

ECAR: Auf dem Kfz-Ersatzteilmarkt sind bis zu 1,2 Millionen Arbeitsplätze in Gefahr

Die Existenzen freier Kfz-Ersatzteilhersteller, -Händler und Werkstätten sind in der gesamten EU in ernster Gefahr, falls die Europäische Kommission Automobilherstellern eine Monopolstellung auf dem Kfz-Reparaturmarkt einräumt

- Entscheidung für den 8. September 2004 erwartet -

Brüssel/Ratingen, 26. August. Automobilhersteller betreiben intensive Lobbyarbeit, um sich ein Monopol auf dem Markt für karosserieintegrierte Ersatzteile (Karosserieteile, Scheinwerfer und Autoglas) zu verschaffen. Sollten sie bekommen, was sie möchten, wird der Wettbewerb durch alternative Hersteller von Autoteilen ausgeschaltet, was zu hohen Arbeitsplatzverlusten auf dem freien Kfz-Ersatzteile- und Reparaturmarkt führen wird.

Die Diskussion erreicht ihren Höhepunkt in einer Entscheidung der EU-Kommission am 8. September. Karosserieintegrierte Ersatzteile machen gut ein Viertel des gesamten Kfz-Ersatzteilmarktes in der EU aus, was mehr als 10 Mrd. € pro Jahr entspricht.

Frits Bolkestein, EU-Binnenmarkt-Kommissar, ist ebenfalls der Ansicht, dass hier eine echte Gefahr für den europäischen Wettbewerb besteht und schlägt eine „Reparaturklausel“ vor, die die Designrichtlinie der EU-Kommission (98/71) ergänzen soll, um Ersatzteile vom Designschutz auszunehmen. Natürlich würden Automobilhersteller die Exklusivrechte am Design ihrer Fahrzeuge behalten, aber es würde kein Monopol auf Ersatzteile gewährt.

Darüber hinaus arbeitet eine eigene Studie der Kommission mit dem Titel „Extended Impact Assessment“ klar heraus, dass Designschutz nicht auf Ersatzteile ausgedehnt werden darf.

Sollte die „Reparaturklausel“ scheitern, werden die Folgen für die Arbeitsplätze und den Wettbewerb in Europa katastrophal sein.

Tausende von kleineren und mittleren Unternehmen in Gefahr

Die große Mehrzahl freier Teilehersteller, Kfz-Ersatzteilhändler und Werkstätten sind kleinere und mittlere Unternehmen. Falls dem Wunsch der Automobilhersteller nachgegeben wird, werden Teilehersteller in der EU mit ziemlicher Sicherheit vom Markt ge-

drängt. Im besten Falle bleibt ihnen keine andere Wahl, als abhängige Lieferanten der Automobilhersteller zu werden.

Freie Großhändler werden mindestens ein Viertel ihres Umsatzes einbüßen. Freie Werkstätten laufen die größte Gefahr: Sie werden wettbewerbsfähige Bezugsquellen für Ersatzteile verlieren und sich in die Abhängigkeit von Lieferungen durch die Fahrzeughersteller begeben. Sie sind dann nicht mehr in der Lage, gegenüber den Werkstattnetzen der Automobilhersteller zu konkurrieren.

Wie der frühere EU-Kommissar für Unternehmen Erkki Liikanen sagte: *„Kleine und mittlere Unternehmen sind der Pfeiler der Wirtschaft in der EU. [Ihnen zu helfen] ist wesentlicher Bestandteil der Strategie von Lissabon, Europa zur dynamischsten Wirtschaftsregion der Welt zu machen“*. **Die Reparaturklausel ist hier genau das richtige Instrument, um sicherzustellen, dass im Kfz-Bereich kleine und mittlere Unternehmen florieren können.**

Konsequenzen eines Monopols dagegen: Outsourcing und Arbeitslosigkeit

Die Reparaturklausel sichert und schafft Arbeitsplätze in der EU

Automobilhersteller in der EU kaufen vermehrt ihre Teile aus Niedriglohnländern. Heutzutage schon beziehen sie 25 % bis 30 % ihrer Teile von außerhalb der EU. Ersatzteilimporte von Automobilherstellern aus Nicht-EU Ländern machen ungefähr weitere 15 % des Marktes aus. Somit stammen also ca. 40 % des von Automobilherstellern kontrollierten Kfz-Ersatzteilmarktes von außerhalb der EU, was Arbeitsplätze außerhalb der EU schafft – und dies mit zunehmender Tendenz.

Automobilhersteller haben die entsprechende Marktmacht und die Managementressourcen, um Teile von Niedriglohn-Produzenten aus aller Welt zu beziehen. Kleinere, freie Teilehersteller haben diese Möglichkeiten nicht. Automobilherstellern durch Designschutz ein Monopol auf karosserieintegrierte Ersatzteile zu gewähren, würde den Trend zur Verlagerung von Arbeitsplätzen in Billiglohnländer außerhalb der EU noch beschleunigen. Will die Europäische Kommission wirklich – und auch noch vor aller Augen – zu steigender Arbeitslosigkeit beitragen?

Eine Reparaturklausel hingegen würde sicherstellen, dass konkurrierende Teile in der EU hergestellt werden können, und zur Schaffung von hiesigen Arbeitsplätzen beitragen. Teilehersteller aus der EU wären in der Lage, mit 40 % des Marktes in Wettbewerb zu treten, nämlich dem Teil, der momentan von außerhalb der EU bezogen wird.

Die Hersteller geben vor, dass ihnen das Gemeinwohl am Herzen liegt. Doch eine McKinsey-Studie^A zeigt den wahren Grund, warum Automobilhersteller ein Monopol anstreben. Im Jahre 2000 erzielten die europäischen Automobilhersteller 39 % ihres Reingewinns mit Ersatzteilen – und nur 18 % durch die Herstellung und Verkauf von Fahrzeugen. Für sie ist Designschutz auf karosserieintegrierte Ersatzteile eine unerschöpfliche Quelle des Profits.

Europas freie Teilehersteller, Kfz-Ersatzteilehändler und Werkstätten sind in großer Gefahr unterzugehen. 1,2 Mio. Arbeitsplätze sind in Gefahr. Und es hilft der europäischen Wirtschaft auch nicht, diejenigen in Europa, die Arbeitsplätze erhalten oder schaffen möchten, am freien Wettbewerb mit der Automobilindustrie zu hindern. Die Reparaturklausel trägt dazu bei, innerhalb der EU neue Arbeitsplätze zu schaffen – und die bestehenden sicherer zu machen.

Über ECAR

ECAR, the “European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market“, wurde 1993 gegründet. Es ist ein Zusammenschluss von 11 unabhängigen europäischen Verbänden, bestehend aus Kfz-Ersatzteile-Herstellern, freien Kfz-Teilehändlern, freien Werkstätten, der europäischen Versicherungswirtschaft, einem breiten Spektrum kleiner und mittlerer Unternehmen sowie den 235 Mio. Autobesitzern in der Europäischen Union. ECAR’s Ziel ist es, den freien Wettbewerb zu fördern und eine Monopolisierung des Kfz-Ersatzteil- und Reparaturmarktes durch die Automobilhersteller über einen Missbrauch von Designschutz zu verhindern. Weitere Informationen finden Sie unter: www.ecar-eu.com.

Bildmaterial vorhanden.

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. ist der Branchenverband und politische Interessenvertreter des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind rund 170 Handelsunternehmen mit über tausend Betriebsstellen und etwa 130 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Markt für Ersatz- und Verschleißteile hat in Deutschland ein Volumen von über 16 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat daran einen Anteil von circa 45 %. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 % 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.

Pressekontakt: Thomas Kobudzinski

^A McKinsey Quarterly, 2003 N°1