
PRESSE - INFORMATION

GVA-Jahresmitgliederversammlung und Kongress 2012: Freier Kfz-Teilehandel gut aufgestellt für zukünftige Herausforderungen

Hannover, 24. Oktober 2012 Am 23. Oktober fand in Hannover die Ordentliche Mitgliederversammlung 2012 des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) statt. Zahlreiche Top-Entscheider aus dem Kfz-Teilehandel und der Kfz-Teileindustrie nutzten die Möglichkeit, sich über verbandspolitische Themen zu informieren und sich über die aktuelle wirtschaftliche Lage im Kfz-Aftermarket auszutauschen. Der anschließende GVA-Kongress am 24. Oktober bot interessante Vorträge renommierter Referenten zu wichtigen Themen des Kfz-Aftermarket.

Wirtschaftliche Entwicklung der Branche in 2012 uneinheitlich

Nach zwei starken Wachstumsjahren 2010 und 2011 sehen Branchenvertreter den Kfz-Teile- und Servicemarkt derzeit auf verhaltenem Niveau. GVA-Präsident Hartmut Röhl schätzt den bisherigen Jahresverlauf im freien Kfz-Ersatzteilmarkt ein: „Der Auftakt des Jahres 2012 gestaltete sich recht vielversprechend. Trotz eines hohen Ausgangsniveaus vom Vorjahr konnten die Umsätze im ersten Quartal verbreitet noch einmal leicht gesteigert werden. Das zweite Quartal war durch eine Abkühlung der Branchenkonjunktur geprägt, die Lage stabilisierte sich aber im Sommer wieder. Derzeit ist unsicher, wohin die Reise geht. Über das gesamte Jahr 2012 betrachtet, lässt sich kein stabiler Trend erkennen, die Erwartungen unterscheiden sich deutlich zwischen den einzelnen Unternehmen.“ Einer aktuellen GVA-Mitgliederbefragung zufolge rechnen rund 44 Prozent der Unternehmen aus dem Kfz-Teilehandel und der Kfz-Teileindustrie für das Gesamtjahr 2012 mit steigenden Umsätzen. Etwa jeder vierte Betrieb erwartet Stagnation im Kfz-Teile-Bereich und immerhin fast 30 Prozent der Befragten gehen von einem Umsatzrückgang aus. Die Einschätzungen der Industrie fallen dabei insgesamt etwas zurückhaltender aus als die des Handels. „Vor allem für die überwiegend in der Erstausrüstung engagierten Teilehersteller ist es schwer, mögliche Probleme dieses Absatzzweigs bei der Beurteilung der Gesamtlage auszuschalten.“ sagt GVA-Präsident Hartmut Röhl. Und weiter: „Die Wirtschaft in Deutschland zeigt sich allgemein verunsichert, wie etwa auch der Index des ifo-Instituts zum Geschäftsklima oder die BGA-Daten zur Lage im Großhandel insgesamt zeigen. Letztlich kann sich der Kfz-Ersatzteilmarkt davon nicht völlig frei halten. Die seit langem ungeklärte und unberechenbare Lage an den internationalen Wirtschafts- und Finanzmärkten schlägt sich augenscheinlich zunehmend auf die Stimmung der Verbraucher und damit auch die Autofahrer in der Bundesrepublik nieder.“ So gehen derzeit etwa 38 Prozent der GVA-Mitglieder von einer negativen Entwicklung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage im vierten Quartal aus; gut die Hälfte der Befragten rechnet mit einer Stagnation der Gesamtwirtschaft in Deutschland. „Daran gemessen, gestalten sich die Einschätzungen zum weiteren Verlauf der Branchenkonjunktur noch vergleichsweise erfreulich“, urteilt Röhl. Der GVA-Präsident fährt fort: „In gesamtwirtschaftlichen Krisenzeiten hat sich der Independent Aftermarket

PRESSE - INFORMATION

(IAM) wiederholt als Stütze der Automobilwirtschaft erwiesen. Dies ist außerdem der Teil der Automobilwirtschaft, der nicht nach Subventionen ruft, um zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden sondern nur nach gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen fairen Marktzugang im Wettbewerb. Sollte es wieder dazu kommen, sind die Unternehmen aus Kfz-Teilehandel und Kfz-Teileindustrie gut aufgestellt, um möglichen Herausforderungen angemessen zu begegnen.“

Einige wichtige Indikatoren geben aber auch für positive Prognosen berechtigten Anlass. Laut jüngsten Angaben des Kfz-Gewerbes¹ beurteilen die Servicebetriebe, die die größte Kundengruppe der Unternehmen des freien Kfz-Teilemarktes bilden, die Pkw-Werkstattauslastung aktuell immerhin als befriedigend. Darüber hinaus schätzen die Werkstätten die Aussichten für das vierte Quartal mehrheitlich als saisonüblich ein und jeder dritte Befragte geht darüber hinaus gar von einer besseren Werkstattauslastung als derzeit aus. Und auch mittelfristig gibt es Grund, die Entwicklung des freien Kfz-Teile und Servicemarktes positiv zu beurteilen. Der Rückgang der Neuzulassungen bedeutet einen Anstieg des Durchschnittsalters des Fahrzeugparks und dies wiederum ein steigendes Potenzial für den IAM.

Wichtige Fortschritte bei wettbewerbspolitischen Themen in 2012

Ein wesentliches Querschnittsthema des wettbewerbspolitischen Engagements des GVA ist der Zugang der unabhängigen Akteure im Kfz-Aftermarkt zu den technischen Informationen der Fahrzeughersteller. Wichtige rechtliche Grundlagen diesbezüglich werden durch die Euro 5/6-Verordnung für Pkw (bzw. Euro VI für Nkw) und die „Aftermarket-GVO“ (EU) Nr. 461/2010 geregelt. Unter anderem umfasst der Zugang zu diesen Reparatur- und Wartungsinformationen Servicehandbücher, technische Anleitungen, Informationen über Bauteile und Diagnose – vor allem aber die notwendigen Informationen zur eindeutigen Identifizierung eines Kraftfahrzeugs und der darin verbauten Komponenten. GVA-Präsident Hartmut Röhl erläutert: „Die Unternehmen des freien Marktes müssen aufgrund der stark steigenden Fahrzeugmodell- und Komponentenvielfalt einen kaum noch zu vertretenden und zu bewältigenden Aufwand betreiben, um ihren Kunden eine exakte Teileidentifikation bieten zu können. Gemäß Euro 5/6-Verordnung für Pkw (bzw. Euro VI für Nkw) sind die Fahrzeughersteller aber verpflichtet, die Basisdaten zur Teileidentifikation und -zuordnung in geeigneter Form an den IAM weiterzugeben. Und das nicht, um es ihren Wettbewerbern leicht zu machen, sondern um Wettbewerb zum Wohle des Verbrauchers überhaupt erst zu ermöglichen. Wir als GVA setzen uns dafür ein, dass die Fahrzeughersteller diesen Pflichten nachkommen.“ Unter anderem hat der GVA zu Jahresbeginn exemplarische Beschwerden gegen zwei Fahrzeughersteller eingereicht und die zuständigen Typgenehmigungsbehörden um Prüfung gebeten, ob diese Pflichten in hinreichender Form erfüllt werden. GVA-Präsident Hartmut Röhl zum aktuellen Stand: „Die

¹ vgl. ZDK-Geschäftsklimaindex vom September 2012

PRESSE - INFORMATION

zuständigen Behörden haben noch nicht entschieden. Wir sind von der Stichhaltigkeit unserer Argumentation überzeugt.“

Die Bedeutung von Software im Automobilbereich nimmt immer mehr zu, nicht nur bei der Fahrzeug- bzw. Teilezuordnung. Software wird darüber hinaus zunehmend selbst zum Ersatzteil. Des Weiteren ist zu beobachten, dass immer mehr Komponenten untereinander oder mit Systemen der Fahrzeughersteller vernetzt sind. Daraus entsteht die Gefahr, dass die Unternehmen des IAM, etwa durch abgeschottete, individuelle Lösungen der Fahrzeughersteller, aus dem Markt gedrängt werden. Das gilt besonders für Anwendungen im Bereich Telematik. GVA-Präsident Hartmut Röhl fordert: „Telematiksysteme müssen über standardisierte Schnittstellen verfügen und auch für die Unternehmen des Independent Aftermarket zugänglich sein.“ Gleichzeitig warnt Röhl: „Wir sehen die Gefahr, dass Fahrzeughersteller hier quasi durch die Hintertür den Wartungs- und Reparaturmarkt für sich monopolisieren könnten. Bestrebungen dazu gibt es bereits heute, so werden Autofahrer etwa via elektronischer Mitteilung in das Fahrzeug zur Wartung in die nächste herstellergebundene Werkstatt geführt. Der freie Markt bleibt dabei außen vor. Parallelen zum Fall Microsoft werden hier deutlich. Microsoft wurde gerichtlich gezwungen, Schnittstellen zu seinem Betriebssystem Windows für andere Softwareanbieter zu öffnen.“ Durch die geplante EU-weite verpflichtende Einführung des elektronischen Notrufsystems eCall in Neuwagen wird die für Telematiklösungen notwendige technische Infrastruktur im Pkw-Fuhrpark über alle Fahrzeugklassen hinweg eine rasante Verbreitung finden und kann zu einer echten Bedrohung für den Wettbewerb im Kfz-Aftermarket werden. „Wir engagieren uns deshalb intensiv für die Wahlfreiheit des Verbrauchers beim Thema Telematik“, sagt GVA-Präsident Röhl.

Wesentliche Fortschritte kann der GVA bezüglich der so genannten Herstellergarantie vermelden. Die Verunsicherung besonders bei Werkstätten und Verbrauchern konnte durch einen von der EU-Kommission kürzlich veröffentlichten Katalog häufig gestellter Fragen („FAQ“) zur „Aftermarket-GVO“ gemindert werden. Der Grundsatz, wonach die Ansprüche eines Autofahrers aus der gesetzlichen Gewährleistung oder einer Neuwagengarantie nicht von der Wartung bzw. Inspektion in einem vom Fahrzeughersteller autorisierten Servicebetrieb und mit seinen Ersatzteilen abhängig gemacht werden darf, wurde in den FAQ noch einmal unterstrichen.

Eine fortgesetzte gesetzgeberische Blockade zum Nachteil der Verbraucher sieht der GVA beim Designschutz für sichtbare Kfz-Ersatzteile. Die EU-weite Liberalisierung des Ersatzteilmarktes für Motorhauben, Kotflügel, Außenspiegel, Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten liegt seit dem Jahr 2007 auf Eis. GVA-Präsident Hartmut Röhl: „Vor nunmehr fast fünf Jahren hat das EU-Parlament mit breiter Mehrheit für die Einführung einer Reparaturklausel in das EU-Designrecht votiert. Anstatt dieses gemeinsame europäische Projekt im EU-Ministerrat abzuschließen, treten einige nationale Regierungen offenbar lieber als Anwalt der ohnehin prall gefüllten Kassen der Fahrzeughersteller auf –

PRESSE - INFORMATION

und das zum Nachteil des Mittelstands! Die eigentliche Zeche dafür zahlen letztlich die Verbraucher in Form hoher Preise bei designgeschützte Ersatzteilen. Auch Deutschland zeichnet sich hier durch eine nicht zu rechtfertigende Politik der „langen Bank“ aus. Erst kürzlich sind aber positive Signale aus dem Regierungslager gekommen, jetzt das umzusetzen, was in der Oppositionszeit gefordert wurde.“ Bewegung in der Frage ist aus Frankreich zu melden. Die französische Wettbewerbsbehörde, die Autorité de la Concurrence, hat Anfang Oktober in einem Bericht über die Situation auf dem französischen Kfz-Aftermarket die Aufgabe des Herstellermonopols zugunsten mehr Wettbewerbs und die Einführung der Reparaturklausel für sichtbare Kfz-Ersatzteile empfohlen.

GVA-Kongress wartet mit wichtigen Branchenthemen auf

Am zweiten Tag der GVA-Veranstaltung, dem 24. Oktober, fand der gut besuchte GVA-Kongress 2012 statt. Der Verband konnte einmal mehr eine ansprechende Agenda und interessante Referenten präsentieren:

Den Auftakt bestritt Dr. Helmut Becker vom Institut für Wirtschaftsanalyse und Kommunikation. Er beschäftigte sich in seinen Ausführungen mit der Zukunft der Mobilität und referierte über diesbezügliche Auswirkungen auf das Aftersales-Geschäft. Die gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen im Bereich Mobilität betrachtet er nicht allein als Herausforderungen und Risiken, sondern er sieht auch Chancen für die Unternehmen der Automobilwirtschaft. Diese gilt es allerdings zu erkennen und zu nutzen. Gerade die flexiblen Strukturen des IAM haben hier die Chance, den vielfältigen Verbrauchererwartungen an Mobilität zu entsprechen.

Der zunehmenden Vernetzung des Automobils und deren Folgen für den Aftermarket widmete Prof. Dr. Willi Diez vom Institut für Automobilwirtschaft an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen sein Referat. Er ging darin unter anderem der Frage nach, ob infolge der Entwicklungen in der Automobiltechnik eine Marktverschließung für unabhängige Akteure droht oder gar neue geschäftliche Möglichkeiten entstehen. Hierfür müssten aber die den marktwirtschaftlichen Prinzipien entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden

Arnd Franz, Geschäftsführer der MAHLE Aftermarket GmbH, beleuchtete in seinen Ausführungen die Bedeutung des deutschen Inlandsmarktes für die Fahrzeugteileindustrie. Er erörterte strategische Chancen aus der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Industrie und Handel. Der freie Kfz-Teilehandel besitzt gerade auch für Teilehersteller mit einem Schwerpunkt in der Erstausrüstung der Fahrzeughersteller eine hohe Wichtigkeit.

Eine neue Reparaturkultur forderte Elmar Wenzel von der Trainmobil Trainings für Praktiker GmbH im Abschlussvortrag des diesjährigen GVA-Kongresses ein. Angesichts wachsender technischer Herausforderungen für den IAM, muss der freie Teilemarkt neue Wege beschreiten, um weiterhin

PRESSE - INFORMATION

erfolgreich zu sein. Als ein Teil der Lösung präsentierte er unter anderem veränderte und effektivere Werkstattstrukturen sowie neue Formen der Kundenansprache.

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 2000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit etwa 150 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen und rund 130 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 26 Mrd. Euro. Auf der Reparatorebene 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

Kontakt:

Alexander Vorbau, M.A.

Referent Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: 0 21 02 / 77 0 77-20

E-Mail: a.vorbau@gva.de