



EGEA inside

EUROPEAN GARAGE EQUIPMENT ASSOCIATION

Dezember 2021



MARINKOVIĆ HOFMANN, HERZLICH WILLKOMMEN

Es ist jetzt 20 Jahre her, als ich einen Brief vom damaligen EGEA-Präsidenten Hans-Peter Fritschi erhielt, in dem er die italienischen Werkstattausrüster in der AICA zur Teilnahme an der EGEA-Generalversammlung einlud. Ich war schon damals der Meinung, dass die Italiener der EGEA beitreten sollten. Also nutzte ich die Gelegenheit, kaufte das Flugticket und flog nach Brüssel.

Auf der Generalversammlung verstand ich anfangs kaum, worüber diese Jungs am Tisch sprachen. Ich konnte ihre technopolitische Sprache nur schwer verstehen. Sollte ich bleiben und versuchen zu lernen oder sollte ich gehen und es vergessen? Nun, ich wusste, dass Brüssel der richtige Ort ist, also beschloss ich, es zu versuchen: Und ich ging die folgenden zwanzig Jahre lang immer wieder hin!

In diesen zwanzig Jahren sind viele Dinge passiert, durch die die EGEA für die europäische Werkstattausrüstungsindustrie immer wichtiger wurde. Und im Laufe der Zeit traten neue Mitglieder der Vereinigung bei, von denen ich nun die Ehre und das Vergnügen habe, ein Neumitglied im Namen des EGEA-Vorstands zu begrüßen: Marinković Hofmann aus Serbien, ein führender Werkstattausrüster, der seit mehr als drei Jahrzehnten in Serbien, Montenegro und Bosnien-Herzegowina tätig ist, und der im Oktober 2021 assoziiertes Mitglied der EGEA wurde.

Für mich als dienstältestes Vorstandsmitglied der EGEA repräsentiert Marinković Hofmann eine neue Generation aktiver Mitglieder. Sie treiben die EGEA bei künftigen Herausforderungen an und werden sich für die Interessen unserer Branche einsetzen. Herzlich willkommen

Massimo Brunaronti
EGEA-Vizepräsident



Die Europäische Kommission bereitet die Überarbeitung eines Richtlinien-Pakets zur Fahrzeug- und Verkehrssicherheit vor, um die Richtlinien 2014/45, 46 und 47EU zu aktualisieren. Die EGEA arbeitet seit Jahren daran, als anerkannte Organisation von den europäischen Institutionen in der Entscheidungsfindung für neue gesetzliche Vorgaben berücksichtigt zu werden. In den letzten Jahren haben die Arbeitsgruppen der EGEA erfolgreich an Themen im Zusammenhang mit Fahrzeug- und Verkehrssicherheit gearbeitet und ein hohes Maß an Wissen und Erfahrung erreicht. Anlässlich der Überarbeitung des Roadworthiness-Pakets durch die Europäische Kommission möchte die EGEA gemäß der in der EU-Strategie für den Straßenverkehr 2018 eingegangenen Verpflichtung, dieses Wissen mit den Gesetzgebern teilen, um bestmögliche gesetzliche Regelungen zu erzielen.

ROADWORTHINESS TASK FORCE

Aus diesem Grund hat die EGEA beschlossen, eine eigene EGEA ROADWORTHINESS TASK FORCE zu gründen. Sie hat die Aufgabe, Empfehlungen unseres Verbandes für die Überarbeitung der Roadworthiness-Richtlinien vorzubereiten. Für

unsere Mitglieder ist diese Überarbeitung von entscheidendem Interesse, denn hier werden auch die Tests (und die benötigte Ausrüstung) festgelegt, die in den kommenden Jahren im Rahmen der periodischen technischen Inspektion (PTI) und bei Straßenkontrollen in Europa anzuwenden sind. In der ersten Sitzung hat die Arbeitsgruppe im September beschlossen, Empfehlungen zu folgenden Paketen zu erarbeiten:

- Prüfung der Aufhängung
- Prüfung der Feststellbremse
- ADAS-Systeme / ePTI / Softwareprüfung
- PN
- NOx
- OBFCM
- Vernetzung
- AC-Flüssigkeitsprüfung
- Spezifische Tests für Elektrofahrzeuge)

autopromotec 2022

Bologna, Italy
25-28 May 2022

The most specialized international exhibition of automotive equipment and aftermarket products

www.autopromotec.com



AUF EINEN BLICK: GEA UK

Am 4. Dezember 1945 trafen sich die Gründungsmitglieder zum ersten Mal in London, um den geplanten Verband der Hersteller und Händler von Werkstattausrüstung zu gründen, der ursprünglich als AMDGE (Association of Manufacturers and Distributors of Garage Equipment) bekannt war und später in GEA (Garage Equipment Association) umbenannt wurde. Im Jahr 1972 wurde die Garage Equipment Association in die SMMT (Society of Motor Manufacturers and Traders) als unabhängige Handelssektion der Gesellschaft integriert. 1994 beschloss die GEA, eine eigene Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu gründen, deren Mitglieder durch eine eigene Satzung gebunden waren. Kurz darauf verlegte die GEA ihr Büro nach Daventry in England und ernannte einen neuen Geschäftsführer. Von diesem Zeitpunkt an entwickelte sich die GEA stetig weiter und wurde zum ernannten Verwalter für das britische DVSA-Prüf- und Zertifizierungsprogramm für MOT-Prüfgeräte. Im Jahr 2008 startete die GEA das Programm für akkreditierte Ingenieure, das eine unabhängige Bewertung der Kompetenz von Industrieingenieuren für die Arbeit und Zertifizierung von Fahrzeug-

hebebühnen in Werkstätten und später die Zertifizierung von Kalibrierungsingenieuren und Verkaufsberatern bietet. Derzeit hat die GEA ca. 130 aktive Mitglieder, eine Kombination aus Herstellern, Importeuren, Händlern und Dienstleistern, mit über 500 GEA-akkreditierten Ingenieuren. Nach der Entscheidung des Vereinigten Königreichs, den gemeinsamen Markt der Europäischen Union Ende 2019 zu verlassen, haben wir entschieden, dass die GEA Teil der EGEA bleiben muss. Unser gemeinsames Interesse an der Verbesserung der Qualität und der Standards für Werkstattausrüstungen und -dienstleistungen ist ein universelles Ziel und wir alle können von einem gemeinsamen Ansatz profitieren. Julian Woods, CEO der GEA, ist derzeit aktives Mitglied des EGEA-Vorstands und vieler EGEA-Arbeitsgruppen. Kontakt: www.gea.co.uk



Julian Woods, ist Generalsekretär der GEA und Vorstandsmitglied der EGEA



© AdobeStock/Sillitix



PARTIKELZÄHLUNG – BLAUPAUSE FÜR DIE WELT

© AdobeStock/heidregh94

Das Thema Partikelzählung nimmt in Europa zunehmend Fahrt auf. Nach Vorstudien von TNO (NL), BAST (D), GOCA (B) und dem europäischen Labor JRC wurde die Spezifikationsphase von der Arbeitsgruppe NPTI (New periodical technical inspection) und der Physikalisch Technischen Bundesanstalt PTB (D) durchgeführt.

Die Vorreiterländer Holland, Belgien und Deutschland haben aus diesen Arbeitsgruppen heraus Spezifikationen erarbeitet und sich auf den 1.7.2022 (NL, B) und den 1.1.2023 (D) als Einführungsstermin für das Partikelzählverfahren geeinigt.

Die Genehmigungsphasen laufen in den Niederlanden (für die Märkte NL und B) und auch beim eidgenössischen Institut für Metrologie, Metas (CH). Sie dürften in Kürze auch in Deutschland beginnen. Zunächst werden nur Dieselfahrzeuge (DPF) für die Messung von Partikeln im Leerlauf in Frage kommen. Von der Ausstattung her

kann die Partikelmessung bei Benzinfahrzeugen mit der gleichen Ausrüstung durchgeführt werden. Das Verfahren zur Konditionierung von Benzinfahrzeugen wird sich jedoch von einem einfachen Leerlauf unterscheiden. Die Festlegung dieses Verfahrens muss noch untersucht werden. Die Forschungsstelle der EU-Kommission JRC (Joint Research Centre) hat sich dieses Themas angenommen.

EMPFEHLUNGSRAHMEN FÜR DIE EU

Die Europäische Kommission hat ein offenes Ohr für die Initiative dieser Vorreiterländer und aus diesem Grund die JRC mit der Durchführung zusätzlicher Studien beauftragt. Auf deren Grundlage soll bis Ende 2021 eine Empfehlung (nicht verbindliches Dokument) ausgearbeitet werden, die den Mitgliedstaaten, die Partikelmessung einführen wollen, einen Rahmen bietet. Parallel dazu hat die Überarbeitung der Richtlinie über die technische Überwa-

chung begonnen. Die Europäische Kommission hat eine positive Haltung zur Einführung der Partikelmessung eingenommen. Diese Haltung stützt sich auf die Berichte der JRC über zwei Testkampagnen, die in diesem Jahr ergänzend zu den Arbeiten an der Empfehlung durchgeführt wurden. Es ist klar, dass diese Empfehlung die Grundlage für die Arbeiten an der Neufassung der PTI-Richtlinie bilden wird. Andere Regionen der Welt warten auf europäische Initiativen zur Einführung dieses

neuen Merkmals in ihre Vorschriften.



Georges Petelet vom französischen Verband GIEG (Groupe des Industries d'Equipements de Garage) leitet die EGEA-WG 2 Emissions/OBD



© AdobeStock/ Dmitry Vereschagin

ZUKUNFTSTECHNOLOGIEN BEHERRSCHBAR MACHEN

Seit 2018 trifft sich die für ADAS-Themen (Advanced Driver Assistance Systems) zuständige Arbeitsgruppe (WG), eine Unterarbeitsgruppe der Working Group 2 (Diagnostics/Emissions/OBD) regelmäßig. Ihr Thema: die schnelle Verbreitung und der technologische Fortschritt von ADAS-Systemen im Fahrzeugbestand. Im Fokus der Arbeitsgruppe steht vor allem, welche Auswirkungen die steigende Verbreitung von Assistenzsystemen auf Werkstattausrüster und Zulieferer, aber auch freie Werkstätten haben, die sich mit diesen komplexen Systemen im Reparaturalltag beschäftigen. Dabei hat die WG die Aufgabe, die EGEA-Mitglieder und andere Interessengruppen mit Informationen über ADAS-Technologien zu unterstützen. Das betrifft beispielsweise Fragen zu Gesetzgebung, Vorschriften und Normen. Zu den technischen Fragestellungen gehört unter anderem, Lösungen für Reparatur, Wartung und Kalibrierung neuer Systeme zu definieren.

NEUTRALE EMPFEHLUNGEN

Alle Mitglieder der Arbeitsgruppe sind anerkannte Experten in ihrem Fachgebiet und arbeiten für renommierte Unternehmen aus ganz Europa. Neutralität und die unvoreingenommene Fokussierung auf Fachfragen sind wichtige Arbeitsprinzipien der WG-Mitglieder. Das garantiert eine unabhängige Sicht auf die Themen und führt zu neutralen, fachlich fundierten Arbeitsergebnissen. Zudem arbeitet die Working

Group mit Verbänden und Industriepartnern aus ganz Europa zusammen. Unter anderem der niederländischen ADAS Alliance, Thatcham Research und CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee). Diese Zusammenarbeit soll in Europa das Bewusstsein für ADAS-Technologien schärfen und die Werkstattausrüstungsindustrie bei der Bereitstellung von Qualitätswerkzeugen für die Arbeit an den Systemen unterstützen.

MARKTCHANCEN SICHERN

Dazu betreibt die WG auch aktiv Lobbyarbeit. Indem sie ihre Expertise bündeln und Positionspapiere an politische Entscheidungsträger richten, wollen die Experten der WG sicherstellen, dass die Interessen unabhängiger Marktteilnehmer auf EU-Ebene und in den Mitgliedsstaaten beim Thema ADAS berücksichtigt werden. Aktuelles Beispiel hierfür ist die Überarbeitung des Richtlinien-Pakets zur Fahrzeug- und Verkehrssicherheit (vgl. Meldung Roadworthiness, S.1), das auch die Überprüfung der vorgeschriebenen ADAS im Rahmen der PTI enthalten wird.

Die EU hat eine Verordnung mit der Bezeichnung Allgemeine Sicherheitsverordnung (2144GSR) erlassen, in der die obligatorische Ausrüstung von Neufahrzeugen mit bestimmten Assistenzsystemen gefordert wird. Die WG hat zusammen mit anderen EGEA-Arbeitsgruppen Empfehlungen erarbeitet, wie diese Systeme geprüft werden könnten und welche Informationen für eine effiziente und zuverlässige Prüfung erforderlich sind. Die EGEA verfolgt in den kommenden Monaten, wie das Thema politisch umgesetzt wird.

In einem weiteren Projekt erstellt die WG derzeit ein Best-Practice-Dokument für Reparaturbetriebe. Der Leitfaden ist ab den 1. Quartal 2022 verfügbar.

„WORKSHOP-NET“ UNTERSTÜTZT NEUE PRÜFINHALTE

Gemäß der EU-Verordnung 2021/392 werden europaweit die CO₂-Emissionen aus dem praktischen Fahrbetrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erhoben, die ab dem 01. Januar 2021 erstmals zugelassen wurden. Dazu werden die Daten aus der fahrzeuginternen Überwachungseinrichtung „On Board Fuel Consumption Meter (OBFCM)“ ausgelesen. „Workshop-Net“ unterstützt diese Initiative durch die Weitergabe der Daten aus dem Diagnosegerät mittels eines neuen Dienstes, der in die bestehenden Diagnose-Dienste von „Workshop-Net“ eingebettet ist. Die standardisierte Weitergabe erleichtert die Übertragung der europaweit erfassten Verbrauchsdaten in das zentrale Datenarchiv CDR (Central Data Repository) der Europäischen Umweltagentur (EUA). Nach dem Partikelzählen, das ebenfalls in die bestehenden „Workshop-Net“ – Standarddienste für Abgasgeräte integriert wurde, ist dies der nächste konsequente Schritt bei der Fortentwicklung des „Workshop-Net“-Standards.

→ www.workshop-net.net



© AdobeStock/Sandor Jackal

Automechanika – get connected
with mobility experts worldwide

One Automotive aftermarket platform –
15 events worldwide:

www.automechanika.com

automechanika



© AdobeStock/Valerii

VON GLOBALER BEDEUTUNG – RIGHT TO REPAIR

Die Right2Repair-Verordnung zielt darauf ab, die Wahl des Verbrauchers zu schützen, wo er sein Fahrzeug reparieren lässt, und die Kosten für die Mobilität auf einem angemessenen Niveau zu halten. Die Fahrzeughersteller sind verpflichtet, unabhängigen Anbietern die gleichen technischen Reparatur- und Ersatzteilm Informationen zur Verfügung zu stellen wie ihrem eigenen Händlernetz.

Neue Fahrzeugtechnologien wie Konnektivität und ADAS-Systeme einschließlich der vorgeschriebenen Cybersicherheitsmaßnahmen mit zertifikatsbasierten Zugriffsrechten auf Fahrzeugdaten sind eine bevorstehende Bedrohung für die Gewährleistung fairer Right2Repair-Bedingungen.

Traditionell geben die „Leuchtturm-Märkte“ USA und EU das Tempo vor, um die verschiedenen Argumente zu erörtern und eine Einigung zwischen den Interessengruppen der Automobilindustrie zu erzielen. Diese dient dann häufig als Blaupause für andere Regionen der Welt, wie zum Beispiel Kanada, Japan oder Australien in der Vergangenheit.

OVER THE AIR DATEN

Im Jahr 2020 begann Massachusetts, die Gesetzgebung zu erweitern und den Datenfernzugriff einzubeziehen, was wiederum mit großer Unterstützung der Wähler verabschiedet wurde. Allerdings verklagte eine Allianz von Fahrzeugherstellern Massachusetts wegen hoher Sicherheitsrisi-

ken. Die Gerichtsentscheidung steht noch aus. Die EU hat zwei wichtige Verordnungen erlassen, um den Kfz-Ersatzteilmarkt ins Gleichgewicht zu bringen. Zum einen die Fahrzeug-Gruppenfreistellungsverordnung von 2010 (läuft am 31. Mai 2023 aus und muss bald aktualisiert werden), zum anderen die Typgenehmigungsverordnung (derzeit die EU 2018/858, gültig seit September 2020).

Beide Verordnungen werden derzeit von der EU-Kommission bzgl. der neuen Herausforderungen überarbeitet. Die EGEA ist zusammen mit der AFCAR aktiv daran beteiligt, eine gute Lösung zu finden, um die verschiedenen Interessen des

Kfz-Werkstatt- und Ersatzteilmarktes und der Verbraucher auszugleichen.



Dr. Harald Neumann betreut als technischer Berater Projekte für die EGEA.

HEBEBÜHNEN-NORM EN1493 – AKTUELLER STAND

Die Überarbeitung der Norm EN1493:2010 zum sicheren Betrieb von Fahrzeughebebühnen begann Anfang 2016. Ziel war es, die bei Anwendung der Norm in der Praxis aufgetretenen Probleme zu lösen und die Eindeutigkeit der Auslegung wesentlich zu verbessern. Ende 2020 wurde das öffentliche Anhörungsverfahren mit der Annahme des Entwurfs abgeschlossen. Anfang 2021 wurden die Kommentare aus der öffentlichen Umfrage in der CEN/TC98/WG3 diskutiert und die daraus resultierenden Änderungen in den endgültigen Entwurf eingearbeitet, der dann zur formellen Abstimmung geschickt wurde. Im September 2021 erhielt die CEN/TC98/WG3 eine negative Bewertung von den Harmonized Standards Consultants (HAS). Die HAS-Berater beurteilen, ob der Entwurf mit den Normungsaufträgen der Europäischen Kommission übereinstimmt. Nur wenn die Bewertung positiv ausfällt, kann eine Norm als harmonisierte Norm im EU-Amtsblatt gelistet werden. Aufgrund dieser negativen Bewertung wurde das formale Abstimmungsverfahren ausgesetzt, bis die CEN/TC98/WG3 die Norm voraussichtlich Anfang 2022 weiterentwickelt hat. Damit dürfte sich die ursprünglich für Mitte 2022 geplante Veröffentlichung der Norm erheblich verzögern.

IMPRESSUM

EGEA aisbl
@ Silversquare Triomphe
Avenue Arnaud Fraiteur, 15-23
1050 Brussels, Belgium

Jordi Brunet
EGEA General Secretary
sg@egea-association.eu
M: +324 99 39 04 59