

Wilhelm Hülsdonk

Bundesinnungsmeister des Kfz-Handwerks

Vizepräsident

Zentralverband Deutsches

Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)



Statement

Jahrespressekonferenz

Webkonferenz, Bonn

17. Februar 2022

- Es gilt das gesprochene Wort -

Meine Damen und Herren,
als Bundesinnungsmeister des Kfz-Handwerks möchte ich Ihnen die Bilanz des Servicegeschäfts des vergangenen Jahres erläutern.

Außerdem gehe ich auf die Veränderungen bei der Anzahl der Betriebe, der Beschäftigten und Auszubildenden ein. Und ich berichte zu den Themen Kfz-GVO sowie „Zugang zu Fahrzeugdaten“.

Im Geschäftsfeld Service und Reparatur brachte das Jahr 2021 einen Umsatzrückgang von minus 5,8 Prozent auf rund 25,9 Milliarden Euro im Vergleich zu 2020.

Die Quote der durchschnittlichen Werkstattauslastung lag im Jahresdurchschnitt bei 80 Prozent und damit um einen Prozentpunkt über dem Niveau von 2020, jedoch immer noch um 3 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorkrisenjahres 2019.

Die Werkstätten leiden nach wie vor unter den Folgen reduzierter Jahresfahrleistungen mit weniger Verschleißreparaturen sowie Rückgängen bei Wartungsarbeiten und Unfallreparaturen.

Wir sind aber guten Mutes, dass sich die Werkstatt-Auslastung der Betriebe in diesem Jahr weiter erholt und wieder das Niveau von 2019 erreicht.

Die Anzahl der Betriebe ist im vergangenen Jahr mit 36.570 (minus 10 Betriebe oder 0,03 Prozent) nahezu konstant geblieben. Allerdings gab es erneut Verschiebungen zwischen fabrikatsgebundenen und freien Betrieben. Während die Zahl der fabrikatsgebundenen Betriebe um 1 Prozent und 140 Betriebe auf 14.460 schrumpfte, legte die Zahl der nicht fabrikatsgebundenen Betriebe um 0,6 Prozent bzw. 130 Betriebe auf 22.110 zu. Erfasst sind alle organisationsfähigen Betriebe ab einer jährlichen Umsatzgröße von 100.000 Euro aufwärts. Die Anzahl der Beschäftigten ging auf 435.000 zurück, das sind 0,3 Prozent bzw. 1.200 weniger als im Jahr 2020.

Einen leichten Anstieg gab es bei der Zahl der neuen Ausbildungsverträge: Bis zum Stichtag 30. September 2021 wurden insgesamt 25.419 neue Ausbildungsverträge abgeschlossen, das sind 4,3 Prozent mehr als im vergangenen Jahr. Die Gesamtzahl der Auszubildenden lag im vergangenen Jahr bei 88.600 und damit um 2,2 Prozent niedriger als im Jahr 2020 (90.600). Das sind die Spätfolgen des Einbruchs aus dem Jahr

2020, als die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge aufgrund der Corona-Pandemie stark rückläufig war.

Lassen Sie mich noch zwei weitere wichtige Themen für das Kraftfahrzeuggewerbe ansprechen: Zum einen die für das kommende Jahr 2023 anstehende Verlängerung der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (kurz: Kfz-GVO) und zum anderen den Zugang der Kfz-Betriebe zu Fahrzeugdaten und -funktionen.

Die am 31. Mai 2023 auslaufenden wettbewerbsrechtlichen Gruppenfreistellungs Vorschriften für den Kraftfahrzeugsektor stehen vor der Verlängerung, was wir sehr begrüßen. Die Konsultationen mit der EU-Kommission zu den ergänzenden Leitlinien stehen allerdings noch bevor. Der ZDK wird sich mit einem Forderungskatalog in diesen Prozess einbringen.

Dabei geht es unter anderem um den uneingeschränkten und diskriminierungsfreien Zugang insbesondere für unabhängige Reparaturbetriebe und unabhängige Drittanbieter zu den Reparatur- und Wartungsinformationen der Hersteller und Importeure, die für das Funktionieren des Wettbewerbs im Kraftfahrzeugsektor von essentieller Bedeutung sind. Dies gilt in besonderer Weise für den Zugriff auf cybersicherheitsrelevante Reparatur- und Wartungsinformationen sowie die

Fahrzeug-Informationen, die über die On-Board-Diagnose-Schnittstelle abrufbar sind.

Außerdem muss sichergestellt werden, dass Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen oder Neuprogrammierungen bzw. Neuinitialisierungen an cybersicherheitsrelevanten Ersatzteilen auch mit Mehrmarken-Diagnosegeräten ermöglicht werden.

Nicht zuletzt muss ohne Interpretationsspielraum in den Leitlinien der Verordnung festgehalten werden, dass Ersatzteile auch von markenungebundenen Servicebetrieben mit allen gängigen Diagnosegeräten in jeglicher Art zur vollen Funktionsfähigkeit freigeschaltet, codiert, angelernt oder programmiert werden können.

Während es bei der Kfz-GVO um drohende kartellrechtliche Wettbewerbsbeschränkungen geht, stehen auch weitere technische Verordnungen und Normierungen an, dass betrifft insbesondere den Zugriff auf Daten und Funktionen, die im Fahrzeug generiert werden und auf deren Basis neue digitale Geschäftsmodelle rund um das Auto möglich sind.

Über diese Datenflüsse und Geschäftsmodelle dürfen nicht nur die Automobilhersteller entscheiden. Alle Kfz-Betriebe, ganz gleich ob fabrikatsgebunden oder frei, sowie Unterneh-

men des Kfz-Aftermarkets, der Industrie und Mobilitätsdienstleister müssen gleichberechtigte Zugangsmöglichkeiten zu allen im Fahrzeug vorhandenen und dort generierten Daten und Funktionen erhalten, die den Automobilherstellern zur Verfügung stehen, und dies auf der Grundlage von wettbewerbswahrenden Kosten. Daneben muss im Sinne des Verbraucherschutzes sichergestellt sein, dass Endkunden freie Wahl bei der Auswahl ihrer Dienstleister haben.

Mit weiteren Verbänden und Organisationen fordert der ZDK eindringlich, auf europäischer Ebene eine entsprechende sektorspezifische Regulierung zu schaffen. Diese hatte die Europäische Kommission bereits bis zum Ende des Jahres 2021 angekündigt. Passiert ist bisher nichts. Nur auf Basis einer solchen Regulierung lassen sich die Wettbewerbsfreiheit und damit die freie Wahl der Verbraucherinnen und Verbraucher durch konkrete Vorgaben an die Automobilhersteller sicherstellen.

Nicht nur aus Sicht des ZDK ist das entsprechende ADAXO-Konzept der Automobilhersteller im Hinblick auf fairen Wettbewerb unzureichend, da es anderen Wettbewerbern gerade keine gleiche Wettbewerbssituation eröffnet. Denn laut dem ADAXO-Konzept sollen Daten ausschließlich vom Automobil-

hersteller als Gatekeeper gegen hohe Kosten und in mangelhaftem Umfang sowie unzureichender Qualität weitergegeben werden.

Im Gegensatz dazu umfasst das Konzept der Sicheren On-Board Telematik-Plattform (S-OTP) zahlreiche Basisdienste im Fahrzeug, die Schnittstellen zum Fahrer sowie ein klares Zugangs- und Berechtigungskonzept für eine vertrauliche, transparente und sichere Regelung des Zugangs zu Fahrzeugdaten und -funktionen. S-OTP ermöglicht den wettbewerbssichernden Zugang zu Daten und Funktionen des vernetzten Fahrzeuges, und das ohne zusätzliche Hardware und bei höchstmöglicher technischer Sicherheit.

Jetzt kommt es darauf an, dass die konkrete Ausgestaltung auf europäischer Ebene im Sinne der Wettbewerbsfreiheit und der Sicherung der Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher erfolgt. Dafür setzen wir uns im Verbund mit weiteren Verbänden und Organisationen ein, sowohl in Berlin als auch in Brüssel.

Soweit meine Ausführungen.