

GVA fordert EU und Bundesregierung zu konsequenter Wirtschaftspolitik auf

Kein ‚industriefreundlicher‘ Kurs zu Lasten des Mittelstands!

Ratingen, 9. Dezember 2004. Der 1. Vorsitzende des GVA, Hartmut Röhl, hat die aktuelle Debatte um die Wirtschaftspolitik der Europäischen Union zum Anlass genommen, einen klaren und stringenten Kurs in der Ordnungspolitik einzufordern.

Besonders kritisch bewertet der 1. Vorsitzende des Branchenverbands des freien Kfz-Teilehandels und der Teileindustrie – der Verband vertritt die Interessen von über 300 Unternehmen – Tendenzen, die Politik der alten EU-Kommission pauschal als industriefeindlich und gegen die Automobilindustrie gerichtet zu bewerten. Röhl: „Die Automobilhersteller sind Unternehmen von überragender Bedeutung für Deutschland und Europa. Ebenso bedeutend sind ihre Finanzmacht und ihr Einfluss auf politische Entscheidungen. Die EU-Kommission hat daher in der Vergangenheit immer auch die Interessen des mittelständischen freien Kfz-Service-Marktes im Blick gehabt, der auf gesetzliche Regelungen angewiesen ist, die der Marktmacht der Autokonzerne Grenzen setzen, um im Wettbewerb mit einigen der weltweit größten Konzernen nicht an die Wand gedrückt zu werden.“

Die Ausgewogenheit der Entscheidungen und Vorschläge der EU-Kommission stand dabei oft in einem erfreulichen Gegensatz zu der autoindustriellastigen Politik der Bundesregierung. Der GVA-Vorsitzende weiter: „Pauschal davon zu sprechen, dass die Autoindustrie Opfer einer wettbewerbsbehindernden Überregulierung der EU-Institutionen geworden ist, geht an den Fakten klar vorbei und entwirft allenfalls ein Zerrbild der Wirklichkeit.“

Der GVA hebt insbesondere hervor, dass die amtierende Bundesregierung regelmäßig eine unkritische Haltung gegenüber den Forderungen der Autokonzerne an den Tag legt. Dies führt zu massiven ordnungspolitischen Brüchen. So weist der GVA-Vorsitzende Röhl auf den Widerspruch hin, einerseits für Deregulierung und Rücknahme bürokratischer Hürden einzutreten, aber andererseits genau das Bestehen solcher Regulierungen dort zementieren zu wollen, wo es der Autoindustrie nutzt. Hartmut Röhl dazu: „Was Wirtschaft, Mittelstand und Bürger von der Politik verlangen, ist doch eine beständige und klare Politik, deren Eckpfeiler bekannt sind und nach der man sich richten kann. Wie aber will man den Mittelstand und den Bürger von der klaren Linie der eigenen Politik überzeugen, wenn diese voller Widersprüche ist? Wenn also zunächst im Strom- und Dienstleistungssektor mehr Wettbewerb gefordert wird, aber man im Anschluss die Lehre der Deregulierung bei der Abschaffung des Designschutzes für Autoersatzteile – der den Fahrzeugherstellern ebenso wie den Energiekonzernen in ihrem Bereich eine Zusatzmonopolrendite sichert – verteuft.“

Natürlich ist es aus Sicht des GVA immer sinnvoll, bestehende und neue EU-Richtlinien und -Verordnungen darauf zu überprüfen, ob sie die wirtschaftliche Entwicklung in Europa behindern. Der GVA-Vorsitzende unterstreicht ausdrücklich seine Zustimmung zu entsprechenden Äußerungen des deutschen Kommissars Günter Verheugen, schränkt aber ein: „Eine ausgewogene Politik muss die Wirtschaft als Ganzes im Auge behalten. Die Automobilindustrie ist vor allem durch Arbeitsplatzabbau, Stellenverlagerung in Niedriglohnländer und durch gegen missliebigen Wettbewerb gerichtete Kampagnen im Gespräch – man denke nur an das Thema Diesel-Partikelfilter oder die offensichtliche Ausbremsung der Kfz-GVO etwa bei der Weitergabe von technischen Informationen. Eine Überprüfung von EU-Gesetzesvorgaben sollte daher auf keinen Fall den Blick dafür verlieren, wo in der EU Arbeitsplätze bestehen bleiben und neu geschaffen werden – im Mittelstand.“

Besonders offensichtlich sind diese Zusammenhänge bei designgeschützten Ersatzteilen – in Deutschland ein Markt von rund 2,5 Mrd. €, den die Autohersteller mittels ihrer Designrechte jederzeit monopolisieren könnten. Auch GVA-Mitglieder liefern derzeit solche Produkte, vor allem für Unfallreparaturen. Im Unfallgeschäft ist der Bedarf aber nicht ohne weiteres planbar wie im Falle von Regel-Inspektionen oder modellspezifischem Verschleiß. Während die Automobilindustrie ihren Bedarf an solchen Autoteilen, dieser fällt überwiegend im Rahmen der Erstmontage im Werk an, planen und weltweit decken kann, stehen dagegen beim freien Teilehandel besonders deutsche und europäische Hersteller (aufgrund der Besonderheit des Unfallgeschäfts) oben auf der Lieferantenliste. Da außerdem nach wie vor Unfallreparaturen überwiegend in Vertragswerkstätten durchgeführt und über 90 Prozent der Blechteile über die Fahrzeughersteller ausgeliefert werden, kann nicht von einem besonders schutzbedürftigen Marktsegment gesprochen werden.

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 rund 17 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat daran einen Anteil von circa 50 %. 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