

## Warnung vor sinkender Wettbewerbsfähigkeit für den Automobilstandort Europa

Der Bundesinnungsverband warnt eindrücklich vor einer verfrühten und direkten Referenzierung der UNECE-179 zu Bremsemissionen ohne eine begleitende EU-Ergänzung im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Europa, da sie in der aktuellen Form nur für Originalteile und Originalersatzteile vom Hersteller gilt und somit Innovation und Wettbewerb dramatisch einschränkt.

Das breite Spektrum an Bremsscheiben und Bremsbelägen von unabhängigen Anbietern, das neben gesteigener Innovation durch Vielfalt auch den Wettbewerb fördert, wird in der aktuellen Fassung explizit nicht berücksichtigt. Aus Sicht des BIV wird somit eine klare Forderung des Draghi-Reports nach steigender Wettbewerbsfähigkeit für Europa nicht erfüllt.

Bisher wurden diese Teile im Rahmen der UNECE90 geprüft, genehmigt und standen so dem Werkstattkunden als Alternativen zur Verfügung. Besonders die preiswerten Lösungen aus diesem Portfolio ermöglichten eine bezahlbare Mobilität auch von sozial schwächer gestellten Bürgern.

Der BIV fordert daher bei voller Unterstützung für die Umweltverträglichkeitsziele in der Euro 7 eine entsprechende Berücksichtigung der unabhängigen Anbieter und ihrer Produkte vor der Übernahme in Europäisches Recht.

Erfolgt dies nicht, sind nach ersten Hochrechnungen zwischen dem BIV und seinen nahestehenden, beteiligten Verbänden in der Wertschöpfungskette wie in der Euro7-Diskussion, die Konsequenzen für diese hochgradig umsatzrelevanten Teile dramatisch:

- Die freien Hersteller sind ab Inkrafttreten vom Neugeschäft im Bereich Bremsen für neue Fahrzeuge ausgeschlossen.
- Dies betrifft einen großen Anteil der aktuell in Fahrzeugen verbauten Teile.
- Werkstätten verlieren unternehmerische Freiheiten werden zunehmend zum leicht auswechselbaren Teiletaucher.
- Verbraucherpreise könnten bei ausbleibendem Wettbewerb unproportional steigen.

Um diese Entwicklungen zu vermeiden und die freien Anbieter mit ihrer Innovationsfähigkeit sicher in die Freigabeprozesse und Wertschöpfungsketten zu integrieren, schlägt der Bundesinnungsverband dabei eine grundsätzliche Wahlmöglichkeit zwischen den aktuell diskutierten Alternativen herstellereinspezifischer bzw. herstellerübergreifender Emissionsgrenzwerte vor.

Grundsätzlich sollte jedes Bremsersatzteil, dass die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt, an jedem KFZ verbaubar sein. Dies entspricht sowohl der

aktuellen regulatorischen Praxis aus der UNECER90 als auch dem Umweltschutzgedanken hinter der Begrenzung der Bremsemissionen.

Wenn strengere Grenzwerte vorgegeben werden, dann sollten unabhängige Anbieter das Recht haben, nach einer entsprechenden Prüfung durch die Hersteller eine Zertifizierung durch den Hersteller zu erhalten. Dieses Vorgehen wäre völlig analog zum aktuell im Anhang X derselben Typpgenehmigungsregulierung definierten Recht von unabhängigen Diagnoseanbietern, eine herstellerekompatible Diagnose zu entwickeln.

Nur in einer Kombination dieser Ansätze werden die nachstehenden Ziele erreicht:

- a.) In der Außenwirkung können alle Europäischen Anbieter ein innovatives Spektrum an Lösungen entwickeln, das im Weltmarkt bestehen kann.
- b.) In der Innenwirkung bleibt Mobilität in Europa bezahlbar.

Im strategischen Ausblick wird aus Sicht des BIV das Funktionieren der neuen Kooperations- und Wettbewerbsmodelle bei der Entwicklung von nahezu allen Teilen und Komponenten im und außerhalb des Fahrzeugs über die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Europa entscheiden.

Die aktuelle Diskussion um die Bremsen in Euro 7 hat daher eine dramatische Signalwirkung, in welche Richtung sich diese „Kooperation“ und damit der ganze Sektor entwickelt.

Mit der Erfahrung in der Begleitung der Neufassung des Annex X der 858 ist der BIV im Interesse des KFZ-Handwerks und der dort betreuten Kunden auch gerne bereit, die Diskussion, um die notwendigen regulatorischen Anpassungen hilfreich zu begleiten.