

Kfz-Ersatzteilmonopol: VW-Betriebsrat Osterloh lügt

Automobilindustrie will verbraucherfeindliches Monopol verteidigen und mittelständische Branche vom Markt verdrängen

Ratingen, 10. Juli 2008. Medienberichten zufolge erwägen Bundeswirtschaftsminister Michael Glos und Verbraucherminister Horst Seehofer eine verbraucherfreundliche Ausgestaltung des Marktes für sichtbare Autoersatzteile. Die Überlegungen der Minister begrüßt der Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA) ausdrücklich. Wie das Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität Köln (IWP Köln) festgestellt hat, ist bei einer solchen Liberalisierung „mit einer unmittelbaren Preissenkung von mindestens 6 bis 10 Prozent“ und „mit einem positiven Beschäftigungseffekt“ für die Gesamtwirtschaft zu rechnen“.

Die Automobilindustrie hingegen versucht weiterhin, sich ihr lukratives Monopol auf sichtbare Ersatzteile wie Kotflügel, Stoßdämpfer, Windschutzscheiben oder Außenspiegel auf Kosten der Verbraucher und der mittelständischen Industrie auch für die Zukunft zu sichern. „Die Volkswagen AG hat diese Woche ihren Betriebsratschef Bernd Osterloh vorgeschickt, um den politischen Prozess mit Falschinformationen zu beeinflussen. Es ist bestenfalls ein Witz, dass Osterloh von bedrohtem Designschutz spricht – um Designschutz geht es gar nicht, es geht um ein bedrohtes Monopol für die Autokonzerne, mit denen sie die rückläufigen Margen beim Verkauf von Neuwagen ausgleichen wollen“, sagt Hartmut Röhl, Präsident des GVA.

Im Rahmen seiner polemischen Äußerungen behauptete Osterloh außerdem, Kfz-Ersatzteile des freien Marktes seien Billig-Kopien und gefährdeten Arbeitsplätze in Deutschland. Diese Behauptungen sind absurd. Fakt ist, dass ein Großteil der sichtbaren Autoersatzteile von demselben Hersteller für die Automobilindustrie und für den freien Markt produziert wird. Während die Autokonzerne 40 Prozent ihrer Ersatzteile außerhalb der EU fertigen lassen (z.B. VW-Kotflügel in Mexiko, Brasilien und Südafrika), bezieht aber der weitgehend mittelständisch organisierte freie Kfz-Ersatzteil-Markt sogar 90 Prozent seiner Produkte innerhalb des EU-Binnenmarkts. Das heißt, die Kfz-Ersatzteilebranche schafft zahlreiche Arbeitsplätze in Deutschland und vernichtet sie nicht, wie VW-Mann Osterloh behauptet. Nach Angaben des Instituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Köln ist die positive Beschäftigungswirkung einer Liberalisierung „völlig unbezweifelt.“

Autobesitzer können in Deutschland zurzeit noch sichtbare Ersatzteile wie zum Beispiel Stoßstangen oder Scheinwerfer oft günstiger von freien Händlern und Herstellern kaufen. Doch die Autokonzerne versuchen, die mittelständische Konkurrenz vom Markt auszugrenzen. Hierzu nutzen sie als Hintertür den Designschutz. Dieser soll eigentlich die Designvielfalt – zum Beispiel bei Neufahrzeugen – fördern. Doch bei Ersatzteilen kann es keine Formenvielfalt geben, sie müssen passen. Dennoch beanspruchen die Autokonzerne auch auf diese Teile Designschutz. Ersatzteile vom freien Markt wären dann verboten. EU-Kommission und Europaparlament wollen ein solches Monopol, unter dem Verbraucher und Mittelstand leiden, mit allen Mitteln verhindern: Eine so genannte Reparaturklausel soll Kfz-Ersatzteile in Europa vom Designschutz ausnehmen. Doch vor allem die deutsche Autoindustrie torpediert diese Bemühungen und drängt die Bundesregierung auf eine Blockade der EU-Initiative.

Pressekontakt:

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

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und 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 153 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen und 127 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeug-Teile hat in Deutschland ein Volumen von 22,5 Mrd. Euro. Auf der Reparaturobene verfügt der freie Kfz-Service-Markt über einen Anteil von etwa 35 bis 40 Prozent. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 Prozent des Umsatzes des freien Kfz-Teile-Großhandels - einer rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind die Sicherung und 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.