

ÄNDERUNG DER EURO-5/6-VERORDNUNG BZGL. FAHRZEUGREPARATURINFORMATIONEN

FÜR STARKE KMU IN EINEM WETTBEWERBSFÄHIGEN KRAFTFAHRZEUG-
SERVICEMARKT

Überarbeitete Auflage
August 2010



Informationsbroschüre zu den Änderungsanträgen der EU Kommission
im Komitologieverfahren zur Verordnung N° 692/2008 und N° 715/2007

Unterstützt von:



EINDEUTIGE ERSATZTEIL-IDENTIFIKATION

GLEICHE CHANCEN FÜR ALLE MARKTBETEILIGTEN

DIE FAHRZEUGE VON HEUTE – VIELFÄLTIGE MARKEN UND MODELLE

Durch den technischen Fortschritt und die immer größer werdende Marken- und Modellvielfalt von Fahrzeugen sind die Teile und Baugruppen, die von der Automobilindustrie verbaut werden, immer komplexer und schwieriger zu identifizieren. Unterschiedliche Fahrzeuge benötigen unterschiedliche Ersatzteile und sogar innerhalb eines Modells können sich die Ersatzteile unterscheiden. So ist es zum Beispiel nicht mehr ausreichend anzugeben, dass es sich um den Bremsbelag für einen "Volkswagen Modell Golf, Baujahr 2007" handelt, denn verschiedene Fahrzeuge vom Typ Golf desselben Baujahrs können verschiedene Bremsbeläge erfordern. Deswegen wird es sogar für erfahrene und bestgeschulte Reparaturwerkstätten zunehmend schwieriger, das passende Ersatzteil für ein bestimmtes Fahrzeug zu identifizieren.

WARUM IST DIE EINDEUTIGE IDENTIFIZIERUNG VON ERSATZTEILEN SO WICHTIG?

Die eindeutige Identifizierung von Ersatzteilen, Systemen und Baugruppen ist im unabhängigen Ersatzteilmarkt für die korrekte Reparatur und Wartung des Fahrzeugs unabdingbar. Zusätzlich muss sichergestellt werden, dass Teile-Hersteller und Ersatzteihändler die richtigen Teile an die Werkstatt liefern.

Denn hat die Werkstatt keinen Zugriff auf die korrekten Daten über das konkret zu reparierende Fahrzeug, könnten falsche Ersatzteile geliefert und verbaut werden, was wiederum eine Beeinträchtigung der Fahrzeugsicherheit und eine eventuelle Nichteinhaltung der Umweltschutzaufgaben nach sich ziehen könnte. Wird ein Teil verbaut, das nicht exakt den funktionalen und physikalischen Anforderungen entspricht, kann dies zu einer Minderung der Fahrzeugsicherheit und -integrität führen und so ggf. Produkt- und Servicehaftungen nach sich ziehen.

WER BRAUCHT EINE EINDEUTIGE IDENTIFIZIERUNG VON ERSATZTEILEN?

Der gesamte, markenübergreifende Kfz-Ersatzteilmarkt braucht die eindeutige Identifizierung von Ersatzteilen. Ersatzteilersteller müssen ihre Produkte exakt und eindeutig referenzieren können. Publisher müssen in der Lage sein, unabhängige, markenübergreifende, eindeutige Ersatzteildatenbanken und Ersatzteilkataloge zu erstellen. Teilehändler müssen die geforderten Teile schnell und eindeutig identifizieren und fehlerfrei liefern können. Werkstätten müssen die Reparaturen effizient und somit zum Nutzen des Endkunden ausführen können.

WIE KANN DIE EINDEUTIGE IDENTIFIZIERUNG VON ERSATZTEILEN GESICHERT WERDEN?

Zur Identifizierung des korrekten Ersatzteils wird die Information benötigt, welches Teil in welchem Fahrzeug verbaut ist – die Erstausrüstung oder das Original-Ersatzteil (OE). Der einzige Weg, exakt zu bestimmen, welches Teil genau im Fahrzeug verbaut ist, ist die eindeutige Identifizierung des Teils, Systems oder der Baugruppe durch die Ersatzteilenummer des Fahrzeugherstellers, die dann mit der fahrzeugeigenen, eindeutigen, so genannten Fahrzeug-Identifikationsnummer ("VIN-Vehicle-Identification Number") verknüpft wird.

WAS SIND 'TEILE-IDENTIFIKATIONS DATEN'?

Teile-Identifikationsdaten sind Informationen (Relationen von Nummern), die ein Ersatzteil (identifiziert durch seine Original-OE-Ersatzteilnummer) einem bestimmten Fahrzeug (identifiziert anhand seiner VIN - Vehicle Identification Number) zuordnen. Es ist ein Datensatz bestehend aus den VINs und den zugeordneten OE-Ersatzteilnummern der Fahrzeughersteller in digitaler Form, welche die Erfassung und Verarbeitung mit üblichen IT Systemen ermöglicht.

.....die im Fahrzeug verbauten Teile und Komponenten sind immer komplexer und schwieriger zu identifizieren.



EXISTIEREN DIESE DATEN BEREITS?

Ja. Fahrzeughersteller stellen diese Art von Daten bereits für die Erstellung ihrer eigenen Ersatzteilkataloge zusammen. Viele Hersteller bieten VIN-Nummern-basierte Suchmaschinen an, die die Identifizierung von passenden Ersatzteilen für ein Fahrzeug ermöglichen. Die Erstellung von Ersatzteilkatalogen wäre nur schwer möglich, wenn der Hersteller keine Daten über die Verknüpfung der VIN-Nummer eines Fahrzeugs mit den entsprechenden Ersatzteilen hätte. Außerdem stellen Fahrzeughersteller die Daten zur Teile-Identifizierung Dienstleistern wie Lexcom zur Verfügung, die einen markenübergreifenden Online-Order-Service für Original-Ersatzteile der Fahrzeughersteller (www.partslink24.com) bereitstellen. Somit könnten die Daten ohne größeren Aufwand auch für den markenübergreifenden Ersatzteilmarkt bereitgestellt werden.

Fahrzeughersteller ändern häufig ihre Originalersatzteile und -baugruppen (und somit auch die OE-Ersatzteilnummern). Verantwortlich hierfür sind Produktentwicklungen, logistische oder kommerzielle Gründe, wie z.B. der Wechsel zu einem anderen OE-Lieferanten. Fahrzeughersteller machen normalerweise diese Änderungen auf dem unabhängigen Markt nicht publik. Sind unabhängigen Marktteilnehmern diese Änderungen oder so genannte „stille Rückrufe“ nicht bekannt, laufen sie Gefahr, unpassende Ersatzteile oder Baugruppen zu liefern oder zu verbauen.

MÜSSTEN DANN FAHRZEUGHERSTELLER DIE STRUKTUR IHRER ERSATZTEILDATENBANKEN KOMPLETT UMSTELLEN?

Nein. Teile-Identifikationsdaten werden bereits als Basis für die Ersatzteilkataloge der Fahrzeughersteller verwendet. Fahrzeughersteller können diese verfügbaren Daten weiterhin in ihrem organisationseigenen Format verwenden. Das heißt, die Daten müssen nicht individuell angepasst, jedoch 'leicht zugänglich' verfügbar sein. Unabhängige Marktteilnehmer haben hinreichend Erfahrung mit Datenverarbeitungstechnologien, die es ihnen ermöglichen, große Mengen Daten sicher zu verarbeiten. Weiterhin ist es Fahrzeugherstellern laut Euro-5/6-Norm erlaubt, eine angemessene Gebühr für die Bereitstellung der Daten zu fordern.

WARUM IST DANN LÄNGERFRISTIG EINE STANDARDISIERUNG ANGESTREBT?

Ein standardisierter Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen ist eines der Kernelemente der Euro-5/6-Verordnung. Deshalb ist vorgesehen, die europäische Normungsbehörde CEN mit der Entwicklung eines „gemeinsamen strukturierten Prozesses“ zur Weitergabe der Teile-Identifikationsdaten zu beauftragen. Dies ist nichts Ungewöhnliches: Für die Reparaturinformationen, die bereits in der Euro 5/6 Verordnung enthalten sind, ist der CEN-Standardisierungsprozeß bereits im Gange.

WARUM REICHT ES NICHT AUS, „DIESELBE INFORMATION“ WIE DER VERTRAGSHÄNDLER ZU ERHALTEN?

Hier gibt es hauptsächlich einen formalen Unterschied. Die aktuelle Teile-Identifizierung ist auf den Werkstattprozess zugeschnitten und auf der Basis eines Reparaturfalls angelegt, in dem ein Fahrzeug mit einer bekannten VIN-Nummer repariert werden muss. Dieser fallweise Zugriff ist keinesfalls für andere Marktteilnehmer, wie Teilehersteller, Publisher und Teilehändler, geeignet. Diese müssen ihre Produkte und Dienstleistungen auf einem markenübergreifenden Markt anbieten, in dem eine Wiederverwendbarkeit der Daten vorausgesetzt werden muss. Sie benötigen die Teile-Identifizierungsnummer (d.h. welches Teil mit welcher VIN-Nummer verknüpft ist) in elektronischer, verarbeitbarer Form.

MÜSSEN FAHRZEUGHERSTELLER DANN PRODUKTIONSDATEN ODER GESCHÄFTSGEHEIMNISSE PREISGEBEN?

Nein. Produktionsdaten sind von den Änderungen nicht betroffen, sondern lediglich die exakte Identifizierung der Teile und Baugruppen, die in einem konkreten Fahrzeug verbaut werden. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (VIN-Nummer) ist nur eine Produktnummer, die die Zurückverfolgung eines „komplexen Produkts“ im Fall von Produktionsfehlern und daraus resultierenden Rückrufaktionen ermöglicht, gemäß dem in den EU-Mitgliedsstaaten geltenden europäischen Produktsicherheitsgesetz.

WARUM WERDEN DIESE ÄNDERUNGEN JETZT GEBRAUCHT?

Die Änderungen werden jetzt benötigt, um die Teile-Identifizierung an den technischen Fortschritt und die neuesten, elektronischen, auf der Verknüpfung von VIN- und Teilenummer basierenden Datenverarbeitungsmethoden anzupassen. Die Fahrzeughersteller selbst nutzen diese Verknüpfung aus VIN- und OE-Teilenummer um die Effizienz ihrer eigenen Ersatzteil-Bestellsysteme zu erhöhen. Die Verweigerung des Zugangs zu dieser eindeutigen Teile-Identifizierungsmethode führt zur Diskriminierung und zum Ausschluß der unabhängigen Marktteilnehmer. Die aktuellen Änderungen werden benötigt, um gleiche Voraussetzungen für alle Parteien zu schaffen, die auf dem Kraftfahrzeug-Ersatzteilmarkt tätig sind.

WAS SIND DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG VON ERSATZTEILEN?

VIN-Nr.: **WVW ZZZ1KZ 9P 422726**
(Fahrzeug-Identifizierungsnr.)

VIN-Nr.: **WVW ZZZ1KZ 9P 465028**
Seriennr./Produktionsnr.



Original-Ersatzteilnr.
1K0 407 151 **AA**



Original-Ersatzteilnr.
99999 LLL



Original-Ersatzteilnr.
55255 KKK



Original-Ersatzteilnr.
1K0 407 151 **BC**



Original-Ersatzteilnr.
99999 LLL



Original-Ersatzteilnr.
55255 KKK

Daten sind Informationen (Zuordnungen/Relationen von Nummern), die ein Ersatzteil (durch die Original-Ersatzteilnr. identifiziert) einem bestimmten Fahrzeug (durch die Fahrzeug-Identifizierungsnr. identifiziert) zuordnen.

WELCHE FAHRZEUGE SIND VON DIESEN DATEN BETROFFEN?

Entsprechend der Euro-5/6-Norm beziehen sich die bereitzustellenden Daten nur auf neu zugelassene Fahrzeuge und wirken sich nicht rückwirkend auf den gesamten Bestand aus. Da insbesondere neue Fahrzeugtypen immer komplexer werden und mit immer mehr Ausstattungsvarianten versehen sind, ist eine eindeutige Teileidentifikation bei diesen neuen Fahrzeugen besonders dringlich.

WARUM SOLLTEN TEILE-IDENTIFIKATIONS DATEN EIN THEMA FÜR DEN EUROPÄISCHEN GESETZGEBER SEIN?

Die unabhängigen Marktteilnehmer haben wiederholt einen Zugang zu dieser modernen Teile-Identifizierung gefordert, wurden aber durch die Fahrzeughersteller immer wieder abgewiesen. Da jedoch durch die Verweigerung der korrekten Teile-Identifizierung die Fahrzeugsicherheit und -integrität auf dem Spiel stehen, wird die Verweigerung dieser Daten durch die Fahrzeughersteller eine Angelegenheit für den europäischen Gesetzgeber. Es darf nicht länger vom Gutdünken der Fahrzeughersteller abhängen zu entscheiden, ob es ihrer Unternehmensphilosophie entspricht, Zugang zu diesen Daten zu gewähren oder nicht.

Die Euro-5-Norm beinhaltet die Auflage, technische Informationen für alle unabhängigen Teilnehmer auf dem Kfz-Servicemarkt, eingeschlossen Teilehersteller, Publisher und unabhängige Ersatzteihändler, zugänglich zu machen. Deshalb hat die EU Kommission die Klärung in das derzeitige Komitologieverfahren eingebracht.

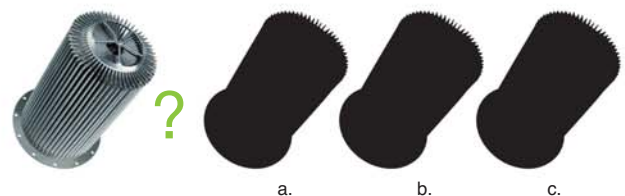
WER UNTERSTÜTZT DIESES REVISIONSVERFAHREN?

Europäische Organisationen, die den gesamten Kraftfahrzeug-Ersatzteilmarkt repräsentieren, besonders der europäische Verband der Automobilzulieferer (CLEPA), der internationale Dachverband des freien Kfz-Teilehandels (FIGIEFA), die Interessenvertretung der Karoseriereparaturfachbetriebe (AIRC), der Verband des europäischen Kraftfahrzeuggewerbes (CECRA), der europäische Dachverband der Werkstattausrüster (EGEA) sowie der internationale Dachverband der Automobilclubs (FIA). Zusammen repräsentieren diese Organisationen mehr als 830.000 Unternehmen mit 4,6 Millionen Beschäftigten in ganz Europa sowie 34 Millionen in Automobilclubs organisierte Autofahrer.

WARUM SIND DIE BESTIMMUNGEN DER NEUEN WETTBEWERBS-RAHMENGESETZGEBUNG NICHT AUSREICHEND?

Die neuen wettbewerbsrechtlichen Leitlinien für den Automobilsektor sehen vor, dass „Ersatzteilnummer(n) und andere Informationen, die erforderlich sind, um das korrekte Ersatzteil mit Markenzeichen des Kraftfahrzeugherstellers für ein bestimmtes Kraftfahrzeug zu ermitteln“, zugänglich gemacht werden müssen. Der Text sagt jedoch nichts über die Form der Datenbereitstellung aus. Darin liegt jedoch der entscheidende Unterschied zwischen einer effizienten oder – im Grunde – ineffizienten Lösung.

Die Euro 5/6 Gesetzgebung würde ihr Ziel verfehlen, wenn ganze Kategorien von Marktbeteiligten nicht die Möglichkeit erhielten, ihre markenübergreifenden Produkte und Dienstleistungen effizient anzubieten. Deshalb benötigen Teilehersteller, Teilegroßhändler und Publisher nicht nur „einfachen Zugang“ zu den Datenbanken der Fahrzeughersteller, sondern eine gesetzlich gesicherte Möglichkeit, Datensätze (von Ersatzteilen die einem spezifischen Fahrzeug zugeordnet sind) auslesen und verarbeiten zu können.



...Es wird sogar für erfahrene und bestgeschulte Reparaturwerkstätten zunehmend schwieriger, das passende Ersatzteil für ein bestimmtes Fahrzeug zu identifizieren.

DER KFZ-ERSATZTEILMARKT **OHNE ZUGANG** ZU DATEN ZUR **IDENTIFIZIERUNG VON ERSATZTEILEN**

Der derzeitige Mangel an Transparenz in der Teile-Identifizierung erzeugt eine unangemessene Verzerrung des Wettbewerbs zugunsten der Fahrzeughersteller. Die von der Kommission geforderten Änderungen würden den Wettbewerbsnachteil beseitigen, dem unabhängige Marktteilnehmer derzeit ausgesetzt sind, indem diesen ermöglicht würde, benötigte Ersatzteile exakt zu identifizieren. Was Ersatzteile, Reparatur- und Wartungsinformationen betrifft, sollte nicht geduldet werden, dass Fahrzeughersteller ihre Monopolstellung ausnutzen.

DIE KONSEQUENZEN EINER ZUGANGSVERWEIGERUNG ZU TEILE-IDENTIFIKATIONS DATEN SIND UNTER ANDEREM:

✘ MINDERUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT VON ERSATZTEILHERSTELLERN

Ohne Zugang zu den Teile-Identifikationsdaten droht den Erstausrüstungs- und den unabhängigen Teileherstellern der Verlust ihrer Geschäftsbeziehungen mit dem freien Aftermarket. Sie könnten die mit ihrem eigenen Logo versehenen Produkte nicht länger unabhängig von den Fahrzeugherstellern anbieten. Und gerade dies ist besonders wichtig für die Ersatzteilerhersteller, da der Ersatzteilmarkt sich in Zeiten der Wirtschafts-Krise als stabiler Faktor erwiesen hat. Insbesondere OE-Zulieferer würden sich allein von den Fahrzeugherstellern abhängig machen müssen.

✘ VERDRÄNGUNG DER KRAFTFAHRZEUG-TEILEHÄNDLER VOM MARKT

Kraftfahrzeug-Teilehändler spielen eine entscheidende Rolle bei der Ersatzteil-Versorgung der markenübergreifenden und unabhängigen Reparaturwerkstätten. Ihre Logistik und ihr Lieferservice müssen in der ganzen Europäischen Union und insbesondere in abgelegenen Regionen, in denen Mobilität unabdingbar ist, die zeitnahe und korrekte Versorgung mit Ersatzteilen sicherstellen. Ohne Zugang zu den Daten wäre die Versorgung der markenübergreifenden Reparaturwerkstätten mit konkurrierenden Ersatzteilen gefährdet und würde somit einen unvermeidbaren Kundenverlust nach sich ziehen.

✘ STILLLEGUNG EINER EFFIZIENTEN VERSORGUNGSQUELLE FÜR WERKSTÄTTEN

In Ermangelung einer echten Alternative für die Versorgung mit Ersatzteilen wären unabhängige Werkstätten und Vertragshändler gezwungen, ihre Ersatzteile aus einer einzigen Quelle zu beziehen, vom Fahrzeughersteller – mit der Gefahr monopolistischer Preise.

✘ EINSCHRÄNKUNG DER ENTSCHEIDUNGSFREIHEIT DER ENDKUNDEN

Auch die Fahrzeughalter würden, wenn die Ersatzteile nur aus einer Quelle bezogen werden könnten, benachteiligt. Ihr Recht auf freie Wahl der Reparaturwerkstatt für ihr Fahrzeug wäre ernsthaft beschnitten.

Der Kraftfahrzeug-Ersatzteilmarkt ist eine Kette; seine Mitglieder spielen eine entscheidende Rolle für die Aufrechterhaltung der Mobilität für 260 Million Autofahrer in Europa. Die Sicherstellung einer eindeutigen Ersatzteil-Identifikation ist eine grundlegende Voraussetzung zur Wahrung des Wettbewerbs auf dem Markt und garantiert gleichzeitig Sicherheit und Einhaltung der Umweltauflagen über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg.



Mobilität ist eine der wichtigsten Freiheiten, die durch den EU-Vertrag garantiert werden und somit auch das Herz der Europäischen Union. Besonders der Straßenverkehr ist für soziale Beziehungen, den Weg zur Arbeit oder die zuverlässige Versorgung mit Gütern unerlässlich. Um den Bürgern und der Wirtschaft diese Leistungen bieten zu können, muss Mobilität bezahlbar bleiben.

Bezahlbare Mobilität hängt sehr stark davon ab, ob Fahrzeughalter die Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge zu vernünftigen Preisen warten und reparieren zu lassen – und das während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeugs. Jedes Jahr geben Fahrzeughalter in der EU ca. 180 Milliarden Euro für Wartung und Reparatur ihrer Pkw aus (Teile inkl. Lohn). Die Verfügbarkeit von erschwinglichen Ersatzteilen, Wartungs- und Reparaturarbeiten kann den Unterschied zwischen bezahlbarer und nichtbezahlbarer Mobilität ausmachen.

Ein **effektiver Wettbewerb** in allen Bereichen des Kraftfahrzeug-Ersatzteilmarkts ist ein grundlegender Faktor für die Förderung von Innovation und den Erhalt einer bezahlbaren Mobilität.

Europäische Verbraucher müssen die Werkstätten für die Wartung und Reparatur ihrer Fahrzeuge frei wählen können. Wenn Kunden frei zwischen verschiedenen Teilen- und Dienstleistungsanbietern wählen können, die untereinander in aktivem und fairem Wettbewerb qualitativ hochwertiger Angebote zu vernünftigen Preisen stehen, haben sie auch einen Einfluss auf das Preisniveau.

Unabhängige und **markenübergreifende Marktteilnehmer** spielen eine wichtige Rolle im Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt - vorausgesetzt, sie haben einen für alle offenen Zugang zu Schulungen, markenübergreifenden Testgeräten, Teile-identifikation, technischen Informationen und Ersatzteilen.

Die Euro-5/6-Verordnung regelt bereits allgemein den Zugang zu technischen Informationen, aber das Recht auf Zugang zu korrekten Ersatzteil-Identifizierungsdaten, Validierung von Fahrzeugkommunikations-Schnittstellen (VCI) Zugang zum elektronischen Serviceheft und Arbeitswerten wird derzeit von den Fahrzeugherstellern in Frage gestellt.

Um eine Lösung für diese Problemstellung zu finden und sicherzustellen, dass alle unabhängigen Marktteilnehmer Zugang zu den Daten erlangen, die sie benötigen, um Reparatur- und Wartungsarbeiten erfolgreich durchzuführen, hat die Europäische Kommission im aktuellen Komitologieverfahren Änderungsvorschläge zur Verordnungen N° 692/2008 und N° 715/2007 vorgelegt.



Die AFCAR-Mitglieder AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA und FIRM unterstützen die "Right to Repair" Kampagne.

