

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

\*

## **Aktuelles aus Brüssel von unserem Partner FIGIEFA**

### ***Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2021***

Am 4. Februar hat die Europäische Kommission ihr Arbeitsprogramm für die Automobil- und Mobilitätsindustrie 2021-2022 veröffentlicht. Die Reihe von Vorschlägen, die in den Zuständigkeitsbereich der GD GROW fallen, der Abteilung der Kommission, die für die Politik der Europäischen Union in den Bereichen Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und kleine Unternehmen verantwortlich ist, wird die politische und legislative Agenda in den nächsten Monaten strukturieren.

1

### ***Zugang zu fahrzeuginternen Daten***

Wie in der Mitteilung zur vernetzten und automatisierten Mobilität angekündigt, wird die Europäische Kommission unter anderem Regulierungsoptionen für Fernreparaturen und -wartungen und andere Dienstleistungen, die auf von Fahrzeugen generierten Daten basieren, bewerten. Sie wird sich dabei auf den Expertenbericht stützen, der derzeit von der Beratungsfirma TRL fertiggestellt wird. Der neue politische Vorschlag zum Zugang zu fahrzeuginternen Daten, der die Typgenehmigungsverordnung 858/2018 ändern würde, wird voraussichtlich im vierten Quartal 2021 von der Kommission angenommen und damit ein reguläres Mitentscheidungsverfahren eingeleitet, das sich bis ins Jahr 2022 erstreckt.

### ***Euro 7***

Das Arbeitsprogramm erklärt auch, dass die Europäische Kommission erwartet, einen Vorschlag für eine konsolidierte "Euro 7"-Emissionsnorm für alle Pkw, Transporter, Lkw und Busse fertigzustellen. Sie würde eine Echtzeitmessung der Emissionen umfassen, um sicherzustellen, dass X Fahrzeuge auf den Straßen der EU über ihre gesamte Lebensdauer sauber sind, und möglicherweise eine Reihe neuer Schadstoffemissionsgrenzwerte. Der Vorschlag zielt darauf ab, den europäischen Green Deal zu unterstützen, mit dem Ziel, eine Null-Verschmutzung durch Fahrzeuge in Europa zu erreichen. Die vorbereitenden Arbeiten sind fast abgeschlossen, und der Vorschlag sollte bis Ende des Jahres veröffentlicht werden. Das Inkrafttreten der angestrebten

"Euro 7"-Emissionsnorm wird nicht vor 2025 erwartet. Mit potenziell sehr ehrgeizigen Emissionsstandards wird diese Gesetzgebung wahrscheinlich den erwarteten Ersatz von Verbrennungsmotoren durch andere Antriebsarten (Elektro, Wasserstoff...) beschleunigen.

### ***Umsetzung der Typgenehmigungsverordnung***

Ungeachtet der neuen politischen Initiativen beabsichtigt die Europäische Kommission mit den delegierten Rechtsakten auch, den Anhang X der Verordnung 2018/858 an den technischen Fortschritt anzupassen, einschließlich der Anforderungen an den Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD) und Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI). Die Änderungen des Anhangs X der Verordnung (EU) 2018/858 sollen die Ergebnisse der Studie zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI), OBD für Elektrofahrzeuge im aktuellen Rahmen und diskriminierungsfreiem Zugang und Informationen zu Ersatzteilen widerspiegeln. Es wird erwartet, dass die Expertengruppe den Vorschlag im dritten Quartal 2022 billigt und die Europäische Kommission ihn bis Ende 2022 annimmt.

### **Umsetzung der Typgenehmigungsverordnung**

Im Oktober 2020 hat die Europäische Kommission (DG GROW) einen Prozess zur Verabschiedung eines Delegierten Rechtsakts eingeleitet, der die Umsetzung der Typgenehmigungsverordnung 2018/858 ändern und erleichtern soll, die erst im September 2020 in Kraft tritt. Drei Elemente des Entwurfs des Delegierten Rechtsakts sind von unmittelbarer Relevanz und entscheidender Bedeutung für den freien Kfz-Ersatzteilmarkt. Der ursprüngliche Entwurf gefährdete jedoch das ursprüngliche Ziel der Typgenehmigungsverordnung und war potenziell nachteilig für unseren Sektor.

Während dieses Prozesses hat FIGIEFA in enger Zusammenarbeit mit der Koalition Alliance for the Freedom of Car Repair in the EU (AFCAR) umfangreiche Informationsaktivitäten gegenüber der Europäischen Kommission und den Mitgliedsstaaten durchgeführt, um den ursprünglichen Vorschlag zu verbessern. Im Anschluss an die Arbeit der Koalition und als Ergebnis während eines wichtigen Expertentreffens, das am 10. Dezember stattfand und an dem die Europäische Kommission und die Mitgliedsstaaten teilnahmen, haben mehrere nationale Experten unsere Vorschläge genutzt und unterstützt. Die GD GROW nahm eine Reihe von Überarbeitungen vor, um den Textentwurf zu verbessern, dennoch bleiben einige Bedenken bestehen. Der Text befindet sich nun in der öffentlichen Konsultation, und FIGIEFA hat zusammen mit seinen Partnern von AFCAR und mit dem Verband der Teilehersteller (CLEPA) einen Beitrag mit endgültigen Verbesserungsvorschlägen vor der Verabschiedung durch die Europäische Kommission eingereicht.

### **Standardisierung des Zugangs zu den Websites der Fahrzeughersteller**

Die Europäische Kommission treibt die Norm ISO 18541 voran, die einen standardisierten Zugang zu den Websites der Fahrzeughersteller vorsieht.

Obwohl FIGIEFA an ihrer Ausarbeitung beteiligt war, wurde die ISO 18541-Norm vor fast einem Jahrzehnt entwickelt und 2014 verabschiedet. Daher erfasst sie nicht die neuen Bestimmungen, die durch die Typgenehmigungsverordnung 858/2018 eingeführt wurden, wie z. B. Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI), die in großen Mengen und in einem maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Format bereitgestellt werden müssen. Vielmehr werden Anwendungsfälle mit einem 1:1-Zugriff betrachtet, die auf die Bedürfnisse der Reparatur- (Einzelhandels-) Ebene zugeschnitten sind, nicht aber auf die Bedürfnisse anderer Segmente des unabhängigen Kfz-Ersatzteilmarktes, wie Teilehersteller, Teilehändler und Datenverleger, die der Lieferkette vorgeschaltet sind und RMI-Datenbanken oder Ersatzteilkataloge erstellen müssen.

Im ursprünglichen Entwurf hatte die Europäische Kommission (DG GROW) sehr breit auf die ISO 18541 verwiesen und den Fahrzeugherstellern eine generelle "Konformitätsvermutung" mit der gesamten RMI-Gesetzgebung gegeben, wenn sie die (untergeordnete) technische ISO-Norm erfüllen. Dies hätte den Anspruch der neuen RMI-Bestimmungen in der Verordnung 2018/858 erheblich untergraben. Außerdem wurde in dem Vorschlag das Datum der zu berücksichtigenden Norm nicht erwähnt. Folglich würde jede künftige Aktualisierung dieser Norm, die von Nicht-EU-Normungsgremien (ISO oder CEN) angenommen wird, automatisch in die Gesetzgebung "integriert" werden, wodurch der politische und legislative Prozess der Europäischen Union umgangen würde.

Nachdem sie von FIGIEFA darauf aufmerksam gemacht wurde, hat die GD GROW das Datum 2014 in den Verweis auf die ISO-Norm 18541 aufgenommen, um korrekt auf deren spezifische Version zu verweisen und jedes Risiko einer zukünftigen Rechtsunsicherheit zu vermeiden. Außerdem wurde nach einer Reihe von Konsultationen mit der DG GROW eine erste Reihe von Vorschlägen von der AFCAR- und CLEPA-Koalition unterbreitet, um klarzustellen, dass die ISO-Norm 18541 (und die damit verbundene Konformität) nur für das standardisierte Zugriffsformat auf die Websites der Fahrzeughersteller gelten und auf ein Datum beschränkt sein würde.

Trotz dieser früheren Konsultationen und Vorschläge von AFCAR und CLEPA bleiben jedoch einige rechtliche Unsicherheiten bestehen, da die letzten Änderungen, die im Dezember 2020 von der GD GROW zur Verbesserung des Textes vorgenommen wurden, noch nicht ausreichend waren und immer noch zu Fehlinterpretationen führen könnten, die die neue Verpflichtung zur Bereitstellung von RMI in einem bestimmten Format für unabhängige Marktteilnehmer, die keine Reparaturbetriebe sind, untergraben (d. h. in einem "maschinenlesbaren Format, das mit allgemein verfügbaren Informationstechnologie-Tools und -Software elektronisch verarbeitet werden kann"), wie in der Typgenehmigungsverordnung 2018/858 eingeführt. Daher schlugen AFCAR und CLEPA der GD GROW vor, eine zusätzliche Klarstellung aufzunehmen, in der betont wird, dass die Vermutung der Konformität durch Einhaltung der ISO 18541 nur für das standardisierte Zugangsformat gilt, nicht aber für das "elektronisch verarbeitbare Format", das durch die Typgenehmigungsverordnung 2018/858 eingeführt wurde.

**SERMI**

Das ursprüngliche SERMI-Schema wurde 2015-2016 absichtlich und sorgfältig als Akkreditierungssystem strukturiert, um unabhängigen Betreibern ein standardisiertes Zertifizierungsschema für den Zugang zu sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) zu geben, die mit klaren Prüfkriterien als diebstahlschutzbezogene RMI definiert wurden. Dieses Schema sollte durch eine spezielle Gesetzgebung der Europäischen Kommission implementiert und "zum Leben erweckt" werden.

Auf Initiative von Fahrzeugherstellern nahm die Europäische Kommission (DG GROW) jedoch in ihren ursprünglichen Entwurf für einen delegierten Rechtsakt zur Umsetzung des SERMI-Schemas einen neuen Zusatz auf: einen Verweis auf eine sogenannte "illegitime Geschäftstätigkeit". Damit sollte jede Form der "Emissionsmanipulation" abgedeckt werden. Die Überprüfung, ob ein unabhängiges Unternehmen in "Emissionsmanipulationen" verwickelt ist, wurde als Teil der zukünftigen Überprüfung aufgenommen, die im Zuge der Akkreditierung eines unabhängigen Betreibers durchgeführt wird, bevor dieser sein SERMI-Zertifikat erhält.

Während die Absicht, dieses Phänomen zu bekämpfen, natürlich von FIGIEFA unterstützt wird, war der von der GD GROW eingeführte neue Text aus mehreren Gründen sehr problematisch. Ohne eindeutige Prüfkriterien/Prüfverfahren und Leistungsanforderungen für die gesamte Palette der im Entwurf der DG GROW aufgeführten Manipulationstechniken ist es weder praktisch möglich, genau festzustellen, ob ein Fahrzeug manipuliert wurde, noch von wem. Außerdem wurde die Überwachung und Durchsetzung zunächst den Fahrzeugherstellern zugeschrieben, obwohl ein klarer Interessenkonflikt besteht. Damit hätte dieser Entwurf das SERMI-System in ein unverhältnismäßiges, nicht praktikables Instrument verwandelt, das die Gefahr birgt, professionelle freie Werkstätten/Betreiber willkürlich aus dem Geschäft zu drängen.

Vor diesem Hintergrund und nach eingehender Analyse des FIGIEFA-Sekretariats sowie von technischen und juristischen Experten äußerte eine Koalition aus AFCAR und CLEPA ernsthafte Bedenken über die einseitigen Änderungen am SERMI-System. Während man alle Bemühungen zur Bekämpfung von Emissionsmanipulationen unterstützt, wurde gegenüber der Europäischen Kommission betont, dass jede Lösung verhältnismäßig sein muss, ganzheitlich auf den gesamten Markt angewendet werden muss und auf eindeutigen Prüfkriterien beruhen sowie Rechtssicherheit für alle Beteiligten bieten muss, was nicht der Fall war.

Als Konsequenz nahm die DG GROW eine Reihe von Änderungen vor, behielt aber die "Emissionskontrollen" als solche im Gesetz bei. Die Prüfung bezieht sich jetzt nur noch auf das "Anpreisen oder Anbieten", was etwas weniger weitreichend und nachteilig ist als der vorherige Text (da es noch keine klaren Prüfkriterien für alle Formen der Manipulation gibt), aber es ist immer noch fraglich, wie es geprüft und umgesetzt werden soll. Darüber hinaus wurde die Rolle der Fahrzeughersteller überarbeitet und ihr unangemessenes Untersuchungsrecht gegenüber den unabhängigen Betreibern gestrichen. Diese Aufgabe wird nun den

Konformitätsbewertungsstellen bei Beschwerden übertragen, obwohl diese für eine solche Untersuchungsrolle nicht ausreichend ausgestattet sind.

FIGIEFA setzt sich daher innerhalb der AFCAR und zusammen mit der CLEPA weiterhin dafür ein, dass die Europäische Kommission Prüfverfahren und -kriterien festlegt, die eine eindeutige Prüfung und Identifizierung der gesamten Palette von Emissionsmanipulationstechniken ermöglichen. Da der derzeitige Ansatz in Bezug auf Emissionsmanipulationen nur unabhängige Betreiber und nicht den gesamten Markt betrifft, wurde die Europäische Kommission außerdem aufgefordert, Diskriminierung zu vermeiden, indem sie die richtigen legislativen Instrumente ermittelt, um Maßnahmen gegen Emissionsmanipulationen auf alle Marktteilnehmer anzuwenden.

### **OBD-Port**

Trotz der guten Absicht der DG GROW, klarzustellen, dass der gesamte Datenstrom der Fahrzeugdiagnose über den OBD-Anschluss zugänglich sein soll - und zwar für alle Fahrzeug- und Motortypen - hätte ihr ursprünglicher Entwurf stattdessen die Tür für kontraproduktive und gefährliche Interpretationen öffnen können, die die über die OBD zugänglichen Datenströme einschränken. AFCAR und CLEPA haben daher wiederholt Bedenken geäußert und gefordert, den ursprünglichen Anwendungsbereich und die Absicht der Gesetzgebung besser zu verdeutlichen.

Mit den Vorschlägen von AFCAR und CLEPA wurde im neuen Textvorschlag der DG GROW klargestellt, dass "für den Zweck der Fahrzeug Diagnose, Reparatur und Wartung, Überwachung und Inspektion muss der direkte Fahrzeugdatenstrom, einschließlich Fehlercodes und Diagnosefunktionen, über den OBD-Port zur Verfügung gestellt werden".

Einige Fahrzeughersteller geben jedoch immer noch vor, dass nur emissionsbezogene Daten zur Verfügung gestellt werden sollen und berufen sich dabei auf die alte Interpretation des OBD-Steckers. Es wäre daher notwendig, dass die DG GROW den Text der delegierten Verordnung weiter ergänzt, um klarzustellen, dass unabhängig vom Fahrzeugtyp und seinem Antriebsstrang der komplette Fahrzeugdiagnosedatenstrom über den OBD-Anschluss zugänglich sein muss, wie es im ursprünglichen Anwendungsbereich der Typgenehmigungsverordnung vorgesehen war.

### **FIGIEFA-Beitrag zur öffentlichen Konsultation der MVBBER**

Da die Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) im Mai 2023 ausläuft, hat die Generaldirektion Wettbewerb (GD COMP) der Europäischen Kommission einen Überprüfungsprozess eingeleitet, um die Auswirkungen der GVO zu bewerten. Dazu wurde unter anderem eine öffentliche Konsultation durchgeführt, an der FIGIEFA am 25. Januar teilnahm. Ziel dieser öffentlichen Konsultation ist es, die Effektivität, die Effizienz, die Relevanz, die Kohärenz und den EU-Mehrwert der MVBBER zu bewerten. Die Europäische Kommission wird alle eingegangenen Beiträge berücksichtigen, bevor sie eine Entscheidung darüber trifft, ob die Gesetzgebung beibehalten, modernisiert oder im Jahr 2023 auslaufen gelassen wird.

Dank des wertvollen Inputs der Mitglieder seiner engagierten Arbeitsgruppe und mit der Unterstützung von technischen und juristischen Experten, hob FIGIEFA die positiven Auswirkungen der MVBER hervor. Dort, wo es noch Spielraum für Wettbewerb gab, hat die MVBER es unabhängigen Betreibern ermöglicht, gleichberechtigt mit zugelassenen Netzen zu konkurrieren.

Allerdings hat sich der Spielraum für den Wettbewerb in den letzten zehn Jahren aufgrund verschiedener neuer technologischer Entwicklungen (z. B. Aktivierung von Ersatzteilen über QR-Code), Marktveränderungen und Geschäftspraktiken (z. B. Bündelung von Dienstleistungen) verringert. Außerdem legt die MVBER den Grundstein für den Wettbewerb zwischen unabhängigen Betreibern und zugelassenen Netzen, während die Fahrzeughersteller selbst immer mehr direkt in die Wartung, Reparatur und Instandhaltung von Fahrzeugen eingebunden sind. Der Maßstab für den Wettbewerb sollte daher von den autorisierten Netzwerken zu den Fahrzeugherstellern verlagert werden, die nun mehr denn je in direktem Wettbewerb mit dem unabhängigen Ersatzteilmarkt stehen.

FIGIEFA wird sich auch in den kommenden Monaten dafür einsetzen, dass die MVBER erhalten und modernisiert wird, damit sie dem heutigen und zukünftigen Markt gerecht wird und neue Herausforderungen und Trends aufgreift.

Bis zum nächsten Mal,  
das VFT Team

6

---



**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)*