

TECHNISCHE DATEN

Kein Spielraum mehr

Die Reform der Typgenehmigung stellt eindeutig klar, dass die Daten zur Ersatzteilidentifikation künftig in maschinenlesbarer Form bereitgestellt werden müssen. Ein Meilenstein für den freien Servicemarkt.

Jahrelang konnten die Fahrzeughersteller die Verpflichtung zur Bereitstellung von technischen Daten, insbesondere Ersatzteilidentifikationsdaten, nach eigenem Gutdünken interpretieren. Grund war die ungenaue Formulierung in der europäischen Richtlinie. So müssen die Akteure im freien Markt, allen voran die Teileindustrie und die Datenpublisher, sich bis heute in langwieriger Recherche und viel „Handarbeit“ um die exakte Zuordnung von Ersatzteilen zum jeweiligen Fahrzeug kümmern. Das hat zur Folge, dass manche Daten dem freien Markt erst mit teils monatelanger Verzögerung zur Verfügung stehen. Damit soll ab 2020 Schluss sein. Mit der Reform der Typgenehmigung, die Ende 2017 von der EU in Brüssel beschlossen wurde, ist kein Platz mehr für Interpretationen seitens

KURZFASSUNG

Ab 2020 gelten neue Regelungen zur Typgenehmigung für Neufahrzeuge in der EU. Das Regelwerk macht den Automobilherstellern klare Vorschriften, in welcher Form Daten zu Ersatzteilen künftig an Dritte weitergegeben werden müssen.

der Fahrzeughersteller. Die Neuregelung legt eindeutig fest, dass die Ersatzteildaten in maschinenlesbarer Form zur elektronischen Verarbeitung bereitgestellt werden müssen.

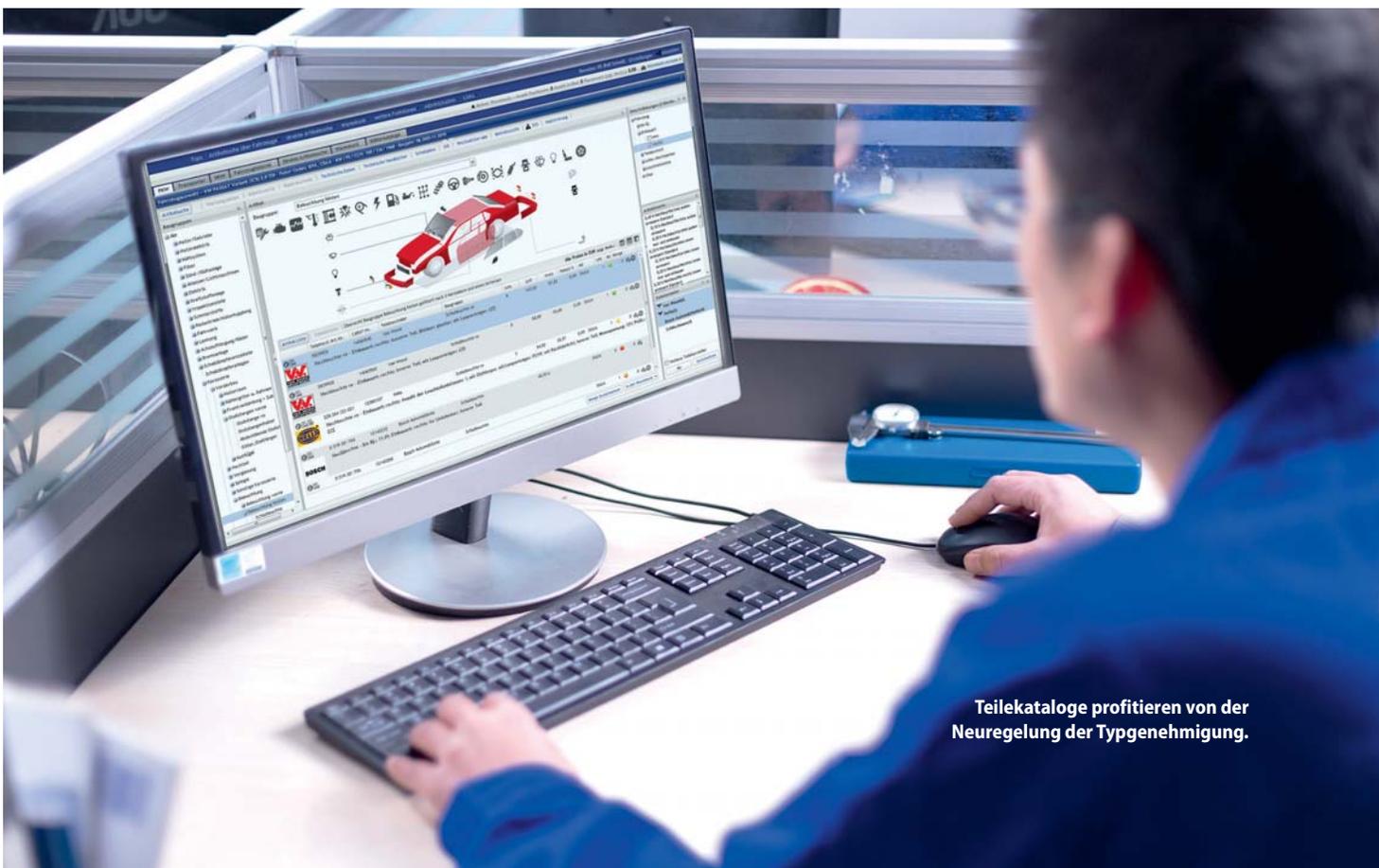
Besserung in Sicht

Bis es soweit ist, wird sich der freie Ersatzteilemarkt jedoch mit den bestehenden Problemen weiter beschäftigen müssen. Es wäre eine allzu optimistische Hoff-

nung, dass die Fahrzeughersteller ihre bisherige Verweigerungshaltung beim Zugang zu den Ersatzteilidentifikationsdaten bereits vor der Anwendung der neuen Regeln aufgeben. „Das würde allen Akteuren weiteren Zwist ersparen und einen stärkeren Fokus auf die aktuellen Herausforderungen an die Automobilwirtschaft als Ganzes ermöglichen“, sagt Hartmut Röhl, Präsident Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA).

Fahrzeuge mit Typgenehmigung vor 2020 sind von der Neuregelung vorerst nicht betroffen. Auch die Forderung seitens des Handels, die Daten zukünftig auf Basis der VIN (Vehicle Identification Number) zur Verfügung zu stellen, wurde nicht erfüllt. Vermutlich werden die Daten auf Basis von Produktmerkmalen wie Modell, Typ und Hubraum kommen. So

Foto: AdobeStock/zhuf diffeng, Carat, Montage: Radtke



Teilekataloge profitieren von der Neuregelung der Typgenehmigung.

mit bleibt zumindest eine große Hürde, die Fahrzeugidentifikation und die eindeutige Zuordnung von Ersatzteilen und Reparaturmethoden zu einem spezifischen Fahrzeug, weiter bestehen.

Grundstein gelegt

Trotzdem zeigen sich die Akteure im freien Markt mit den erzielten Ergebnissen weitgehend zufrieden. So sehen die Datenpublisher in der Neuregelung einen großen Fortschritt, der in Zukunft die Quantität und die Aktualität der technischen Daten deutlich erhöhen wird. Aus Sicht der an den Verhandlungen beteiligten Interessengemeinschaft ADPA (European Independent Automotive Data Publishers Association) ist damit der Grundstein für weitere Diskussionen und Forderungen gelegt, etwa wenn es um die Ausweitung der Verordnung auf die Reparaturinformationen geht.

Auch der Teilegroßhandel begrüßt die Entscheidung. Holger Hättich, Leiter Marketing und Produktmanagement bei Stahlgruber: „Wir begrüßen die Klarstellung, dass die Fahrzeughersteller die Daten über die bei einem bestimmten Fahrzeug verwendeten Teile so bereitstellen müssen, dass sie von IT-Systemen verarbeitet werden können.“ Das werde auch

INTERVIEW

GVA-Präsident Hartmut Röhl begrüßt die Neufassung der Typgenehmigung ab 2020.



Foto: GVA

asp: Wird es im IAM in absehbarer Zeit zu Verbesserungen kommen?

H. Röhl: Die neuen Regeln zur Typgenehmigung sollen – so der derzeitige Stand – voraussichtlich ab September 2020 zur Anwendung kommen. Sie stellen unmissverständlich klar, dass die Fahrzeughersteller den Unternehmen des freien Marktes Zugang zu Ersatzteilidentifikationsdaten in maschinenlesbarer Form zur elektronischen Verarbeitung ermöglichen müssen. Damit bestätigt der europäische Gesetzgeber die vom GVA und weiteren Akteuren des freien Marktes vertretene Lesart der bestehenden Regeln zur Typgenehmigung in dieser Frage. Tatsächlich sind diese Regelungen aber bereits jetzt Gesetz, wir müssen also nicht bis 2020 warten, um unsere Rechte durchzusetzen. Die Fahrzeughersteller sollten ihre Verweigerungshaltung beim Zugang zu den Ersatzteilidentifikationsdaten daher überprüfen. Das würde andauernde Konflikte und gerichtliche Auseinandersetzungen rund um das Thema überflüssig machen.

asp: Wer profitiert wie von der Neuregelung?

H. Röhl: Zu den Nutznießern gehören sämtliche Akteure im Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt, denn so wird es unabhängigen Marktteilnehmern ermöglicht werden, effizient und eindeutig festzustellen, welchen Fahrzeugen welche Teile zugeordnet worden sind. Die Teileindustrie erhält so die Möglichkeit, die eigenen Ersatzteile VIN-genau bestimmten Fahrzeugen zuzuordnen. Auf dieser Grundlage können Datenpublisher und Teilehandel leistungsstarke und damit konkurrenzfähige Teilekataloge erstellen. Die Werkstätten profitieren von einer eindeutigen Ersatzteilidentifikation, denn das Risiko von Fehllieferungen und Retouren wird so minimiert. Die Neuregelung ist letztlich auch für die Autofahrer positiv, da der Wettbewerb im Kfz-Aftermarket gestärkt wird.

asp: Welche „Baustellen“ bleiben auch nach der Neuregelung bestehen?

H. Röhl: Regeln sind nur so gut, wie ihre Um- und Durchsetzung. Die bisherigen und die neuen Bestimmungen zur Typgenehmigung werden zwar in einer Verordnung zusammengefasst, die anders als die bisherigen Richtlinien EU-weit einheitlich verbindlich ist, dennoch bleibt stets die Gefahr, dass sie unterlaufen werden könnten, sollte die Aufsicht nicht effektiv sein. Wir begrüßen daher, dass die Einhaltung der Vorschriften strenger als bisher überwacht werden soll.



Viel „Handarbeit“ steckt heute in der exakten Zuordnung von Ersatzteilen zum jeweiligen Fahrzeug.

Auswirkungen auf die Eindeutigkeit der Teilesuche im Stahlgruber-Teilekatalog Stakis haben. Außerdem unterstützt man die Forderung des GVA nach der Einführung einer Reparaturklausel auch im deutschen Designschutzrecht. Denn Karosserieteile, wie auch andere Teile, die dem Designschutz unterliegen, sind von der neuen Typgenehmigung nicht betroffen. Die Informationsplattform repair-pedia des ZKF rechnet in Zukunft dennoch mit einem deutlich vergrößerten Angebot, auch im Bereich der Reparaturdaten. Das kommt nicht zuletzt dem Informationsangebot repair-pedia zugute. Geschäftsführer Peter Börner dazu: „Das ist die Stärke von repair-pedia, denn die ZKF Tipps beinhalten exakt diese Hinweise zur Unfallreparatur.“

Die Reform der Typgenehmigung ist ein großer Schritt in die richtige Richtung. Dennoch bleibt Raum für weitere Verhandlungen, etwa zur Verknüpfung der Ersatzteildaten mit der VIN oder der Bereitstellung von Reparaturdaten als maschinenlesbare Datensätze. *Dieter Vaihöder*

Künftig müssen Autohersteller Daten in elektronischer und maschinenlesbarer Form zur Verfügung stellen.

