
PRESSE - INFORMATION

GVA-Jahresmitgliederversammlung 2018: Freier Kfz-Teilehandel fordert notwendige Weichenstellungen für fairen Wettbewerb

Hannover, 21. November 2018 Rund 280 Vertreter aus dem Kfz-Teilehandel, der Kfz-Teileindustrie und von Anbietern technischer Informationen waren am 20. November der Einladung des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) zu dessen Ordentlicher Jahresmitgliederversammlung 2018 gefolgt. Die Stimmung unter den GVA-Mitgliedern war verbreitet positiv und von wirtschaftlicher Zuversicht geprägt, und dass trotz der vielfältigen aktuellen Herausforderungen an die Unternehmen des freien Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkts. Einigkeit herrschte darüber, dass sowohl der europäische als auch der deutsche Gesetzgeber drängende politische Weichenstellungen zum Schutz nachhaltigen Wettbewerbs in der Automobilwirtschaft zügig angehen muss.

Branchenkonjunktur: Leichtes Umsatzplus zum Jahresende erwartet

Der Meinungsaustausch im Rahmen der GVA-Jahresmitgliederversammlung ermöglicht traditionell ein gutes Stimmungsbild von der Branche, das von Zahlen der jüngsten GVA-Mitgliederbefragung gestützt wird: Die GVA-Mitglieder schätzen demnach die allgemeine wirtschaftliche Lage derzeit recht zurückhaltend ein. 36,5 Prozent der Unternehmen gehen von einer positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im vierten Quartal 2018 aus. Mehr als die Hälfte schätzt die Aussichten für die Gesamtwirtschaft aber verhalten ein, immerhin etwa sieben Prozent bewertet sie negativ. Deutlich erfreulicher gestaltet sich der Blick auf den Kfz-Ersatzteilmarkt. Rund zwei Drittel der GVA-Mitglieder konnten in den ersten drei Quartalen dieses Jahres (zumeist leichte) Umsatzzuwächse melden, knapp 18 Prozent erlebten einen stagnierenden Verlauf und 15,3 Prozent berichteten von einem Umsatzminus. Für das Gesamtjahr 2018 rechnen zirka 70 Prozent der GVA-Mitglieder mit steigenden Umsätzen, 12,9 Prozent mit gleichbleibenden und gut 16 Prozent mit sinkenden Zahlen. Der Kfz-Teilehandel ist dabei in seinen Einschätzungen signifikant zuversichtlicher als die Kfz-Teileindustrie. Getragen werden die insgesamt recht positiven Erwartungen von einer weiterhin guten Auslastung der Kfz-Servicebetriebe.¹ GVA-Präsident Hartmut Röhl bewertet den diesjährigen Geschäftsverlauf aus Sicht der Branche: „Der Auftakt des Jahres war recht müde. Durch die lange Winterwitterung, in der Autofahrer in der Regel viele notwendigen Arbeiten am Fahrzeug aufschieben, lagen wir per Ende März bei den kumulierten Umsätzen spürbar im Minus. Der April sorgte dann im Kfz-Ersatzteilgeschäft auch für einen wirtschaftlich sonnigen Frühling, dem sich ganz ordentliche Sommermonate anschlossen. Im Frühherbst ist die Branchenkonjunktur nun wieder etwas abgeflaut. Wir erwarten unter dem Strich dennoch ein leichtes Plus für das Gesamtjahr 2018. Angesichts vieler turbulenter Entwicklungen und Unsicherheiten auf globaler und auch auf nationaler Ebene hätte das Jahr durchaus um einiges schlechter laufen können. Die weiterhin robuste Gesamtkonjunktur kommt uns zugute, obschon viele Ökonomen hier erste dunkle Wolken am Horizont aufziehen sehen.“ Des Weiteren investieren die Autofahrer offenbar aktuell recht

¹ vgl. ZDK-Geschäftsklimaindex im III. Quartal 2018

PRESSE - INFORMATION

intensiv in den Erhalt ihrer Fahrzeuge, denn Neuanschaffungen werden aufgrund der großen Verunsicherung beim Thema Diesel und dessen unklarer Zukunft derzeit von vielen Kunden gescheut. Röhl fordert: „Die Hängepartie beim Thema Diesel muss im Interesse der Umwelt, der Verbraucher und auch der Unternehmen endlich beendet werden. Vor allem ist die Politik gefordert, die gesetzlichen Bedingungen, die technischen Spezifikationen und die Finanzierung für mögliche Nachrüstaktionen zu klären. Die Unternehmen des freien Kfz-Aftermarket wären dann in der Lage, die Nachrüstung zu begleiten.“

Wettbewerbspolitik: Bei zahlreichen Themen müssen wichtige Weichen gestellt werden!

Bei manchen wettbewerbspolitischen und wettbewerbsrechtlichen Anliegen der Branche konnte der GVA in diesem Jahr Fortschritte erzielen, wenngleich bei zahlreichen Themen der Gesetzgeber zum weiteren Handeln aufgerufen ist. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Der quälend lange Prozess zur Bildung einer Regierungskoalition in Deutschland hat die Arbeit auf politischer Ebene in diesem Jahr besonders anspruchsvoll gemacht. Einerseits bietet sich dann zwar ein Zeitfenster, um eigene Anliegen vorzutragen, andererseits besteht immer auch das Risiko, dass man nicht ausreichend gehört wird.“

So hatten sich die Koalitionäre von CDU, CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag darauf geeinigt von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, eine Reparaturklausel im Designrecht einzuführen und damit die **Liberalisierung des Marktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile** entscheidend voranzubringen. Ein entsprechender Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung. Die Reparaturklausel stärkt den Wettbewerb im Kfz-Ersatzteilmarkt, ohne die berechtigten Interessen der Fahrzeughersteller am Schutz ihrer Neufahrzeugdesigns anzutasten. Allerdings führt der im Entwurf zusätzlich vorgesehene Bestandsschutz für bereits angemeldete Designs zur praktischen Wirkungslosigkeit der Klausel etwa für die Besitzer älterer Autos. Denn nur Halter von neuen Fahrzeugmodellen, die nach Einführung der Reparaturklausel auf den Markt kommen, könnten so überhaupt von der Liberalisierung des Ersatzteilmarktes profitieren. Nur bei einem Wegfall des Bestandsschutzes kann das Gesetz den beabsichtigten Zweck erfüllen und auf dem Ersatzteilmarkt zum Vorteil der Verbraucher wirken. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Wir setzen uns dafür ein, dass die Reparaturklausel für den gesamten Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile unverzüglich eingeführt wird. Andernfalls bewirken die neuen Regeln das Gegenteil dessen, was sie eigentlich sollen: Sie würden Wettbewerb nachhaltig verhindern anstatt ihn zu fördern.“ Experten rechnen damit, dass ein Kabinettsentwurf im ersten Quartal 2019 in den parlamentarischen Prozess eingebracht wird. Röhl weiter: „Für die Verbraucher ist das erfreulich, wird den Fahrzeugherstellern damit doch die Möglichkeit für die Errichtung teurer Monopole bei karosserieintegrierten Ersatzteilen wie Motorhauben, Kotflügel, Außenspiegel, Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten genommen. Für die unabhängigen Marktteilnehmer bedeutet die Liberalisierung, dass sie nicht länger von rund einem Viertel des potentiellen Umsatzes im Kfz-Ersatzteilmarkt ausgeschlossen werden können.“ GVA-Präsident Hartmut Röhl ruft die Politik auf, nicht unter dem Druck

PRESSE - INFORMATION

von Fahrzeugherstellern und ihrer Lobbyvertreter einzuknicken und das Gesetzgebungsvorhaben weiter zügig voranzutreiben: „Fahrzeughersteller möchten natürlich gerne die für sie finanziell äußerst lukrative gesetzliche Möglichkeit für ein Ersatzteilmonopol behalten. Allerdings gibt es keine sachlich haltbare Begründung, warum sich die Autokonzerne durch den Ausschluss von Wettbewerb weiter auf Kosten der Autofahrer Monopolrenten sichern sollten. Die Politik sollte sich nicht von den immer wieder gezündeten und bereits altbekannten Nebelkerzen der Hersteller ablenken lassen, sondern im Interesse der Verbraucher weiter Rückgrat zeigen und das Gesetz mit den notwendigen Änderungen zum parlamentarischen Abschluss bringen!“

Als positiv für den Wettbewerb dürften sich die neuen europäischen Regeln für die **Typgenehmigung** erweisen, die in diesem Jahr nach langen Verhandlungen verabschiedet wurden. Sowohl der GVA als auch sein internationaler Dachverband FIGIEFA haben den Gesetzgebungsprozess engagiert begleitet. Die neue Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 kommt ab September 2020 zur Anwendung. GVA-Präsident Hartmut Röhl ordnet einen besonders wichtigen Aspekt des Themas ein: „Im Werkstattalltag bereitet die eindeutige Identifikation eines benötigten Ersatzteils für ein konkretes Fahrzeug oft Probleme. Die notwendige Voraussetzung für wettbewerbsfähige und leistungsstarke IAM-Ersatzteilkataloge ist der Zugang der Ersatzteilanbieter zu eindeutigen Ersatzteil- und Fahrzeugidentifikationsdaten der Fahrzeughersteller in Form von maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen. Die neue Verordnung trifft diesbezüglich glasklare Formulierungen, die den Fahrzeugherstellern nicht einmal den Hauch von Interpretationsansätzen in der Auslegung der Regeln bieten. Spätestens ab September 2020 erhalten die unabhängigen Marktteilnehmer Zugang zu den Daten in der von ihnen benötigten Form und für den gesamten Fuhrpark aus PKW, NKW und Anhängern.“

Aus Sicht des GVA bestehen diese Pflichten der Fahrzeughersteller bereits heute schon gemäß der geltenden Euro 5/6-Verordnung für PKW und der Euro VI-Verordnung für NKW. Dennoch weigern sich viele Fahrzeughersteller, unabhängigen Marktteilnehmern einen entsprechenden Zugang zu den Daten zu ermöglichen. Im Interesse seiner Mitglieder sowie zum Schutz fairen Wettbewerbs und damit zum Wohl der Verbraucher hat der GVA bereits vor einigen Jahren ein **Musterverfahren gegen einen Fahrzeughersteller** angestrebt. Mittlerweile hat der Bundesgerichtshof (BGH) dem Europäischen Gerichtshof die inhaltlich entscheidenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Wir stehen im harten Konkurrenzkampf mit den Teilvertriebsnetzen der Fahrzeughersteller und können nicht weitere zwei Jahre auf das Inkrafttreten der neuen Regeln zur Typgenehmigung warten – wir benötigen diesen Zugang eher gestern als heute oder gar erst morgen, um auf der Basis fairer Wettbewerbsbedingungen am Markt bestehen zu können. Mit den Entscheidungen des EuGH und dem darauf aufbauenden Urteil des BGH kann ggf. bereits im kommenden Jahr gerechnet werden.“

PRESSE - INFORMATION

Eine der größten Herausforderungen an die Unternehmen im Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt bildet aktuell die **Digitalisierung** und dabei insbesondere die Fahrzeugvernetzung. Grundlage und Voraussetzung für ein von den Fahrzeugherstellern unabhängiges Aftermarket-Geschäft bei vernetzten Fahrzeugen ist ein fairer und gleicher Zugang sowohl zum Kunden im Fahrzeug als auch zum Fahrzeug selbst. Nur so kann der IAM den OEM-Services ebenbürtige und innovative Geschäftsmodelle rund um die vernetzte Mobilität anbieten. Die Kommunikation muss dabei zwingend auch bidirektional möglich sein. GVA-Präsident Hartmut Röhl weist auf Probleme hin: „Aus Sicht des GVA ist ein geeigneter legislativer Rahmen erforderlich, um die vernetzungsrelevante Schnittstelle im Fahrzeug wettbewerbskonform und damit zwingend als Offene Telematik Plattform (OTP) zu gestalten. Nur die OTP ermöglicht einen gleichberechtigten und funktionierenden Wettbewerb bei digitalen Dienstleistungen rund um die Mobilität. Die Fahrzeughersteller und ihre Vertreter setzen auch bei dem Thema Vernetzung auf eine Kombination aus Verhinderungs- und Verzögerungstaktik, um mit ihren Lösungen in den Fahrzeugen weiterhin Fakten im Markt zu schaffen.“ Die proprietären OEM-Lösungen schließen unabhängige Marktteilnehmer vom geeigneten Datenzugang aus. Derzeit ist ein direkter Zugang zu den Daten im Fahrzeug für unabhängige Marktteilnehmer quasi nur mit „Donglelösungen“ via OBD-Anschluss möglich, die aber für Anwendungen sowohl im technischen Umfang als auch in der Präsentation gegenüber dem Autofahrer keine Chancengleichheit für die Akteure des freien Marktes bieten. Dass die Möglichkeit des Zugangs über den OBD-Stecker überhaupt weiterhin bestehen bleibt, ist auch dem intensiven Einsatz des GVA und seiner internationalen Dachorganisation FIGIEFA zu verdanken, deren Argumente sich beim Gesetzgeber gegenüber dem Ansinnen der Fahrzeughersteller, den OBD-Port im Zuge der Einführung der Telematik zu schließen, durchgesetzt haben. GVA-Präsident Hartmut Röhl sieht hier vor allem die EU-Kommission in der Pflicht zu handeln: „Die Kommission muss zeitnah eine gesetzliche Initiative präsentieren, die die Fahrzeugvernetzung den Anforderungen fairen Wettbewerbs entsprechend technisch regelt. Die Zeit läuft, denn jeder weitere Tag ohne eine solche Regelung hilft den Fahrzeugherstellern dabei, eine für den IAM und dessen Vernetzungslösungen undurchdringbare Mauer um das Fahrzeug zu errichten und ihr digitales Monopol damit nachhaltig zu verfestigen. Solche digitalen Monopole sind nicht nur innovationsfeindlich, sondern in der Folge für davon betroffene andere Unternehmen existenzbedrohend und für die Wahlfreiheit der Verbraucher somit verheerend. Zahlreiche abschreckende Beispiele aus anderen Feldern der Digitalisierung sollten Mahnung genug sein, es gar nicht erst so weit kommen zu lassen!“

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit etwa 130 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen sowie ca. 125 Kfz-Teilehersteller und Anbieter technischer Informationen organisiert. Weitere Informationen sind abrufbar unter: www.gva.de

Kontakt: Alexander Vorbau, M.A., Referent Öffentlichkeitsarbeit, Tel.: 0 21 02 / 77 0 77-20, a.vorbau@gva.de