

---

## PRESSE - INFORMATION

---

### **GVA-Jahresmitgliederversammlung und Kongress 2013: Branchenkonjunktur nimmt wieder Fahrt auf - wettbewerbspolitische Lage weiterhin angespannt**

**Hannover, 16. Oktober 2013** Am 15. Oktober fand in Hannover die diesjährige Jahresmitgliederversammlung des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) statt. Spitzenvertreter von Mitgliedsunternehmen aus Kfz-Teilehandel und Kfz-Teileindustrie diskutierten wichtige Themen der Automobilwirtschaft und tauschten sich über die aktuelle wirtschaftliche Lage des Kfz-Teile- und Servicemarktes und die Zukunftsperspektiven des Kfz-Aftermarket aus.

#### **Branchenkonjunktur: Erholung nach schleppendem Jahresauftakt**

Nach einem schwachen Start in das laufende Jahr schätzen Vertreter des freien Kfz-Teilemarktes die wirtschaftliche Lage der Branche wieder deutlich positiver ein. GVA-Präsident Hartmut Röhl analysiert den Verlauf der Branchenkonjunktur in 2013: „Das erste Quartal des Jahres verlief sehr schleppend. Der Ersatzteilabsatz litt unter der Zurückhaltung der Autofahrer, die aufgrund des langen und harten Winters vor allem Wartungsarbeiten und kleinere Instandsetzungsarbeiten zurückstellten. Auch lag in vielen Teilen Deutschlands noch bis nach Ostern Schnee, was das saisonale Reifengeschäft, das für einige unserer Mitglieder ein wichtiger Umsatzbringer ist, bis weit ins zweite Quartal hinein verzögerte.“ Nur ein Viertel seiner Mitglieder verzeichnete gemäß einer GVA-Befragung im ersten Quartal ein Wachstum, während gar 45,7 Prozent der Unternehmen Umsatzeinbußen beklagen mussten und etwa jeder dritte Betrieb von stagnierenden Zahlen berichtete. „Diese kleine Delle in der Branchenkonjunktur konnte aber im weiteren Verlauf des Jahres mehr als ausgeglichen werden“, sagt GVA-Präsident Hartmut Röhl. Und weiter: „Nach dem dritten Quartal lässt sich recht gesichert prognostizieren, dass im Kfz-Ersatzteilmarkt in Deutschland für das Gesamtjahr 2013 mit einem leichten Umsatzplus gerechnet werden kann. Das spiegelt sich auch in den aktuellen Einschätzungen unserer Mitglieder wider, die größtenteils erfreulich ausfallen. So rechnen etwa 70 Prozent der GVA-Mitglieder mit einem Umsatzwachstum in 2013, jeder fünfte Betrieb erwartet Stagnation und etwa jeder zehnte geht von einem leichten Rückgang aus. Die Einschätzungen liegen dabei in Kfz-Teileindustrie und Kfz-Teilehandel auf einem etwa gleich positiven Niveau, wobei der Handel noch etwas zuversichtlicher ist.“ 70,4 Prozent der GVA-Mitglieder verzeichneten nach dem dritten Quartal im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Umsatzplus.

Gestützt werden diese Erwartungen für den Kfz-Ersatzteilmarkt von der sich ebenfalls mehr und mehr aufhellenden Stimmung in den Servicebetrieben, die die größte Kundengruppe für Produkte und Dienstleistungen der GVA-Mitglieder bilden. So gehen einer aktuellen Erhebung des Kfz-Gewerbes zu

---

## PRESSE - INFORMATION

---

Folge<sup>1</sup> nahezu alle Innungsbetriebe von einer besseren (39,3 Prozent) oder einer gleichbleibend bzw. saisonüblichen (57,6 Prozent) Auslastung des PKW-Werkstattgeschäfts im IV. Quartal aus. GVA-Präsident Hartmut Röhl zeigt sich darüber erfreut: „Diese Stimmungsaufhellung bei unseren Kunden freut uns sehr. Es ist aber nicht nur der PKW-Ersatzteil- und Servicebereich, der gut läuft, sondern aufgrund der stabilen Lage der Gesamtkonjunktur in der Bundesrepublik zeigt auch der Aftermarkt für NKW-Produkte ein robustes Wachstum.“

### **Wettbewerbspolitik: Interessen des Mittelstands und der Verbraucher stärker beachten!**

Wichtigstes Ziel der wettbewerbspolitischen Arbeit des GVA ist die Sicherung notwendiger Rahmenbedingungen für fairen Wettbewerb im Kfz-Teile- und Servicemarkt. Hier konkurrieren die Anbieter des Independent Aftermarket wie die Unternehmen des Kfz-Teilehandels und die Mehrmarken-Servicebetriebe mit den Vertriebs- und Servicenetzen der Fahrzeughersteller. GVA-Präsident Hartmut Röhl weist darauf hin, dass Fahrzeughersteller dabei mit immer härteren Bandagen um Marktanteile kämpfen: „Wir spüren auf vielen Arbeitsfeldern eine verschärfte Gangart der Fahrzeughersteller. Offenkundig führt der schwache inländische Neuwagenabsatz dazu, dass man sich herstellerseitig noch stärker als früher auf den Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt konzentriert. Leider werden in diesem Bemühen zu oft Recht und Gesetz missachtet, als dass man noch von Einzelfällen sprechen könnte. Sei es beim Zugang zu technischen Informationen, Fragen von Garantie und Gewährleistung oder beim Designschutz für sichtbare Kfz-Ersatzteile – der freie Markt sieht sich augenscheinlich einem ganzen Bündel von Aktionen der Fahrzeughersteller ausgesetzt, die darauf zielen, den Kfz-Aftermarket für die Fahrzeughersteller zu monopolisieren.“ Verlierer eines solchen Monopols wären die Verbraucher, die willkürliche Preise für Wartung und Reparatur ihrer Fahrzeuge zahlen müssten. Röhl sieht die Politik in der Pflicht: „Wir müssen leider feststellen, dass unsere guten und stichhaltigen wettbewerbspolitischen Argumente zwar gehört, aber mit Rücksicht auf die Fahrzeughersteller letztlich oft ignoriert werden. Es ist zu wünschen, dass sich die künftige Bundesregierung weniger als Steigbügelhalter der Interessen der Fahrzeughersteller und ihrer Einflüsterer versteht, sondern sich mehr um die berechtigten Interessen der Verbraucher und der kleinen und mittelständischen Unternehmen kümmert.“

### **Designschutz für sichtbare Kfz-Ersatzteile: Herstellermonopol muss fallen!**

Exemplarisch zeigt sich dieses grundsätzliche Problem bei der Liberalisierung des Marktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile. In dieser Frage hat sich vor wenigen Monaten eine breite Allianz aus Verbraucherschützern, Automobilclubs und – bis auf die Fahrzeughersteller – aller wesentlicher Vertreter der Automobilwirtschaft formiert und sich für die Einführung einer Reparaturklausel in das Designrecht ausgesprochen. Eine solche Lösung würde einerseits für mehr Wettbewerb im Ersatzteilmarkt für Motorhauben, Kotflügel, Außenspiegel, Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten

---

<sup>1</sup> gemäß ZDK-Geschäftsklimaindex vom September 2013

---

## PRESSE - INFORMATION

---

sorgen und andererseits die berechtigten Interessen der Fahrzeughersteller am Schutz ihrer Neuwagendesigns wahren. Dass eine solche Lösung bislang nicht umgesetzt wurde, ist für Röhl ein Skandal: „Anstatt sich auf die Seite der Verbraucher zu stellen und die Einführung der Reparaturklausel zu unterstützen, die nach einhelliger Expertenmeinung die einzig richtige Lösung ist, haben sich höchste Kreise der Bundesregierung bisher offenbar als willige Erfüllungsgehilfen der Fahrzeughersteller missbrauchen lassen.“ Verlierer dieser großen Nähe zwischen Fahrzeugherstellern und Spitzenpolitik sind die Autofahrer in Deutschland, die im Gegensatz zu vielen anderen Bürgern in der EU weiterhin unnötig hohe Preise etwa für Karosseriereparaturen zahlen müssen. Im Jahr 2002 hatten Vertreter der Fahrzeughersteller noch erklärt, dass die Designrechte im Ersatzteilmarkt nicht wettbewerbsbehindernd eingesetzt werden sollen. Nur deshalb wurde damals die Reparaturklausel nicht in das deutsche Designrecht eingeführt. Die wiederholt vorgetragene Kritik des GVA an der Wirksamkeit einer solchen Lösung wird nun durch aktuelle Ereignisse als berechtigt bestätigt, wie GVA-Präsident Hartmut Röhl ausführte: „Fahrzeughersteller setzen sich verstärkt über diese Verzichtserklärung hinweg. Aktuell mahnt z.B. ein deutscher Premiumhersteller Unternehmen des IAM in der Sache ab. Unsere Befürchtungen, dass die Erklärung das Papier nicht wert ist, auf das sie geschrieben ist, scheinen sich zu bewahrheiten. Die Bundesregierung muss hier umgehend tätig werden und dem Treiben ein Ende setzen, denn es stehen Arbeitsplätze auf dem Spiel! Auch dürfen die Portmonees der Autofahrer nicht weiter geplündert werden.“

### **Zugang zu technischen Informationen: Schluss mit der Verweigerungshaltung!**

Ein zentrales wettbewerbspolitisches Anliegen des GVA ist der Zugang der Unternehmen des freien Kfz-Aftermarket zu den technischen Informationen der Fahrzeughersteller. Von besonderem Interesse sind dabei die Basisdaten zur Fahrzeug- und Ersatzteileidentifikation. Aufgrund der Verweigerungshaltung der Fahrzeughersteller ihren gesetzlichen Pflichten nachzukommen, ist es dem freiem Kfz-Teilemarkt weiterhin nicht möglich, seinen Kunden eine VIN-basierte eindeutige Teileidentifikation anzubieten. Daraus ergibt sich ein Wettbewerbsnachteil, denn Servicebetriebe scheuen zunehmend den Mehraufwand, der mit der Teileidentifikation im freien Markt verbunden ist und ordern nur noch in den Ersatzteilkatalogen der Fahrzeughersteller. GVA-Präsident Hartmut Röhl stellt klar: „Wir lassen bei diesem Thema nicht locker!“

### **Fahrzeugvernetzung: Offene, standardisierte Schnittstellen gefordert!**

Die mobile Datenvernetzung und elektronische Mehrwertdienste halten zunehmend Einzug in die Fahrzeuge und den Straßenverkehr. Eine rasante Beschleunigung dieser Entwicklung ist ab dem Jahr 2015 zu erwarten, wenn wie geplant EU-weit der automatisierte, elektronische Notruf eCall (= emergency Call) verpflichtend für alle PKW-Neufahrzeuge eingeführt wird. Wesentliche technische Fahrzeuginfrastrukturen von eCall, wie die Fähigkeit zur satellitengestützten Positionsbestimmung, leistungsfähige Hardware sowie die Möglichkeit zur mobilen Datenvernetzung können neben dem absolut begrüßenswerten Notruf eCall auch für elektronische Mehrwertdienste (bCall = business Call)

---

## PRESSE - INFORMATION

---

genutzt werden. Bei solchen über den Notruf hinausgehenden Anwendungen etwa im Bereich Fahrzeugmanagement muss darauf geachtet werden, dass der Wettbewerb im Kfz-Aftermarket nicht in Gefahr gerät. Das ist etwa zu befürchten, wenn der Autofahrer nicht die Wahlfreiheit hat, an wen seine Daten übermittelt werden und welche Dienste welches Anbieters er nutzen möchte und welche nicht. Um hier Wettbewerb zu sichern, ist es notwendig, dass die für die Fahrzeugvernetzung relevanten Schnittstellen fahrzeugübergreifend standardisiert werden, damit unabhängige Akteure eigene Anwendungen erstellen und anbieten können. GVA-Präsident Hartmut Röhl erläutert: „Bereits heute setzen viele Fahrzeughersteller etwa auf eine Fahrzeugferndiagnose und –serviceplanung. Freie Werkstätten etwa kommen in diesem Konzept gar nicht vor. Wir möchten aber, dass der Autofahrer den Servicebetrieb und Dienstanbieter seines Vertrauens selbst wählen kann. Dafür bedarf es einer offenen technischen Infrastruktur.“

### **Garantie und Gewährleistung: Keine weitere Verunsicherung der Verbraucher!**

Das Thema Garantie und Gewährleistung beschäftigt Autofahrer genauso wie die Akteure des Kfz-Aftermarket. Die Verunsicherung der Verbraucher wird dabei oftmals von falschen Aussagen und fehlerhaften Veröffentlichungen der herstellerebundenen Seite des Kfz-Aftermarket geschürt. Hartmut Röhl: „Wir werden aktiv, wenn Fahrzeughersteller etwa in einem Serviceheft rechtswidrige Garantiebedingungen vorschreiben oder herstellerebundene Betriebe unlauter in ihrer Kundenkommunikation vorgehen. Solche Maßnahmen zur Verunsicherung der Autofahrer sind inakzeptabel.“ Dabei ist die Rechtslage klar: Die gesetzliche Gewährleistung kann durch die fachgemäße Inspektion bzw. Reparatur in einer freien Werkstatt nicht in Gefahr geraten. Das gleiche gilt nach dem Willen der EU-Kommission auch für kostenlose Neuwagen Garantien der Fahrzeughersteller. Die Wahlfreiheit der Verbraucher bei Anschluss- bzw. Gebrauchtwagen Garantien wurde kürzlich in einem BGH-Urteil (Az. VIII ZR 206/12) gegen eine Klausel in den Bedingungen der kostenpflichtigen CarGarantie noch einmal betont – die Knebelung des Autofahrers an einen herstellerebundenen Betrieb ist auch in diesem Fall nicht zulässig.

### **GVA-Kongress 2013: Über 250 Teilnehmer hörten interessante Vorträge**

Am 16. Oktober und damit dem zweiten Tag der Veranstaltung fand der GVA-Kongress 2013 statt, der aktuelle und zukünftige Chancen und Herausforderungen des Kfz-Aftermarket beleuchtete.

Der erste Referent des Tages, Herr Stefan Becker von der Schmitz Cargobull AG, beschäftigte sich in seinem Vortrag mit der Unternehmensfinanzierung in Zeiten der Eurokrise. Es ist nicht nur ein Problem, dass Kreditinstitute in ihrer Finanzierungs politik derzeit eher zurückhaltend sind, sondern für viele Unternehmen stellt sich auch die Frage, wie Geld sicher und krisenfest angelegt werden kann. Herr Becker ging auf die verschiedenen Handlungsoptionen speziell des deutschen Mittelstands in diesen Fragen ein und zeigte Lösungen auf.

---

## **PRESSE - INFORMATION**

---

„Der deutsche Aftermarket - Insel der Glückseligen?“ lautete der auf den ersten Blick etwas provokant wirkende Titel des sich anschließenden Vortrags von Herrn Helmut Wolk (wolk after sales experts gmbh). Als ausgewiesener Experte des europäischen Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkts zeigte Herr Wolk auf, welche Anziehungskraft der heimische Markt etwa auf neue Wettbewerber aus anderen Ländern des Kontinents hat. Die Zuhörer konnten sich ein Bild davon machen, auf was man sich zukünftig einstellen muss.

Herr Dr. Kai Hudetz (IFH Institut für Handelsforschung GmbH) griff in seinem Referat mit dem Ersatzteilvertrieb im Internet ein Thema auf, das die Unternehmen des Kfz-Aftermarket derzeit besonders beschäftigt. Die Entwicklungen in diesem Bereich schreiten schnell voran, neue Geschäftsmodelle entwickeln sich und alte werden abgelöst. Es ist wichtig, nicht den Anschluss zu verlieren. Herr Dr. Hudetz zeigte aber nicht nur die Risiken auf, die sich aus dem Medium Internet ergeben, sondern erläuterte auch die großen Chancen und Möglichkeiten, die dadurch entstehen.

Für den Abschlussvortrag seines diesjährigen Kongresses hatte der GVA Herrn Prof. Dr. Guido Quelle (Mandat Managementberatung GmbH) gewonnen. Der Referent widmete sich Strategien und Methoden, die Unternehmen ein profitables Wachstum ermöglichen sollen. Einen Schwerpunkt legte Herr Prof. Quelle dabei auf die Beantwortung der Frage, wie interne Bremsen gelöst werden können, um dem Betrieb neuen Schub zu geben.

### **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 Reparaturebene 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. [www.gva.de](http://www.gva.de)

### **Kontakt:**

**Alexander Vorbau, M.A.**

**Referent Öffentlichkeitsarbeit**

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

**[a.vorbau@gva.de](mailto:a.vorbau@gva.de)**