

Sehr geehrte Leser,

Die VFT INFO hat das Ziel unseren Mitgliedern und allen Interessierten für eine faire Mobilität, unsere Arbeit transparent und mit einfachen Worten näherzubringen. Damit wir das zukünftig noch besser machen können, freuen wir uns über Anregungen aus dem Leserkreis an [office@vft.at](mailto:office@vft.at)

Erich Pomassl  
Generalsekretär VFT

\*

## **VFT fordert gleiche Bedingungen für den Zugriff auf Fahrzeugdaten**

**Der Verband der freien KFZ-Teile-Fachhändler (VFT) fordert als Teil einer großen Koalition die Europäische Union dazu auf, ihre Empfehlung für eine Secure On-board Telematics Platform (S-OTP) bei der Gesetzgebung zum Zugang zu Fahrzeugdaten zu berücksichtigen.**

Mehr dazu bei unserem Partnermagazin AutoService

<https://autoservice.co.at/a/vft-fordert-gleiche-bedingungen-fuer-den-zugriff-auf-fahrzeugdaten>

\*

## **Weltweite Leuchtturmwirkung der MVBBER (Gruppenfreistellungsverordnung) während der R2RC Global am 11. Jänner 2021 demonstriert**

Am 11. Januar organisierten FIGIEFA und seine Schwesterorganisationen in Australien, Kanada, Südafrika 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 MVBBER (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 MVBBER-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**

Im Januar 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 FIGIEFA an das FKA, dass eine neue Gesetzgebung zusammen mit der Durchsetzung der bestehenden Gesetzgebung unbedingt erforderlich ist.

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

- 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 erforderlich sind.
- 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 können.
- Um alle internen Parameter des Batteriemoduls verfügbar zu machen, in der gleichen Weise wie andere Fahrzeugdaten (d.h. 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.
- 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 Reparaturinformationen und Wartungsinformationen bereitgestellt werden.
- Diese müssen mindestens umfassen:
  - Technische Spezifikationen der Batterie und deren Änderungen im Laufe der Zeit.
  - Zugang zu Reparaturanleitungen des Batteriemoduls.
- Bereitstellung aller RMI-Informationen in elektronischer Form, in einem maschinenlesbaren Format, das Werkzeughersteller zur Entwicklung von Diagnosewerkzeugen verwenden können
- Die Bereitstellung von Ersatzteilen, die für die Batteriereparatur benötigt werden.
- Dies sollte alle Teile umfassen, die bei der Demontage und Reparatur der Batterie zerstört werden (z.B. Dichtungen, Abdeckungen, etc.); Batteriemodule und Zellen (falls austauschbar); Anschlüsse, Sensoren & 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.

4

\*

## **Designschutz und Reparaturklausel**

Im 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 Bewertung mit der Veröffentlichung eines Evaluierungsberichts ab, der eine Reihe von Mängeln aufzeigte, darunter den unvollständigen 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 Fahrzeughherstellern zugute käme und die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher ausschalten und einen wirksamen Wettbewerb ersticken würde. Eine Reparaturklausel hingegen gibt den Fahrzeughherstellern zu Recht und in gerechter Weise vollen Schutz für das Design ihrer Neufahrzeuge und bewahrt gleichzeitig ihre Fähigkeit, auf dem Anschlussmarkt in einen fairen Wettbewerb zu treten.

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.

Wir wünschen trotz aller Einschränkungen ein „Frohes Osterfest“.  
Bis zum nächsten Mal,  
das VFT Team



**PS: Besuchen Sie unsere Homepage um mehr über den VFT zu erfahren. Einfach auf das Logo klicken.**

*Sie erhalten diese Information weil wir davon ausgehen, dass Sie Interesse an den Informationen haben. Wenn Sie diese Informationen nicht mehr erhalten wollen dann informieren Sie uns per Mail an [office@vft.at](mailto:office@vft.at)*