiums einfach abgeschafft.** Obwohl gerade diese Berufsgruppe per Abstimmung in der letzten Periode noch bestätigt wurde.

In den anderen Landeskammern sieht das Bild nicht besser aus. Nur in einigen Bundesländern gibt es Repräsentanten des freien Kfz-Ersatzteihandels in den Gremien und nirgends gibt es eine eigene Fachgruppe des freien Kfz-Teilehandels. Einzig das **Bundsgremium unterstützt die Aktivitäten der von den Fahrzeugherstellern unabhängigen Repräsentanten.** Der freie Reparaturmarkt und deren Teileversorgung sind essenziell zum Erhalt des Marktgleichgewichtes und einer leistbaren, modernen und Umweltbewussten Mobilität!

VFT – der Verband der freien Kfz-Teile-Fachhändler = Verband für faire Mobilität

Die Interessensvertretung der Freien hat sich schon über die vergangenen Jahre verstärkt auf den VFT konzentriert. Die politische Arbeit in Brüssel bei der FIGIEFA – der europäischen Interessensvertretung der freien KFZ-Teile Händler – wird vom VFT für Österreich verantwortet. Meine Tätigkeit im Board der FIGIEFA gibt mir ein star-

kes Gewicht, die österreichischen Interessen der Freien auch dort wahrzunehmen.

Auf Europäischer Ebene schließen sich immer mehr Interessensvertretungen zu Gruppierungen (zum Beispiel AFCAR) zusammen, um die Interessen aller besser wahrnehmen zu können. Ähnlich agieren wir in Österreich: Der VFT hat seine Statuten letztes Jahr so geändert, dass ALLE Firmen und Organisationen, die für eine faire und Umweltbewusste Mobilität sind, mit uns einen gemeinsamen Weg gehen können.

VFT-Vorstandserweiterung

In der letzten VFT-Vorstandssitzung haben wir diese **Öffnung deutlich sichtbar** gemacht. Die neuen zusätzlichen Vorstandsmitglieder drücken dies eindrucksvoll aus:

- Der Wiener Kfz-Innungsmeister **Georg Ringseis**, der auch gleichzeitig die Interessen der freien Werkstätten in der Innung vertritt. Die Partnerschaft zwischen dem freien Ersatzteilhandel und den freien Werkstätten ist das Rückgrat unseres Agierens.
- Der Lkw-Experte **Andreas Rappold** und langjähriger Manager wird sich auf die Vertretung der freien Lkw-Interessen konzentrieren.
- **Jörg Neimcke**, Vorstandsmitglied im deutschen GVA, bildet durch seine Doppelfunktion in beiden Vorständen eine Brücke für die Koordinierungen der beiden Interessensvertretungen. Seine internationale Aufgabenstellung bei LKQ gibt ihm zusätzlichen Einblick, was große Wirtschaftseinheiten in der neuen Mobilitätswelt erreichen wollen.
- **Guido Schwarz** ist der von der Grünen Wirtschaft in der Wiener Kammer entsandte. Wir werden gemeinsam mit ihm verstärkt die Nachhaltigkeit unserer Branche herausarbeiten. Ein Auto zu reparieren, ist auf jeden Fall umweltbewusster als ein Neues zu kaufen.

LET'S TALK

Gerade in den Zeiten der Einschränkung unserer Kommunikationsmöglichkeiten sind Online-Konferenzen immer wichtiger. Im September fand das erste virtuelle Treffen der VFT-Mitglieder statt. Am **17. November um 15.00 Uhr** sind alle VFT-Mitglieder wieder zur nächsten **interessanten Gesprächsrunde LET'S TALK eingeladen.** Rechtsanwalt **Dr. Christian Mayer** von SMS LAW und **Janos Juvan**, Geschäftsführer von OE Service, beleuchten das alte und gleichzeitig immer aktuelle Thema **„Verliere ich die Hersteller Garantie, wenn ich mein Service und meine Reparaturarbeiten in einer freien Werkstätte durchführen lasse?“**. In einem zweimonatigen Abstand werden wir den VFT-Mitgliedern auch in Zukunft interessante Themen aus kompetenter Hand präsentieren und diese zu einer Diskussion darüber einladen.

**Bleiben wir verbunden
Ihr Walter Birner**