



*Der freie Autoteilehandel ist ein  
verlässlicher Partner.*

© Nejron Photo | Shutterstock; GVA

## »Wir werben für Technologieoffenheit«

Corona-Krise, Russland-Ukraine-Krieg und Materialknappheit – die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verschlechtern sich auch für den Ersatzteilmarkt. Warum der Aftermarket dennoch flexibler reagieren kann und warum Technologieoffenheit wichtig für die Erreichung der Klimaziele ist, erklärt Thomas Vollmar, seit Juni im Amt des GVA-Präsidenten.

**Sie haben im Juni die Nachfolge von Hartmut Röhl angetreten, der den GVA knapp 20 Jahre als Präsident prägte. Wie groß fühlen sich die Fußstapfen an?**

Hartmut Röhl hat den GVA in seiner zwanzigjährigen Präsidentschaft zweifellos sehr geprägt. Unter der Präsidentschaft von Herrn Röhl konnte der GVA viele Erfolge für die Branche erzielen und hat gerade im internationalen Umfeld eine hohe Bekanntheit erlangt. Für seine Verdienste ist Hartmut Röhl von den GVA-Mitgliedern zum Ehren-

präsidenten ernannt worden. Das gewählte Präsidium und ich werden die Interessen und Positionen des GVA natürlich weiterhin vertreten, aber auch eigene Akzente setzen. Das neue GVA-Präsidium wird die Themen der Branche sehr genau diskutieren und eine Bestandsaufnahme machen: „Welche Themen sind besonders wichtig? Welche Themen müssen/können vom GVA mit welcher Priorität bearbeitet werden? Wo haben wir noch blinde Flecken?“ Weiteres ergibt sich auch aus der Zusammenarbeit mit den Handels- und

Industriebeiräten des GVA, die uns beratend zur Seite stehen und den Arbeitskreisen des GVA.

**Welche Ziele möchten Sie als GVA-Präsident verwirklichen? Welche Herausforderungen erwarten Sie dabei?**

Das Hauptziel des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. ist: Fairer Wettbewerb auf dem Automotive Aftermarket zur Sicherung des Independent Aftermarket. Das ist die Klammer, die unsere Mitglieder zusammenhält und das ist

der Auftrag, den uns die Mitglieder erteilen. Dabei stehen wir vor verschiedenen Herausforderungen, von denen wir in der Vergangenheit viele bewältigt haben und somit die wirtschaftliche Grundlage in Form von fairen, den Wettbewerb sichernden Rechtsrahmen sichern konnten. Dazu zählt z.B. die voraussichtliche Verlängerung der sog. Aftermarket-GVO. Dennoch stehen wir dabei vor neuen Herausforderungen, die unsere ganze Aufmerksamkeit erfordern, ganz vorne der diskriminierungsfreie Zugang zu Fahrzeugdaten. Durch den technischen Fortschritt hat dieses Thema sehr stark an Relevanz gewonnen und ist mit das wichtigste Thema für den GVA.

**Seit Jahresbeginn haben sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie deutlich verschlechtert. Welche Auswirkungen hat das auf den Ersatzteilmarkt und die Werkstätten?**

Wir erleben derzeit eine Überlagerung mehrerer Krisen. Bereits die Corona-Pandemie hat die gesamte Weltwirtschaft schwer getroffen. Die Nachwirkungen aus dem Frühjahr 2020 spüren wir bis heute bei den sehr knappen und entsprechend kostenintensiven Transportkapazitäten, der mangelnden Verfügbarkeit von Vorprodukten und wichtigen Rohstoffen. Etwas Derartiges hat es so noch nicht gegeben. Zusätzlich kommt der schreckliche Ukraine-Krieg hinzu, der die bereits vorhandenen Probleme weiter verschärft hat, auch wenn hier natürlich in erster Linie das menschliche Leid im Fokus stehen muss und keine wirtschaftlichen Indikatoren. Als GVA-Präsident bin ich sehr stolz auf die Hilfsbereitschaft unserer Mitglieder, die bei der Eingliederung ukrainischer Kriegsflüchtlinge in den Arbeitsmarkt und mit Geld- und Sachspenden oder beim Transport unterstützt haben. Die wirtschaftlichen Entwicklungen manifestieren sich natürlich auch im Ersatzteilmarkt. Die angesprochene Problematik bei den Lieferketten und bei der Verfügbarkeit bestimmter Produkte spüren auch die GVA-Mitglieder. Anders als bei Prozessen der Erstausrüstung (Stichwort: Chipkrise), kann der Aftermarket flexibler reagieren. Wenn beispielsweise ein bestimmtes Produkt von einem Hersteller zurzeit nicht lieferbar ist, kann der

Handel i.d.R. Alternativprodukte anderer Hersteller anbieten. Trotz der Widrigkeiten können unsere Mitglieder eine Versorgung der Werkstätten weitestgehend sicherstellen.

**Die „Aftermarket-GVO“ läuft Ende Mai nächsten Jahres aus. Wie wichtig ist eine Verlängerung und wie sind die Prognosen dafür?**

Eine Verlängerung der sog. Aftermarket-GVO ist sehr wichtig. Als GVA haben wir uns an den Konsultationen der EU-Kommission beteiligt und eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit betrieben, um den Nutzen der Aftermarket-GVO für den Wettbewerb auf dem Automotive Aftermarket zu unterstreichen. Die EU-Kommission plant eine Verlängerung der gültigen Aftermarket-GVO um weitere fünf Jahre bis Ende Mai 2028. Der technische Fortschritt soll in den begleitenden Leitlinien berücksichtigt werden. Das begrüßen wir und verbuchen wir als Erfolg.

**Der EU-Ministerrat will die Flottengrenzwerte für Autos bis 2035 auf null zu senken – was de facto einem Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren entspricht. Die Vereinbarung lässt auf Drängen Deutschlands und anderer EU-Staaten die Möglichkeit offen, dass Verbrenner, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, auch danach zugelassen werden können. Wie ist Ihr Standpunkt an dieser Stelle?**

Als GVA unterstützen wir die europäischen Klimaziele, wozu auch der Straßenverkehr seinen Beitrag leisten muss. Wir sprechen uns weder für die eine noch für die andere Antriebsart aus, sondern werben für Technologieoffenheit. Die einseitige Fokussierung auf E-Mobilität und das Ausspielen verschiedener Technologien gegeneinander kritisieren wir. Es bedarf mehrerer Technologien, wozu auch synthetische Kraftstoffe, wie E-Fuels gehören, die sich gegenseitig ergänzen. Aus unserer Sicht sind z.B. die zwei Aspekte der ungenügend ausgebauten E-Ladeinfrastruktur und der große Bestand an Pkw mit Verbrennungsmotor (auch mittelfristig) noch ungeklärt.

**Die Digitalisierung ist für die komplette Automobilwirtschaft inklusive**



© GVA

**Thomas Vollmar**

studierte Betriebswirtschaft an der Fachhochschule Pforzheim. Der langjährige Geschäftsführer der Mannheimer Teilehandelskooperation Carat wurde nach einem einstimmigen Votum der GVA-Verbandsmitglieder Ende Mai zum neuen Präsidenten gewählt. Weitere Karrierestationen: BASF, CRC Chemicals, fischerwerke GmbH & Co. KG sowie ad-AUGROS. Vollmar ist zusätzlich Geschäftsführer der ad-CARGO GmbH & Co. KG, Präsident der AD International, Präsident 1PARTS, Beirat bei PartsLife sowie Beiratsvorsitzender von TEILEN e.V.

**des Aftermarket eine der größten Herausforderungen. Wie lässt sich dieser begegnen?**

Der Zugang zu Daten rund um das vernetzte/digitale Fahrzeug ist mit das wichtigste Thema der kommenden Jahre. Zurzeit wird die Situation sehr stark von den Fahrzeugherstellern bestimmt, da es noch keinen geeigneten Rechtsrahmen hierfür gibt. Der kürzlich vorlegte Data Act der EU-Kommission ist eine gute Grundlage, wird der komplexen Situation auf dem Automotive Aftermarket aber nicht gerecht, was wir bemängeln haben. Der Data Act muss durch eine sektorspezifische Regelung ergänzt werden, die den bidirektionalen, direkten Zugang in Echtzeit zu den Fahrzeugressourcen und -daten ermöglicht. Das ist wichtig, um die Akteure des Independent Aftermarket und somit die Wahlfreiheit der Verbraucher nicht auszuschließen.

**Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.**  
[www.gva.de](http://www.gva.de)