



Dicke Luft

Der Zugang zu technischen Informationen beschäftigt den freien Reparaturmarkt seit Jahren. Beim Thema abgasrelevante Daten währte man sich auf der sicheren Seite. Zu früh, wie die Verhandlungen über die Euro-5-Abgasrichtlinie gezeigt haben.

Beinahe wäre den Automobilherstellern ein großer Coup gelungen. Als nämlich 2005 der erste Entwurf für die Euro-5-Richtlinie auf den Tisch kam, empfahlen sie ganz beiläufig die ersatzlose Streichung des Kapitels III. Darin ist unter anderem geregelt, wer auf welchem Weg Zugang zu den Onboard-Diagnose-Systemen und den für die Diagnose und Reparatur abgasrelevanter Systeme erforderlichen Daten bekommen soll.

Daten-Lieferverpflichtung

Für den freien Reparaturmarkt ein entscheidender Passus, denn im Richtlinienentwurf ist wie auch schon in den EOBD-Richtlinien (98/69/EG und 2002/80/EG) vorgesehen, dass Automobilhersteller allen Kfz-Betrieben, Diagnosegeräteanbie-

tern, Teilehändlern, Datenanbietern und Prüforganisationen uneingeschränkter Zugang zu den über OBD-Schnittstelle auslesbaren abgasrelevanten Daten gewährleisten müssen. Zudem muss den genannten Berechtigten auch der Zugang zu allen für Diagnose und Reparatur von abgasrelevanten Systemen erforderlichen Daten durch die Automobilhersteller gewährleistet sein.

Die EOBD-Richtlinie wurde damals als großer Sieg gefeiert, denn nach langem Hin und Her und zahlreichen Versuchen der Automobilindustrie, das Thema komplett zu kippen (siehe Kasten „ADAC ...“), hatte man sich auf einen 16-poligen Stecker als Standardschnittstelle zum OBD-System einigen können, über den seither Daten ausgelesen werden. Dass auch diese Einigung auf den kleinsten gemeinsamen



Denner in der Praxis anfangs nicht funktionierte, ist in der Branche ein offenes Geheimnis. Vor allem Fahrzeuge französischer Hersteller verweigerten auffällig oft den Kommunikationsaufbau über OBD-Schnittstelle – die Mindestanforderung für die ordnungsgemäße Abgasprüfung von OBD-Fahrzeugen. Diagnosegeräteanbieter und auch Prüforganisationen berichteten hinter vorgehaltener Hand darüber, dass auch Fahrzeuge deutscher Volumenhersteller immer wieder durch Kommunikationsverweigerung bei der OBD-AU auffielen. Angeblich soll ein deutscher Hersteller von einem bestimmten Modell sogar mehr als 10.000 Fahrzeuge produziert haben, bevor auffiel, dass der OBD-Stecker komplett fehlte. Den hatte ein findiger Controller offensichtlich für zu teuer und darum entbehrlich befunden.

ADAC mit hellseherischen Fähigkeiten

Als 1996/97 die Ausgestaltung von Onboard-Diagnose-Systemen diskutiert wurde, traten die Automobilhersteller vehement für eine stark reglementierte Datenzugangsmöglichkeit des Kfz-Gewerbes ein.

Die ADAC motorwelt nahm diese starre Haltung in ihrer Ausgabe 2/97 zum Anlass für einen Kommentar, in dem die Prognose von damals heute teilweise bittere Realität geworden ist. 1997 sagten die Kollegen voraus:

„Einige Automobilhersteller wittern jetzt Morgenluft. Wenn sie es nämlich schaffen, dass in der EU-Richtlinie der freie Zugang zu den Daten nicht ausdrücklich garantiert ist, dann erleben wir ab 2000 eine Inflation von elektronischen Schlüsselsystemen, damit nicht jeder an alle 500 Fehlercodes herankommt, sondern nur an die neun (Anm.: für die Abgassystemüberwachung relevanten) Codes, die die gesamte Automobilindustrie gnädig freigeben will. Nur die Vertragswerkstatt kann Fahrzeuge ihrer Marke warten und reparieren. So werden die freien Werkstätten als missliebige – und meist auch preiswerte – Konkurrenz ausgeschaltet. Und schon träumt mancher Hersteller davon, dass obendrein vom OBD-System nur noch Original-Ersatzteile zum Starten und Betrieb des Motors elektronisch anerkannt werden. Die Folge: Die Kosten für Wartung und Reparatur steigen, weil sich dann die Monopolisten ihre exklusive Stellung vom Kunden bezahlen lassen. ...“

System gefährdet

Wegen zahlreicher Schwierigkeiten beim Kommunikationsaufbau via OBD-Schnittstelle hatte das zuständige Bundesverkehrsministerium in Deutschland großzügige Ausnahmeregelungen für Automobilhersteller genehmigt.

Im Großen und Ganzen funktionieren die OBD und der Zugang des nicht an Automobilhersteller gebundenen Reparaturmarkts aber heute wie vorgesehen. Kein Wunder, dass die Vertreter des freien Reparaturmarkts in Brüssel durch die



Forderung der Automobilhersteller nach Streichung des Kapitels III in der Euro-5-Richtlinie in helle Aufregung versetzt sind.

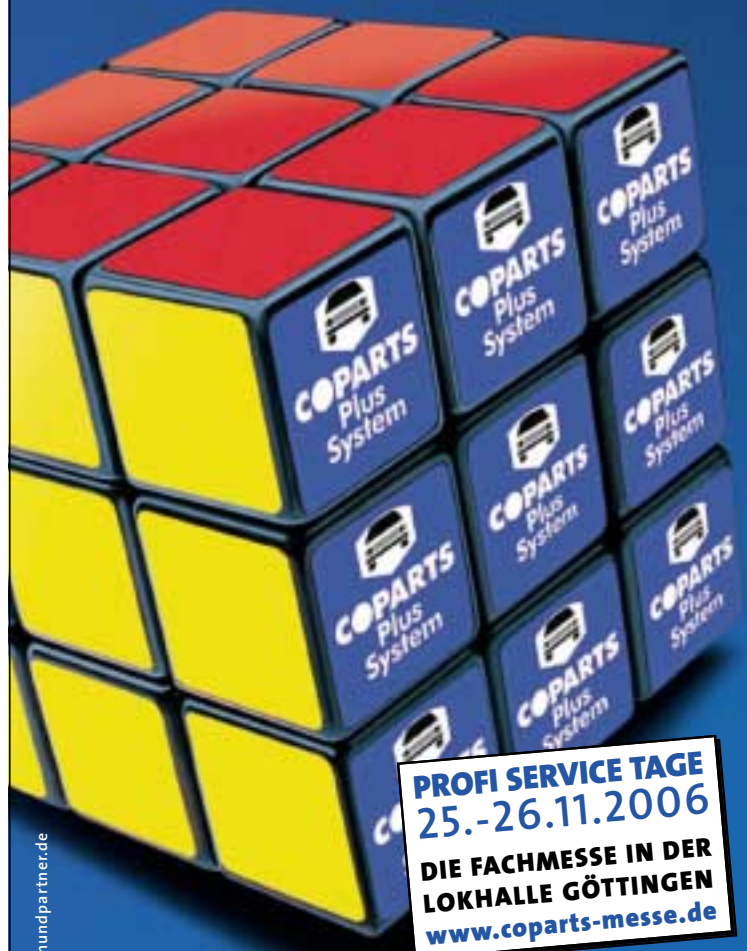
Altregelungen ersetzt

Zumal vorgesehen ist, dass die Euro-5-Regelung die aktuell noch gültigen Regelungen zur emissionsbezogenen Typzulassung, die Richtlinien 98/69/EG und 2002/80/EG, ersetzt. In denen sind aber ganz konkrete Bestimmungen zur Verfügbarkeit von technischen Informationen und der Kompatibilität von Kfz-Ersatzteilen enthalten.

Die Automobilhersteller argumentieren, dass es sich bei Euro 5 um eine reine Typzulassungsrichtlinie handle, in der Themen aus dem Bereich Service nichts zu suchen hätten. Um diese These zu untermauern, hatte die ACEA, der europäische Verband der Automobilindustrie, eigens eine juristische Studie erstellen lassen. Auch in Sachen Lobbyarbeit waren die Automobilhersteller ausgesprochen aktiv und versuchten, EU-Parlamentarier und die Mitglieder nationaler Regierungen von ihren Argumenten zu überzeugen. Teilweise mit Erfolg, denn auch deutsche EU-Parlamentarier vertraten vor wenigen Wochen noch die Meinung, es sei überflüssig, den Zugang zu technischen Daten im Rahmen der Euro-5-Richtlinie zu regeln. Schließlich, so die

Datenverfügbarkeit ist die Grundlage für Reparaturen an abgasrelevanten Systemen

ERFOLG MIT SYSTEM!



portenundpartner.de

PROFI SERVICE TAGE
25.-26.11.2006
DIE FACHMESSE IN DER
LOKHALLE GÖTTINGEN
www.coparts-messe.de



Wir bieten Ihnen ...

... EIN ERFOLGREICHES SYSTEM UND
EINE LEISTUNGSSTARKE PARTNERSCHAFT.

GERNE ZEIGEN WIR IHNEN, WELCHE VORTEILE SIE IN EINER
GROSSEN, KOMPETENTEN GRUPPE ERWARTEN KÖNNEN.

IHRE INFO - HOTLINE

0201 - 31 94 0 - 21



COPARTS Autoteile GmbH
Bottroper Str. 30 • 45 141 Essen
www.coparts.de • info@coparts.de

Das System für Handel und Werkstatt



wirklich dreiste Argumentation der Automobilhersteller, der einige Politiker folgten, sei das Thema Zugang zu technischen Informationen schon erschöpfend in der GVO 1400/2002 geregelt. Dass diese Datenzugangsverpflichtung die angestrebte Wirkung weitgehend verfehlt hat, ist spätestens seit Vorlage der ika-Studie (vgl. ASP 11/2004, S. 60) Ende 2004 bekannt.

Falsche Argumente

Zudem hat die Argumentation drei entscheidende Fehler: Erstens läuft die GVO 1400/2002 zum 1. Oktober 2010 aus, die Euro-5-Richtlinie reicht aber weit über diesen Zeitraum hinaus. Zweitens sind weder in der GVO noch in den emissionsbezogenen Typzulassungsrichtlinien 98/69/EG und 2002/80/EG echte Sanktionsmöglichkeiten vorgesehen, sollten die Automobilhersteller technische Informationen und Schnittstellen zu OBD-Systemen nicht, wie dort geregelt, zur Verfügung stellen. Und drittens: Auch Informationen zur Sicherstellung der Kompatibilität von Kfz-Ersatzteilen fehlen völlig.

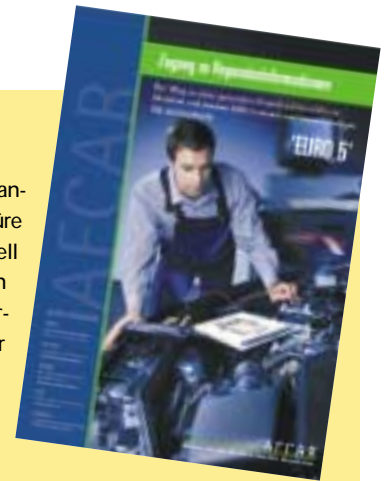
Das Thema Sanktionen würde sich mit der Euro-5-Richtlinie, sollte das strittige Kapitel III Bestand haben, drastisch ändern. Denn dem Hersteller, der abgasrelevante technische Informationen und Schnittstellen dann nicht wie vorgesehen voll umfänglich und kostenlos zur Verfügung stellt, droht die härteste Sanktion überhaupt: Er bekommt für seine Fahr-



Ginge es nach den Wünschen der Automobilindustrie, wären genormte Zugänge über OBD-Stecker künftig nicht mehr vorgesehen

AFCAR klärt auf

Die AFCAR-Initiative, der auch die FIGIEFA angehört (vgl. Beitrag S. 40), hat eine Broschüre zur geplanten Euro-5-Verordnung, speziell zum freien Zugang zu abgasspezifischen Reparaturinformationen der Fahrzeughersteller herausgegeben. „Der Weg zu einer gesunden Umwelt mit bezahlbarer Mobilität in einem wettbewerbsfähigen Kfz-Service-Markt“, so der Titel, richtet sich an das EU-Parlament und den -Ministerat. In der Broschüre werden acht Gründe genannt, weshalb die bestehenden OBD-Zugangsrechte in Euro 5 integriert werden müssen. Interessierte können sich die Hintergrundinformation von den Internetseiten des GVA herunterladen: www.gva.de



zeuge keine Typzulassung in Europa, was einem Verkaufsverbot gleich kommt.

Nachvollziehbar, dass die Automobilindustrie sich mit allen Mitteln gegen den Entwurf sträubt. Doch nicht nur wegen der drohenden Sanktionen. Insider gehen davon aus, dass, sollte Euro 5 mit Freigabeverpflichtung für technische Daten verabschiedet werden, dies einem Dambruch beim Zugang zu technischen Informationen für den freien Reparaturmarkt gleich kommt. Da nahezu alle Systeme im Fahrzeug elektronisch miteinander vernetzt sind, dürfte es für die Automobilindustrie nur mit erheblichem technischen und finanziellen Aufwand möglich sein, die Grenze zwischen frei zugänglichen, weil abgasrelevanten, und nicht freigabepflichtigen technischen Informationen absolut trennscharf zu ziehen, ohne sich dabei der Gefahr eines Verstoßes gegen die Vorgaben von Euro 5 auszusetzen.

Zumindest im Moment sieht es danach aus, als würde beim Zugang zu technischen Daten mit der Euro-5-Richtlinie erreicht, was man mit der GVO bislang nicht geschafft hat.

Zu verdanken wäre das auch dem freien Teilemarkt, denn die Verbände vom Teilehandel haben im engen Zusammenwirken mit Verbänden des Kfz-Gewerbes, Verbraucherverbänden und dem ADAC in den letzten Monaten quer durch Europa eine regelrechte Informationskampagne gestartet, um Entscheidungsträger in der

Politik von der Wichtigkeit des freien Informationszugangs für einen fairen Wettbewerb im Service und die Wahrung von Verbraucherrechten zu überzeugen. Offensichtlich waren ihre Argumente stichhaltig, denn für den Entwurf der EU-Kommission unter Beibehaltung von Kapitel III haben die EU-Parlamentsausschüsse

für Verkehr und Industrie bereits ihre Zustimmung signalisiert. Das gleiche Votum erwartet man auch von den Ausschüssen für Binnenmarkt und Umwelt, mit deren Entscheidung im September zu rechnen ist. Sie wollten zunächst die Stellungnahme des juristischen Ausschusses zur ACEA-Studie abwarten. Der hat vor wenigen Wochen fest-

Was mittels GVO bei der Datenverfügbarkeit noch nicht gelang, könnte Euro 5 bewirken

gestellt, dass die Rechtsgrundlage von Artikel 95 EU-Vertrag ausreichend ist, um das Kapitel III im Entwurf der Euro-5-Richtlinie zu belassen. Bei einer so breiten Zustimmung sollte die abschließende Zustimmung von EU-Parlament und Ministerrat, die aus dem Euro-5-Entwurf eine rechtsgültige Richtlinie macht, eigentlich nur noch Formsache sein.

Doch wie sagte uns Hans Jürgen Wahlen, Geschäftsführer des Branchenverbands GVA: „Aus meiner Arbeit für den GVA weiß ich, dass solche Entscheidungen erst dann wirklich abgehakt sind, wenn die Tinte unter der Richtlinie getrocknet ist. Bevor das nicht geschehen ist, gibt es keinen Grund zu feiern.“

Frank Schlieben