



15.06.2022

MUSTERKLAGE GEGEN FIAT CHRYSLER: WIE BEWERTET DER ZKF DEN SCHRITT?

Einige Fahrzeughersteller haben begonnen, den Zugang zum OBD-Port für freie Werkstätten zunehmend zu erschweren, indem sie z.B. im Vorfeld die persönliche Registrierung des Monteurs, die Zahlung von Lizenzgebühren für die Öffnung des Ports und/oder eine Internetverbindung zu ihren Servern während des Diagnosevorgangs verlangen.

UNTERNEHMEN SEHEN FREIEN WETTBEWERB IM AFTERSALES-MARKT BEEINTRÄCHTIGT

Für die beiden Unternehmen ATU und Carglass ist dieses Vorgehen nicht mit europäischem Recht vereinbar. „Mit diesen technischen Hürden beeinträchtigen die Fahrzeughersteller den freien Wettbewerb auf dem Aftersales-Markt und die Wahlfreiheit der Verbraucher“, heißt es in einer aktuellen Pressemitteilung, die ATU in dieser Woche (14. Juni 2022) veröffentlicht hat. Die beiden Unternehmen wollen die Frage deshalb in einem Musterverfahren gegen Fiat Chrysler am Landgericht Köln klären lassen. Dieses hat nun beschlossen, den Fall dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vorzulegen. Das Aktenzeichen des EuGH lautet C-296/22. Konkret geht es dabei um die Frage, ob die von der FCA auferlegten Bedingungen für die Aktivierung des OBD-Ports nach EU-Recht zulässig sind.

ZKF BEGRÜSST DIE MUSTERKLAGE

Für Peter Börner, Präsident beim Zentralverband für Karosserie- und Fahrzeugtechnik sowie ZDK-Vorstand, kommt dieser Schritt nicht überraschend. „Grundsätzlich haben wir bereits 2017 auf diese seinerzeit kommende Thematik hingewiesen, hier war der Fiat 500 der 'Vorreiter' dieser per Zertifikat abgeschalteten OBD Schnittstelle“, erklärte der Verbandspräsident gestern (15. Juni 2022) auf Anfrage gegenüber schaden.news. „Wir begrüßen die Musterklage, geht es hier doch um die Feststellung, ob die Industrie mit diesen Optionen den freien Markt beeinflussen bis abschalten kann“, betonte Peter Börner. Schließlich sei Fiat nicht der einzige Hersteller, der den Zugang zu Herstellerinformationen

erschwere. Beispiel neuer Mercedes-Benz EQS: Hier lasse sich die Motorhaube nur in einer autorisierten Werkstatt öffnen.

„URTEIL WIRD RICHTUNGSWEISEND FÜR DIE BRANCHE SEIN“

Zwar sei das von den Herstellern gebrachte Argument der Sicherheit sogar nachvollziehbar. „Denn je mehr Fahraufgaben das Fahrzeug übernimmt, umso sicherer muss die Systemlandschaft und die Funktion der einzelnen Steuersysteme sein. Da darf es nicht sein, dass jeder mit Dongle aus dem Internet und Mobiltelefon auf die Fahrzeugsystemebene zugreifen kann.“ Als Lösung für K&L-Betriebe verweist der Verbandspräsident auf das Universalwerkzeug EuroDFT oder andere Systeme mit Pass-Through Option. „Bei der Komplexität der Vernetzung und zunehmender sicherheitsrelevanten Funktionen, ist davon auszugehen, dass Reengineering Systeme keine Chance mehr bekommen, Steuergeräte und Systeme absprechen zu können“, meint Peter Börner.

Der ZKF sei „sehr gespannt“ auf das Urteil des EuGH. Dieses werde richtungsweisend für den Markt sein und die Branche enorm beeinflussen.

Ina Otto