

Parteiübergreifende Allianz für die Liberalisierung des Auto-Ersatzteil-Marktes formiert sich

ADAC, GVA und schwarz-grüne Politiker-Koalition fordern die Bundesregierung auf: Kein Monopol für die Autoindustrie!

Berlin, 9. Oktober 2007 - Gegen die drohende Monopolisierung des Marktes für Auto-Ersatzteile hat sich heute in Berlin eine parteiübergreifende Allianz formiert. Der Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA), der ADAC sowie die Wirtschaftspolitiker Dr. Günter Krings (CDU) und Oswald Metzger (Bündnis 90/Die Grünen) sprachen sich für eine vorbehaltlose Liberalisierung des Kfz-Ersatzteilmarktes aus. „Die Bundesregierung macht sich auf schändliche Weise zum Steigbügelhalter der allmächtigen Autoindustrie“, sagte Oswald Metzger. Der CDU-Rechtsexperte Dr. Krings warnte: „Während die meisten EU-Länder bereits ihre Märkte für Auto-Ersatzteile liberalisiert haben, hinkt Deutschland bei der Umsetzung einer verbraucher- und mittelstandsfreundlichen Politik weit hinterher.“ Johann Grill, Leiter Verbraucherschutz und Interessenvertretung des ADAC in Deutschland, betonte: „Wir fordern von der Bundesregierung, das Gesetzesvorhaben auf europäischer Ebene nicht zu blockieren. Ich möchte in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass die Justizministerin Zypries 2003 selbst die Zusage der Automobilhersteller eingefordert hat, den Wettbewerb im Ersatzteilehandel nicht zu beeinträchtigen.“

Monopol für die Autoindustrie verhindern

„Es ist an der Zeit, dass die Bundesregierung sich von der mächtigen Lobby der Autoindustrie lossagt“, forderte GVA-Präsident Hartmut Röhl. Die Automobilindustrie versuche, auf EU-Ebene ein Ersatzteilmonopol zu etablieren. Sie habe klare Vorstellungen, vor allem ein mindestens 10 Jahre währendes Monopolrecht auf alle sichtbaren Kfz-Ersatzteile wie zum Beispiel Motorhauben, Kotflügel, Scheinwerfer, Außenspiegel und Windschutzscheiben. Der Markt für Kfz-Ersatzteile ist für die Automobilindustrie lukrativ: Mit Ersatzteilen erwirtschaften die Konzerne deutlich höhere Gewinne als mit dem Verkauf von Neufahrzeugen. „Durch die unheilige Allianz von Bundesregierung und Autoindustrie wird der mittelständisch strukturierten Kfz-Dienstleistungs-Branche die Existenzgrundlage entzogen“, sagte GVA-Präsident Hartmut Röhl. „Doch wir werden uns wehren – es geht um unser wirtschaftliches Überleben.“

Die EU-Kommission bemüht sich seit Jahren, den Markt für sichtbare Ersatzteile zu liberalisieren. „Doch Deutschland und Frankreich versuchen, dies aus falsch verstandener Fürsorge für ihre Automobilhersteller zu verhindern - ohne Rücksicht auf die legitimen Interessen anderer Marktteilnehmer und der Verbraucher“, so Röhl. Dass ein liberalisierter Ersatzteilmarkt erhebliche Vorteile für die Allgemeinheit mit sich bringt, haben EU-Staaten wie Großbritannien, Spanien, Italien, Belgien und Luxemburg vorgemacht. Was in diesen Ländern gilt, soll nach dem Willen der EU-Kommission in der gesamten Europäischen Union gelten. So soll das Designrecht novelliert und eine europaweite, so genannte Reparaturklausel eingeführt werden. Eine solche Klausel würde es verbieten, den berechtigten Designschutz an Neuwagen auf Ersatzteile auszudehnen und so das Entstehen eines nicht berechtigten Ersatzteilmonopols verhindern. In den nächsten Monaten will der EU-Ministerrat über diesen Vorschlag entscheiden. Aufgrund der Dominanz ihrer



Automobilhersteller stellen sich Deutschland und Frankreich gegen die Kommission und die große Mehrheit der Mitgliedstaaten.

Rechtssicherheit herstellen

Die Liberalisierung des Kfz-Teilemarktes würde auch den aktuellen Schwebезustand in Deutschland beenden. „Die Automobilindustrie hat sich derzeit in Berlin mit einer unverbindlichen Zusage von einer Reparaturklausel freigekauft“, betonte GVA-Präsident Röhl in Berlin. Diese Zusage besagt, dass der Designschutz nicht gegen freie Wettbewerber im Ersatzteilemarkt eingesetzt wird. Dennoch sind mittelständische Wettbewerber nicht vor Angriffen der Autohersteller sicher: „Freie Hersteller und Händler von Ersatzteilen sind rechtlich der Willkür der Autokonzerne ausgesetzt“, stellte Röhl fest.

Mit Blick auf die derzeit gültige Rechtslage und das schwebende Gesetzgebungsverfahren hielt sich die Industrie zwar bisher zurück. Setzt sie sich aber bei der Novellierung mit ihren Vorstellungen durch, bekommt sie eine Blankovollmacht ausgestellt. Traditionsreiche Mittelständler könnten kriminalisiert und mit Freiheitsstrafen bis zu fünf Jahren bedroht werden. Freie Teilehersteller und -händler dürften dann zwar weiterhin nichtsichtbare Teile wie Bremsen, Kupplungen und Schalldämpfer produzieren und verkaufen. „Sobald wir aber sichtbare Teile wie Windschutzscheiben oder Kotflügel anbieten, stehen wir mit einem Fuß im Gefängnis“, konstatiert Röhl. „Ziel der Automobilindustrie ist es, die Branche in die Ecke asiatischer Produktpiraten zu drängen.“

Verbraucher statt Autohersteller schützen

„Der Vorschlag der EU-Kommission fördert einen gesellschaftlich vorteilhaften Wettbewerb“, ist der grüne Wirtschaftspolitiker Oswald Metzger überzeugt. Ziel der Kommission sei es, den Wettbewerb zu sichern, den Mittelstand zu fördern und die Rechte der 250 Millionen Fahrzeugbesitzer in Europa zu stärken. In den Ländern, die heute schon einen liberalisierten Markt für sichtbare Ersatzteile haben, profitieren die Verbraucher: Sie zahlen für die Teile im Schnitt 9,8 Prozent weniger als z. B. deutsche oder französische Autobesitzer.

„Designschutz für Neufahrzeuge ist völlig legitim. Trotz Schutzes können die Autofahrer ja zwischen einer Vielzahl von Modellen verschiedener Autohersteller wählen. Designschutz fördert in einem solchen Fall den Wettbewerb; jeder Anbieter will durch ein besonderes Karosserie-Styling mehr Kunden gewinnen. Bei Ersatzteilen bewirkt aber ein derart ausgestalteter Designschutz genau das Gegenteil: Er macht die Autobesitzer zu Gefangenen der Hersteller“, sagte Johann Grill, Leiter des ADAC-Verbraucherschutzes. „Bei Reparaturen haben die Verbraucher keine Wahl zwischen Ersatzteilen in verschiedenen Designs, die Teile müssen hundertprozentig dem Originaldesign entsprechen; darum fördert hier Designschutz auch nicht den Wettbewerb, sondern beseitigt ihn und schafft ein Monopol“, erklärte GVA-Präsident Hartmut Röhl.

„Ein Designmonopol der Autohersteller auf Ersatzteile führt dazu, dass die Autobesitzer mehrmals für das Aussehen, das „Design“, ihres Autos zu Kasse gebeten werden – das erste Mal beim Kauf des Neufahrzeugs und dann bei jedem Kauf eines sichtbaren Ersatzteils erneut“, verdeutlichte Grill. Hartmut Röhl verwies auf den Bundesverband der Verbraucherzentralen: „Auch die Verbraucherschützer fordern schon lange eine Liberalisierung des Ersatzteilmarktes.“



Arbeitsplätze sichern

Eine Ausweitung der Designansprüche auf Ersatzteile hätte auch eine direkte Auswirkung auf deutsche und europäische Arbeitsplätze. Allein in Deutschland beschäftigt der freie Aftermarket rund 250.000 Menschen. Die freien Teilehersteller dürften viele Ersatzteile nicht mehr herstellen. Die Produktion würde eingestellt. Zum Vergleich: Die Automobilhersteller beziehen rund 40 Prozent ihrer Ersatzteile aus Nicht-EU-Ländern. Demgegenüber beziehen freie Teilehändler höchstens 10 Prozent ihres weit geringeren Volumens aus dem Ausland. Eine rechtliche Absicherung eines Ersatzteilmonopols würde die Marktanteile in den Händen weniger Automobilkonzerne konzentrieren und für sie zusätzliche Anreize schaffen, noch mehr Produktion in Niedriglohnländer zu verlagern. Und deutsche Teilehersteller dürften nicht einmal für asiatische Fahrzeuge auf dem deutschen Markt und für europäische Fahrzeuge auf dem weiten, liberalisierten Weltmarkt Teile fertigen. Weitere Arbeitsplätze in Deutschland und Europa wären dadurch gefährdet.

Unterstützung für die EU-Kommission

Der GVA fordert in Einklang mit EU-Kommission und den bisher mit der Frage befassten EU-Parlamentsausschüssen die europaweite Einführung der Reparaturklausel. Diese ermöglicht eine Stärkung des Standortes Deutschland und der Wettbewerbsfähigkeit Europas. GVA-Präsident Röhl legt die Vorteile des Vorschlags der EU-Kommission dar: „Ein harmonisierter, liberalisierter Markt fördert den freien Handel in Europa und den Zugang zum Weltmarkt. Dadurch werden die Preise für Ersatzteile nicht länger von der Automobilindustrie bestimmt, sondern marktgerecht und verbraucherfreundlich sein. Nach den bisherigen Erfahrungen mit liberalisierten Märkten werden die Preise für Auto-Ersatzteile dann deutlich sinken. Die Produktion der Ersatzteile wird zudem in Europa bleiben. Das ist wichtig – besonders für die Arbeitsplätze in dem stark mittelständisch geprägten Markt für Kfz-Ersatzteile in Deutschland.“

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA) ist der Branchenverband und politische Interessenvertreter des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind ca. 160 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen und etwa 140 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Markt für Pkw- und Nutzfahrzeug-Teile hat in Deutschland ein Volumen von rund 22,5 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat auf der Reparatorebene einen Anteil von rund 50 Prozent. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 Prozent des Umsatzes dieser rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind der Ausbau des freien Kfz-Service-Marktes als echte Reparaturalternative für den Verbraucher sowie die Wahrung der Chancengleichheit gegenüber der Automobilindustrie im Ersatzteile-Handel. Weitere Informationen erhältlich unter: www.gva.de.

Pressekontakt:

Hans Jürgen Wahlen, Marita Kloster
Geschäftsführung GVA
Tel. + 49 (2102) 770 770
E-Mail: hj.wahlen@gva.de, m.kloster@gva.de

