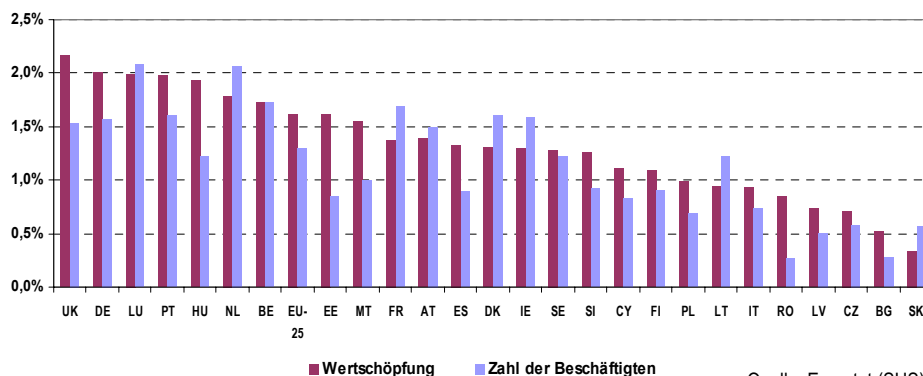


# Handel mit Kraftwagen in der Europäischen Union

## Überblick

Der Handel mit Kraftwagen (siehe Kasten unten) war 2002 in der EU-25 der größte und produktivste Wirtschaftszweig innerhalb des Sektors Kraftfahrzeughandel (NACE-Abteilung 50), wie aus der strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) von Eurostat hervorgeht. Der Sektor erwirtschaftete eine Wertschöpfung von 76,9 Mrd. EUR, dies entspricht 1,6 % der gesamten Wertschöpfung des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft und 8,6 % der des Handelssektors insgesamt (NACE-Abschnitt G). Der Handel mit Kraftwagen war 2001 die Haupttätigkeit von 162 763 Unternehmen. Diese Unternehmen erwirtschafteten 2002 einen Umsatz von 707,5 Mrd. EUR und beschäftigten insgesamt mehr als 1,5 Millionen Personen, dies entspricht 1,3 % aller Beschäftigten im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft und 5,4 % der Beschäftigten im Handelssektor.

**Abb. 1: Bedeutung des Handels mit Kraftwagen (NACE 50.10) im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft insgesamt (NACE C-K, ohne J), gemessen in Wertschöpfung und Zahl der Beschäftigten, 2002**



Quelle: Eurostat (SUS)

\*Anmerkung: Daten von 2003: DK, EE, ES, IT, CY, LT, HU, AT, PT, UK, BG, RO / Daten von 2001: BE und CZ / Nicht verfügbar: EL

In den Ländern der Europäischen Union war der Stellenwert des Handels mit Kraftwagen innerhalb des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft äußerst unterschiedlich (Abbildung 1): Die höchsten Anteile an Wertschöpfung und Beschäftigung waren rund viermal bzw. siebenmal so hoch wie die geringsten. Im Hinblick auf die Wertschöpfung war das Vereinigte Königreich der Mitgliedstaat mit der stärksten Spezialisierung. Dort erwirtschaftete der Sektor 2,2 % der Gesamtwertschöpfung des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft des Landes, das ist gut ein Drittel mehr als im Durchschnitt der EU-25.

Am anderen Ende des Spektrums lag die Slowakische Republik, in der auf den Kraftwagenhandel nur knapp 0,3 % der Wertschöpfung des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft entfielen, ein Fünftel des Durchschnitts der EU-25. Bei der Beschäftigung dagegen wiesen Luxemburg und die Niederlande den höchsten Spezialisierungsgrad auf (jeweils 2,1 %), Lettland den geringsten (0,5 %). Bezieht man allerdings auch die Beitrittsländer Rumänien und Bulgarien mit ein, so waren sie diejenigen, in denen die Beschäftigungsanteile mit jeweils rund 0,3 % mit Abstand am niedrigsten waren.

Während in den meisten Mitgliedstaaten der Wertschöpfungsanteil der Branche höher war als der Beschäftigungsanteil, traf dies auf ein Drittel der Länder nicht zu, darunter Frankreich und die Niederlande, also zwei der Länder, die EU-weit am meisten zu diesem Sektor beitragen. In diesen Mitgliedstaaten war die sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung je Beschäftigten) im Sektor Handel mit Kraftwagen somit vergleichsweise gering.

Der Handel mit Kraftwagen entspricht der Klasse 50.10 der Wirtschaftszweigsystematik NACE Rev.1.1 und umfasst den Groß- und Einzelhandel mit neuen und gebrauchten Kraftwagen. Es ist darauf hinzuweisen, dass in der Unternehmensstatistik die Unternehmen nach ihrer Haupttätigkeit klassifiziert werden, in diesem Fall Handel mit Kraftwagen. Die betreffenden Unternehmen können durchaus Nebentätigkeiten nachgehen, wie beispielsweise der Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen. Unternehmen, deren Haupttätigkeit die Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen ist, sind jedoch ausgeschlossen.

## Statistik

## kurz gefasst

### INDUSTRIE, HANDEL UND DIENSTLEISTUNGEN

11/2006

Autor

**Tomasz URBANSKI**

## Inhalt

Überblick..... 1

Deutschland, das Ver. Königreich und Frankreich trugen 64 % zur Wertschöpfung der EU-25 bei..... 2

Allgemeines Wachstum von Umsatz und Beschäftigung trotz rückläufiger Zahl der Neuzulassungen ..... 3

Rentabilität geringer als im Handelssektor, jedoch mit steigender Tendenz ..... 4

Überdurchschnittlich hohe Löhne im Handel mit Kraftwagen ..... 5

KMU: größter Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung..... 6



Manuskript abgeschlossen: 27.03.2006

Datenextraktion am: 30.11.2005

ISSN 1561-4832

Katalognummer: KS-NP-06-011-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2006

Die sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung je Beschäftigten) lag 2002 in der EU-25 bei 51 100 EUR, dies war das höchste Produktivitätsniveau innerhalb des Sektors Kraftfahrzeughandel und etwa 60 % mehr als im Durchschnitt des Handelssektors (32 200 EUR). Die höchste Produktivität verzeichnete das Vereinigte Königreich (72 000 EUR), gefolgt von Finnland (68 200 EUR) und Deutschland (62 900 EUR).

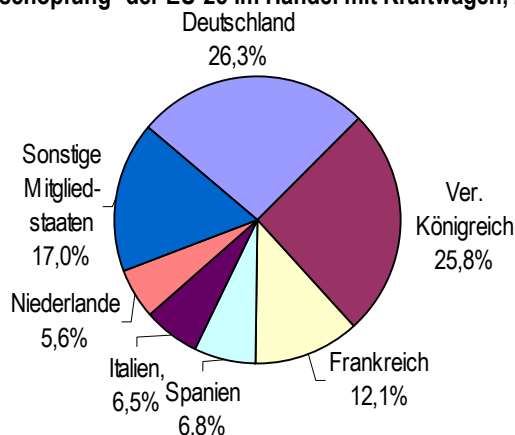
Der höheren sichtbaren Arbeitsproduktivität standen indessen höhere durchschnittliche Personalaufwendungen gegenüber, nämlich 27 668 EUR je Lohn- und Gehaltsempfänger in der EU-25 im Jahr 2002, das ist etwa ein Viertel mehr als im Durchschnitt des Handelssektors insgesamt. Es war auch der

höchste Wert von allen Gruppen im Sektor Kraftfahrzeughandel. Die drei Länder mit den höchsten Personalaufwendungen waren Norwegen (47 777 EUR), Belgien (39 171 EUR, 2001) und Schweden (38 526 EUR).

Aus der Kombination dieser beiden Verhältniszahlen ergibt sich eine lohnbereinigte Arbeitsproduktivität (bei der die durchschnittlichen Personalaufwendungen berücksichtigt werden), die 2002 in der EU-25 bei 184,6 % lag, rund 40 Prozentpunkte höher als die entsprechende Verhältniszahl für den Handelssektor. Die drei Mitgliedstaaten mit den höchsten auf diese Weise gemessenen Produktivitätsniveaus waren Malta (286,4 %), Lettland (259,6 %) und das Vereinigte Königreich (235,4 %, 2003).

## Deutschland, das Ver. Königreich und Frankreich trugen 64 % zur Wertschöpfung der EU-25 bei

Abbildung 2: Mitgliedstaaten mit den größten Beiträgen zur Wertschöpfung\* der EU-25 im Handel mit Kraftwagen, 2002\*\*



\* begrenzt auf MS, die mehr als 5 % zur Wertschöpfung in diesem Sektor beitragen  
 — \*\*DE, NL: 2002; „Übrige Mitgliedstaaten“ siehe Tabelle 1

Quelle: Eurostat (SUS)

Drei Mitgliedstaaten leisteten in der EU-25 durchgehend die größten Beiträge zu Wertschöpfung, Umsatz, Beschäftigung und Zahl der Unternehmen im Sektor Handel mit Kraftwagen, was zum Teil ihre wirtschaftliche Bedeutung in diesem

Bereich widerspiegelt: Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich. Zusammen erwirtschafteten sie 64 % der gesamten Wertschöpfung der EU-25 und beschäftigten etwas mehr als die Hälfte der Arbeitskräfte.

Wie aus Abbildung 2 ersichtlich, leistete Deutschland den größten Beitrag zur Wertschöpfung der EU-25 (26,3 %), dicht gefolgt vom Vereinigten Königreich (25,8 %) sowie von Frankreich mit einem weniger als halb so hohen Anteil (12,1 %). Die Rangfolge bei der Beschäftigtenzahl war die gleiche, Deutschland stellte 21,4 %, das Vereinigte Königreich 18,3 % und Frankreich 15,8 % der Beschäftigten.

Anders fällt die Rangfolge der Länder dagegen aus, wenn man den Umsatz betrachtet: Von dem Gesamtumsatz von 707,5 Mrd. EUR, der 2002 in der EU-25 erwirtschaftet wurde, entfiel der größte Anteil (21,2 %) auf das Vereinigte Königreich, gefolgt von Frankreich (14,8 %) und Deutschland (14,7 %), die auf nahezu gleicher Höhe lagen.

Von den 162 763 Unternehmen der EU-25, deren Haupttätigkeit im Jahr 2001 der Handel mit Kraftwagen war, waren die meisten in Frankreich (18,4 %), dem Vereinigten Königreich (15,3 %) und Deutschland (13,3 %) zu finden.

Tabelle 1: Wichtigste Indikatoren für den Handel mit Kraftwagen (NACE 50.10), 2002

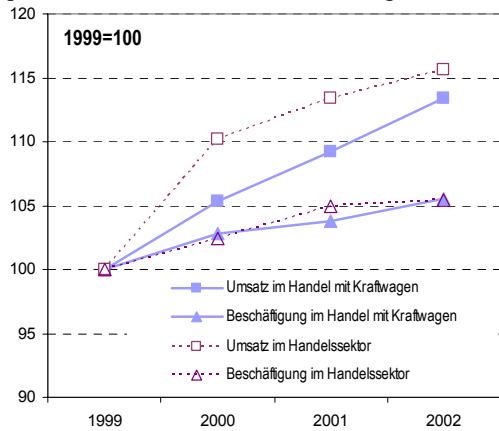
	EU-25	BE*	CZ*	DK**	DE	EE**	ES**	FR**	IE	IT**	CY**	LV	LT**	LU
Wertschöpfung zu Faktorkosten – in Mio EUR	76 880	2 186	243	1 251	20 247	70	5 203	9 292	886	4 978	57	35	54	204
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***		2,8%	0,3%	1,6%	26,3%	0,1%	6,8%	12,1%	1,2%	6,5%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%
Umsatz – in Mio EUR	707 549	39 412	3 809	21 676	103 793	843	60 199	104 796	10 010	89 633	642	335	731	1 958
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***		5,6%	0,5%	3,1%	14,7%	0,1%	8,5%	14,8%	1,4%	12,7%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%
Beschäftigte	1 505 600	42 516	20 534	26 290	321 690	3 137	109 128	237 954	14 624	107 147	1 526	2 797	9 449	3 781
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***		2,8%	1,4%	1,7%	21,4%	0,2%	7,2%	15,8%	1,0%	7,1%	0,1%	0,2%	0,6%	0,3%
Zahl der Unternehmen	162 763 *	7 646	2 588	2 155	21 715	299	10 511	30 027	1 184	16 357	293	194	933	414
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***		4,7%	1,6%	1,3%	13,3%	0,2%	6,5%	18,4%	0,7%	10,0%	0,2%	0,1%	0,6%	0,3%
Durchschnittliche Personalaufwendungen – in 1000 EUR	27,7	39,2	8,6	35,5	31,0	11,3	26,9	33,3	31,1	30,6	20,2	4,8	3,0	34,5
Sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung pro Beschäftigten) – in 1000 EUR	51,1	51,4	11,8	47,6	62,9	22,4	47,7	39,1	60,6	46,5	37,5	12,5	5,7	54,0
Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität – in %	184,6	131,2	137,1	128,8	203,0	198,6	177,2	117,2	194,6	151,8	186,1	259,6	191,3	156,2
Bruttobetriebsüberschussrate (Bruttobetriebsüberschuss / Umsatz) – in %	5,6	2,2	2,4	1,4	10,7	4,2	4,0	1,5	4,6	2,7	4,4	6,4	3,8	4,2

\* Daten von 2001 / \*\* Daten von 2003 / \*\*\* Anteile auf der Grundlage der verfügbaren Daten / Für Griechenland keine Daten verfügbar.

Quelle: Eurostat (SUS)

# Allgemeines Wachstum von Umsatz und Beschäftigung trotz rückläufiger Zahl der Neuzulassungen

Abb. 3: Umsatzwachstum im Handel mit Kraftwagen, Summe der Mitgliedstaaten, aus denen Daten vorliegen\*, 1999-2002



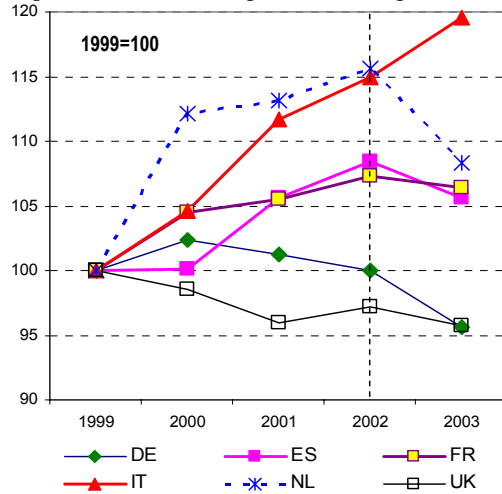
Quelle: Eurostat (SUS)

Berechnet auf der Grundlage der Summe von 15 Mitgliedstaaten, aus denen Daten zur Verfügung stehen und auf die 2002 insgesamt rund 88 % des Umsatzes und 89 % der Beschäftigung im Handel mit Kraftwagen bzw. 88 % des Umsatzes und mehr als 83 % der Beschäftigung im Handelsssektor insgesamt entfielen.

Legt man die Summe von 15 Mitgliedstaaten zugrunde, auf die 2002 rund 88 % des Umsatzes im Handel mit Kraftwagen in der EU-25 entfielen, so ergibt sich für die Zeit zwischen 1999 und 2002 ein Umsatzanstieg um rund 13,4 %, das sind mehr als 2 Prozentpunkte weniger als im Durchschnitt des Handelsssektors (Abbildung 3). Das Beschäftigungswachstum dagegen fiel, wenn man das gleiche Aggregat zugrunde legt, mit nur wenig mehr als 5 % deutlich geringer aus und lag sehr nahe am Durchschnittswert des Gesamthandelsssektors. Zwischen 1999 und 2000 verlief das Umsatzwachstum deutlich schwächer als im Handelsssektor insgesamt: Die Zunahme betrug nur 5 %, das waren rund 5 Prozentpunkte weniger als im Handel. Danach legte der Umsatz zwischen 2000 und 2002 wieder zu und erhöhte sich etwa 1,5-mal schneller als im Handelsssektor.

Ein genauerer Blick auf die Beschäftigung im Handel mit Kraftwagen (Abbildung 4) zeigt, dass in Frankreich und Spanien die Entwicklung bis 2002 mehr oder weniger nach dem gleichen Muster verlief wie für die Gesamtheit der in Abbildung 3 dargestellten 15 Mitgliedstaaten.

Abbildung 4: Beschäftigungswachstum im Handel mit Kraftwagen, Länder mit den größten Beiträgen\*, 1999-2003



Quelle: Eurostat (SUS)

Hinweis: DE 2003: vorläufige Daten.

\* begrenzt auf MS, die mehr als 5 % zur Wertschöpfung in diesem Sektor beitragen

In den übrigen Mitgliedstaaten (begrenzt auf Mitgliedstaaten, die mehr als 5 % zur Wertschöpfung der EU-25 beitragen) gab es dagegen erhebliche Abweichungen bei der Gesamtentwicklung wie auch der jährlichen Entwicklung. So wuchs die Beschäftigung am schnellsten in den Niederlanden und Italien, nämlich um fast 5 % pro Jahr. Das stärkste jährliche Wachstum wurde zwischen 1999 und 2000 mit knapp +12 % in den Niederlanden verzeichnet. Ebenfalls im Zeitraum bis 2002 war das Vereinigte Königreich das einzige Land aus dieser Gruppe, das einen Gesamtrückgang um rund 2,8 % verbuchte, und dies trotz einer leichten Erholung 2002. Im Jahr 2003 waren allerdings in allen diesen Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Italien, Beschäftigungsrückgänge zu beobachten.

Das Wachstum im Sektor Handel mit Kraftwagen, der vom Handel mit Personenkraftwagen dominiert wird (gegenüber dem Handel mit Lastkraftwagen oder Bussen zum Beispiel), ist wahrscheinlich durch mehrere Faktoren beeinflusst worden. Zu ihnen zählen geänderte Strukturen der Pkw-Bestände, eine wettbewerbsfähigere Preisgestaltung durch die Autohändler oder die Kaufkraft der Verbraucher.

Tabelle 1: Wichtigste Indikatoren für den Handel mit Kraftwagen (NACE 50.10), 2002 (Fortsetzung)

	HU**	MT	NL	AT**	PL	PT**	SI	SK**	FI	SE	UK**	BG**	RO**	NO
<b>Wertschöpfung zu Faktorkosten – in Mio EUR</b>	567	45	4 292	1 649	965	1 198	128	37	750	1 674	19 834	35	147	866
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***	0,7%	0,1%	5,6%	2,1%	1,3%	1,6%	0,2%	0,0%	1,0%	2,2%	25,8%			
<b>Umsatz – in Mio EUR</b>	8 165	286	48 005	15 152	8 538	14 884	1 832	1 291	8 890	17 885	149 864	492	943	8 115
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***	1,2%	0,0%	6,8%	2,1%	1,2%	2,1%	0,3%	0,2%	1,3%	2,5%	21,2%			
<b>Beschäftigte</b>	33 355	1 213	99 946	34 673	51 526	46 120	5 475	5 070	11 002	31 911	275 654	4 860	10 341	13 979
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***	2,2%	0,1%	6,6%	2,3%	3,4%	3,1%	0,4%	0,3%	0,7%	2,1%	18,3%			
<b>Zahl der Unternehmen</b>	5 044	191	14 635	2 715	11 691	5 322	650	248	1 498	3 907	24 936	732	833	2 503
Anteil des Landes an EU-25 insgesamt***	3,1%	0,1%	9,0%	1,7%	7,2%	3,3%	0,4%	0,2%	0,9%	2,4%	15,3%			
<b>Durchschnittliche Personalaufwendungen – in 1000 EUR</b>	7,4	13,0	28,9	35,9	16,5	17,5	15,9	7,4	37,6	38,5	30,6	3,9	3,7	47,8
<b>Sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung pro Beschäftigten) – in 1000 EUR</b>	17,0	37,2	42,9	47,5	18,7	26,0	23,3	7,4	68,2	52,4	72,0	7,2	14,2	62
<b>Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität – in %</b>	230,2	286,4	148,7	132,5	113,8	148,7	146,8	99,8	181,4	136,1	235,4	184,5	386,8	130
<b>Bruttobetriebsüberschussrate (Bruttobetriebsüberschuss / Umsatz) – in %</b>	4,0	10,8	3,8	3,2	4,7	2,8	2,3	0,0	3,9	2,9	8,1	3,8	11,7	3

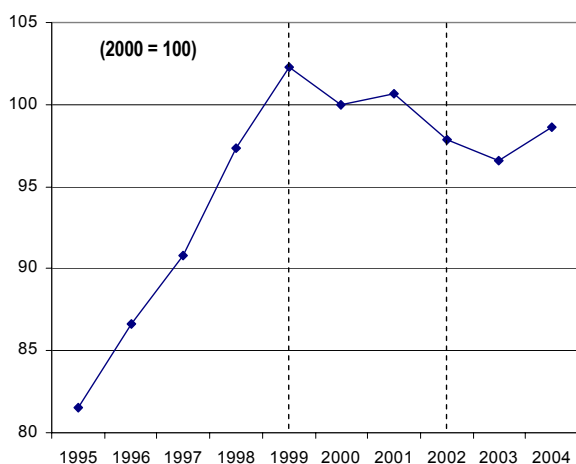
\*\* Daten von 2003

Quelle: Eurostat (SUS)

Die Daten aus der Eurostat-Verkehrsstatistik belegen zum Beispiel, dass die Zahl der Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner in der EU-25 im gleichen Zeitraum um 7,2 % gestiegen ist, und zwar von 432 im Jahr 1999 auf 463 im Jahr 2002. Der Pkw-Bestand hat sich in fast jedem Land vergrößert und belief sich 2002 in der EU-25 auf insgesamt 208 Millionen Fahrzeuge.

Interessanterweise ist ein Teil des Umsatzzuwachses im Handel mit Kraftwagen in der EU-25 offenbar auf andere Quellen zurückzuführen als Neuwagen. Dies geht aus dem Index der Pkw-Zulassungen hervor, der einen Rückgang der Zahl der Neuzulassungen um 4,3 % zwischen 1999 und 2002 ausweist (Abbildung 5). Mögliche Erklärungen hierfür sind ein Anstieg bei den Verkäufen anderer Kraftfahrzeuge

**Abb. 5: Entwicklung der Zahl der Neuzulassungen in der EU-25, 1995-2004**



Quelle: Eurostat (KS)

wie Lastkraftwagen oder Gebrauchtwagen, eine relative Verlagerung hin zu teureren Modellen oder vielleicht auch Verkäufe von Fahrzeugen, die in Nicht-EU-Länder versendet (und dort zugelassen) werden.

Die Preisentwicklung während dieser Jahre dürfte dem Autoverkauf einigen Auftrieb gegeben haben: Dem Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) von Eurostat zufolge ist der Preis für den Kauf eines Autos in der EU-25 zwischen 1999 und 2002 um gerade einmal 1,2 % gestiegen - der Anstieg des allgemeinen Gesamtindex fiel demgegenüber mit 7,2 % sechsmal so hoch aus.

Nach dem jüngsten Bericht der Europäischen Kommission über Pkw-Preise<sup>1</sup> hält die konvergierende Entwicklung der Preise in der erweiterten EU, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten, weiter an. Bei bestimmten Modellen kann jedoch der Unterschied zwischen dem preiswertesten und dem teuersten Mitgliedstaat noch immer beträchtlich sein: Von den fast 1 900 Preisangaben in dem Bericht lag nahezu ein Drittel um mehr als 20 % über dem niedrigsten Preis. Generell sind die Kfz-Preise vor Steuern in Dänemark am niedrigsten und in Deutschland am höchsten.

Es wird erwartet, dass der Kfz-Absatzmarkt durch die neue Gruppenfreistellungsverordnung für Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen in der Automobilbranche der EU, die seit 2005<sup>2</sup> in Kraft getreten ist, beeinflusst wird. Diese erlaubt, kurz gesagt, den Händlern überall in der EU zu werben, neue Vertriebsstechniken zu nutzen (wie Internethandel und Mehrmarkenvertrieb), und Verkaufs- und Vertriebsstellen in anderen Mitgliedstaaten zu eröffnen. Laut der Europäischen Kommission<sup>3</sup> werden Fahrzeugbesitzer auch von einer größeren Auswahl von Kundendienstangeboten profitieren können, das heißt zugelassenen und unabhängigen Werkstätten. Diese Änderungen kommen zusätzlich zu den Vorteilen der durch den Euro entstandenen größeren Preistransparenz und der wachsenden Beliebtheit des elektronischen Handels hinzu.

<sup>1</sup> Weitere Informationen sind den Webseiten der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission über den Kfz-Sektor zu entnehmen: [http://europa.eu.int/comm/competition/car\\_sector/](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/)

<sup>2</sup> Verordnung der Europäischen Kommission (EC) Nr. 1400/2002 vom 31. Juli 2002

<sup>3</sup> Pressemitteilung der Kommission IP/03/1318, 30/09/2003

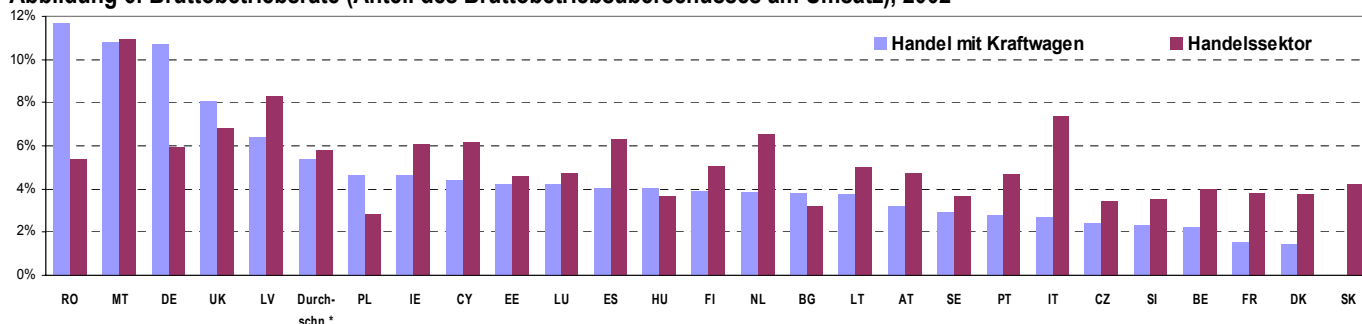
## Rentabilität geringer als im Handelssektor, jedoch mit steigender Tendenz

Auf Käufe von Waren und Dienstleistungen – hauptsächlich Autokäufe bei den Herstellern – entfiel 2002 ein etwas größerer Anteil am Umsatz als im Handelssektor. Legt man ein Aggregat von 22 Mitgliedstaaten zugrunde, auf die rund 93 % des EU-25 Umsatzes im Sektor Handel mit Kraftwagen entfielen, so belief sich dieser Anteil auf 87,2 %, das sind gut 2 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt des Handelssektors. Hingegen war der Anteil der Personalaufwendungen

(Summe der Löhne und Sozialbeiträge) am Umsatz mit 5,8 % geringer, er lag zweieinhalb Prozentpunkte unter dem Durchschnitt des Handelssektors.

Infolgedessen belief sich die Bruttobetriebsrate, die einen Rentabilitätsindikator darstellt, im Jahr 2002 für diese 22 Mitgliedstaaten auf 5,4 %, das ist knapp ein halber Prozentpunkt weniger als der Durchschnittswert für den Handelssektor (Abbildung 6).

**Abbildung 6: Bruttobetriebsrate (Anteil des Bruttobetriebsüberschusses am Umsatz), 2002\***



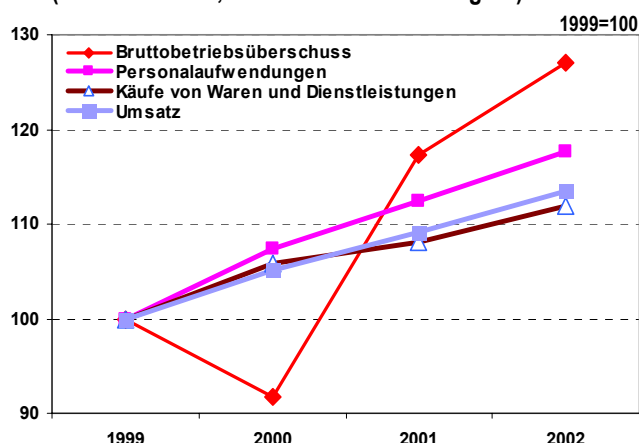
\* „Durchschnitt“ auf der Basis von Daten von 2002 für 22 Mitgliedstaaten, die knapp 93 % zum Umsatz beitragen; Daten von 2003: DK, EE, ES, IT, CY, LT, HU, AT, PT, UK, BG, RO / Daten von 2001: EU-25, BE und CZ / Nicht verfügbar: EL  
Quelle: Eurostat (SUS)

Der Sektor war in der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten weniger rentabel als der Handelssektor insgesamt. Lediglich in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, Polen und Ungarn war das Gegenteil der Fall. Auch Rumänien und Bulgarien können dieser Liste hinzugefügt werden.

Die höchsten Bruttobetriebsraten im Handel mit Kraftwagen waren mit knapp 12 % in Rumänien zu beobachten, es folgten Malta und Deutschland (beide mit knapp 11 %). Interessant ist dabei die Feststellung, dass Deutschland nicht nur die höchsten Personalaufwendungen im Verhältnis zum Umsatz verzeichnete, sondern auch die höchsten Pkw-Preise, wie aus einem unlängst veröffentlichten Bericht der Europäischen Kommission hervorgeht (siehe Seite 4). Die niedrigsten Bruttobetriebsraten meldeten die Slowakei (0,02 %), Dänemark (1,4 %) und Frankreich (1,5 %).

In Abbildung 7 ist die Entwicklung von Umsatz, Aufwendungen und Bruttobetriebsüberschuss im Handel mit Kraftwagen zwischen 1999 und 2002 dargestellt, auf der Basis verfügbarer Daten für 17 Mitgliedstaaten, die zusammen rund 88 % des Umsatzes in diesem Sektor erwirtschaften. Alle Werte wiesen in diesem Zeitraum einen Anstieg aus, wobei die ausgeprägteste Zunahme beim Bruttobetriebsüberschuss zu beobachten war (+27 %), obgleich dieser zwischen 1999 und 2000 um 8,3 % zurückging. Natürlich ist der Bruttobetriebsüberschuss weitaus geringer als die übrigen Variablen und daher anfälliger für Schwankungen.

**Abbildung 7: Entwicklung von Umsatz, Aufwendungen und Bruttobetriebsüberschuss im Handel mit Kraftwagen, 1999-2002 (Summe der MS, aus denen Daten vorliegen\*)**



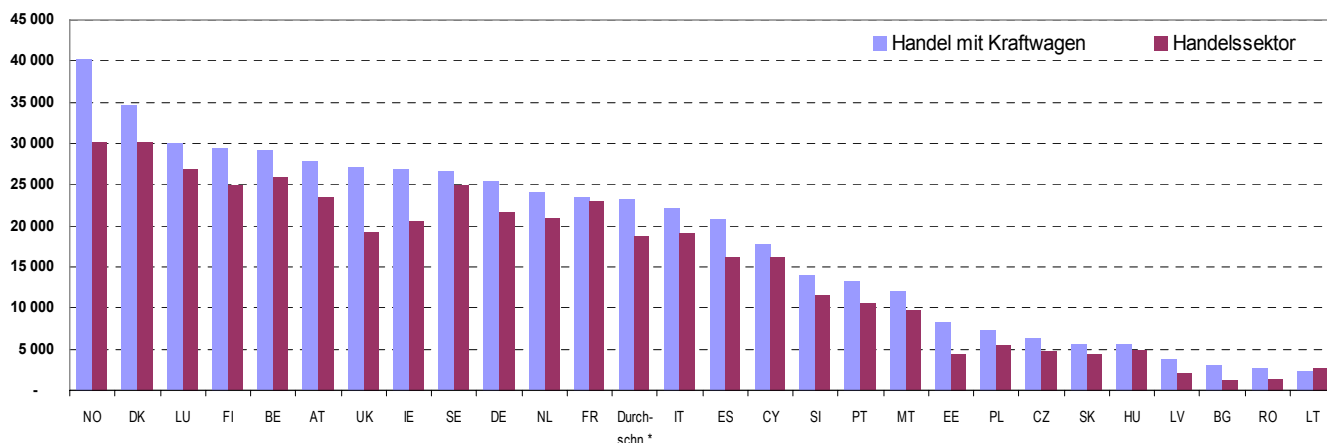
Quelle: Eurostat (SUS)

\* Summe aus einem Aggregat von 17 Mitgliedstaaten, auf die 2002 88 % des Umsatzes entfielen

Seine Entwicklung scheint hier vor allem durch die Entwicklung des größten Kostenbestandteils – Käufe von Waren und Dienstleistungen – im Verhältnis zum Umsatz beeinflusst zu sein. Die zweitstärkste Zunahme war bei den Personalaufwendungen zu verzeichnen (17,7 %), diese sind jedoch, wie gezeigt wurde, im Sektor Handel mit Kraftwagen wesentlich geringer als die Käufe von Waren und Dienstleistungen.

## Überdurchschnittlich hohe Löhne im Handel mit Kraftwagen

**Abbildung 8: Durchschnittliche Löhne im Handel mit Kraftwagen, 2003+ in EUR**



\* Anmerkung: Daten von 2001: BE, CZ / Daten von 2002: DE, FI, LV, LU, MT, PL, SL, SE / EL nicht verfügbar

Quelle: Eurostat (SUS)

\* „Durchschnitt“ auf der Basis von Daten von 2002 für 21 Mitgliedstaaten, auf die knapp 93 % des Umsatzes entfielen

Mit 23 262 EUR waren die durchschnittlichen Löhne (Personalaufwendungen abzüglich Sozialbeiträge) im Sektor Handel mit Kraftwagen rund 24 % höher als im Handelssektor insgesamt, wenn man ein Aggregat von 21 Mitgliedstaaten (die fast 93 % des Umsatzes der EU-25 auf sich vereinigen) im Jahr 2002 zugrunde legt (Abbildung 8).

Die höchsten Durchschnittslöhne im Handel mit Kraftwagen wurden in Norwegen (40 277 EUR), Dänemark (34 626 EUR) und Luxemburg (29 949 EUR) registriert. In neun

Mitgliedstaaten lagen die Löhne über 25 000 EUR (außer Norwegen), in sieben unter 10 000 EUR (Bulgarien und Rumänien ausgeschlossen).

In allen Mitgliedstaaten waren die durchschnittlichen Löhne höher als im Handelssektor, mit Ausnahme von Litauen, wo der Durchschnittslohn nur rund 87 % des Lohns im Gesamthandel ausmachte. Die größten Diskrepanzen waren in Estland festzustellen, wo die Durchschnittslöhne bei etwa 192 % der Löhne im Handelssektor lagen, sowie in Lettland

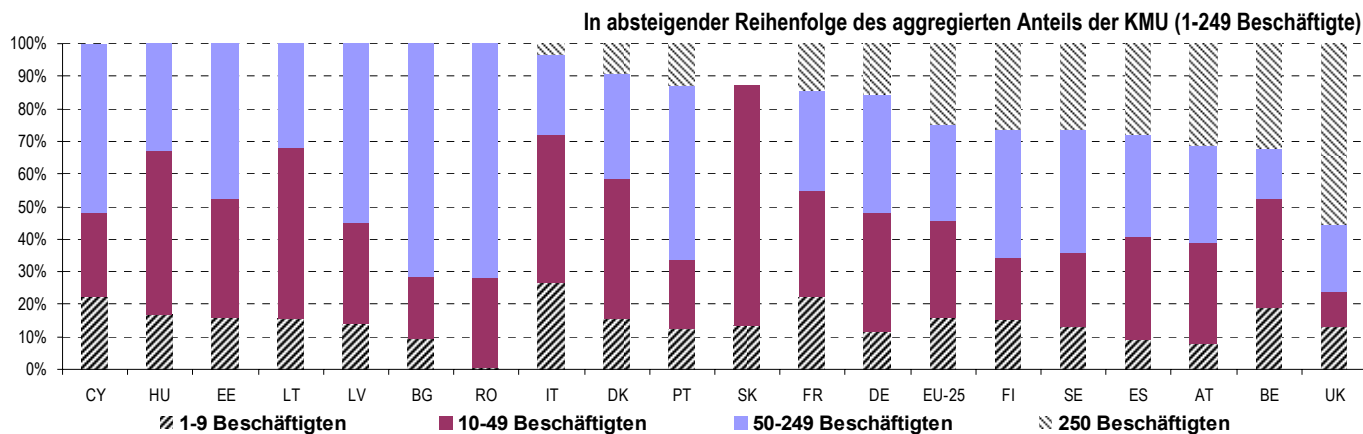
(181 %) und im Vereinigten Königreich (140 %). Am geringsten war der Unterschied in Frankreich, wo sie nur rund 2 % höher waren.

Die SUS-Daten von Eurostat lassen außerdem erkennen, dass die Lohn- und Gehaltsempfänger im Sektor Handel mit Kraftwagen in den meisten Mitgliedstaaten häufiger eine Vollzeitstätigkeit ausübten, als es im Durchschnitt des Handelssektors der Fall war. Diese Feststellung gilt für alle Länder mit den größten Beiträgen zu Wertschöpfung und

Beschäftigung. In Spanien beispielsweise war der Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger in Teilzeit im Handelssektor fünfmal so groß wie im Handel mit Kraftwagen (2003: 3 % gegenüber 16 %). In Deutschland und dem Vereinigten Königreich, die ebenfalls zu den Ländern mit den größten Beiträgen zählen, lag dieser relative Anteil bei rund einem Drittel (13 % gegenüber 39 %, 2002) bzw. einem Viertel (11 % gegenüber 42 %, 2003) des Durchschnitts im Handelssektor.

## KMU: größter Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung

Abbildung 9: Wertschöpfung im Handel mit Kraftwagen nach Unternehmensgrößenklassen, 2003\*



\*Anmerkung: Daten von 2002: DE, LV, SE, UK und BG / Daten von 2001: EU-25, BE und HU / Nicht verfügbar: CZ, EL, IE, NL, LU, MT, PL, SI

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) mit 1-249 Beschäftigten nehmen im Sektor Handel mit Kraftwagen eine herausragende Position ein. 2001 entfielen auf sie mehr als 75 % der gesamten in der EU-25 in diesem Sektor erwirtschafteten Wertschöpfung, verglichen mit etwas weniger als 70 % im Handel insgesamt (Abbildung 9).

Der Beitrag der KMU zur Gesamtwertschöpfung des Sektors lag in elf Mitgliedstaaten über dem EU-Durchschnitt, in fünf dieser Länder sogar bei 100 %. Am geringsten war er mit 45 % im Vereinigten Königreich, das auch der einzige Mitgliedstaat war, in dem der Beitrag von Großunternehmen mit 250+ Beschäftigten mehr als die Hälfte der gesamten Wertschöpfung ausmachte.

Betrachtet man den Anteil an der Beschäftigung, so war der Unterschied zwischen dem Sektor Handel mit Kraftwagen und dem Handel insgesamt sogar noch ausgeprägter, der Anteil der KMU lag in der EU-25 im Jahr 2001 bei 87 % bzw. bei 73 %. Somit entfällt auf KMU, wie es häufig der Fall ist, auch im Bereich Handel mit Kraftwagen ein weitaus größerer Anteil an der Beschäftigung als an der Wertschöpfung.

Infolgedessen war die sichtbare Arbeitsproduktivität (Bruttowertschöpfung je Beschäftigten) in der EU-25 in den KMU im Durchschnitt erheblich geringer (42 149 EUR) als in den großen Unternehmen (89 053 EUR), lag aber immerhin um 39 % über der Arbeitsproduktivität der KMU im Handelssektor insgesamt. In den Großunternehmen war die

Produktivität allerdings im Sektor Handel mit Kraftwagen 2,4mal so hoch wie im Handel insgesamt.

Innerhalb der KMU waren Kleinstunternehmen (1-9 Beschäftigte) von deutlich geringerer Bedeutung als im Handelssektor, sie trugen 2001 nur 15 % zur Gesamtwertschöpfung der EU-25 bei, gegenüber einem Beitrag im Handelssektor von 28 %. Auf kleine (10-49 Beschäftigte) sowie mittlere (50-249 Beschäftigte) Unternehmen entfiel jeweils ein Beitrag von rund 30 %.

Die relativ geringe Bedeutung der Kleinstunternehmen lässt sich auch an der durchschnittlichen Zahl der Beschäftigten je Unternehmen im Gesamtsektor ablesen: In der EU-25 beschäftigten die Unternehmen des Sektors Handel mit Kraftwagen im Jahr 2001 durchschnittlich 9 Mitarbeiter, das sind fast doppelt so viel wie im Handel insgesamt. Dieses Muster tritt in nahezu allen Mitgliedstaaten mehr oder weniger deutlich zutage.

Diese Situation hat sich im Übrigen auch auf den Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger an der Gesamtzahl der Beschäftigten im Kraftwagenssektor ausgewirkt. 2002 waren 90 % der im Handel mit Kraftwagen beschäftigten Personen in der EU-25 Lohn- und Gehaltsempfänger, dies sind 10 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt des Handelssektors insgesamt, und auch dieses Muster war in der gesamten EU mehr oder weniger durchgehend zu erkennen. Von den acht Mitgliedstaaten, in denen der Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger um mehr als 10 Prozentpunkte höher war, wiesen Italien und Malta eine Spanne von rund 30 Punkten aus.

## ➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

### DATENQUELLEN

Alle in dieser Veröffentlichung verwendeten Daten stammen von Eurostat (sofern nicht anders angegeben). Die meisten Datenquellen werden laufend aktualisiert und erforderlichenfalls überarbeitet. Diese Veröffentlichung entspricht dem Stand der Verfügbarkeit der Daten in der Eurostat-Referenzdatenbank von November 2005.

Die strukturelle Unternehmensstatistik (SUS) ist die wichtigste Datenquelle für diese Veröffentlichung. Zwei wesentliche SUS-Datensätze wurden verwendet: jährliche Unternehmensstatistik und jährliche Unternehmensstatistik nach Größenklassen. Diese und andere SUS-Datensätze sind unter dem Thema „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ auf der Eurostat-Website zu finden unter: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/> („Daten“ / „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ / „Horizontale Ansicht“ / „Strukturelle Unternehmensstatistik“). Ausgewählte Veröffentlichungen und Daten stehen im Abschnitt „Europäische Unternehmen“ zur Verfügung, der direkt unter dem Thema „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ auf der Eurostat-Website abrufbar ist.

Ergänzt wurden die SUS-Daten durch Informationen über Zeitreihenentwicklung aus der Konjunkturstatistik (KS), die auf dem Index der Industrieproduktion aufbauen. Dieser Index zeigt die Entwicklung der Wertschöpfung zu Faktorkosten und zu konstanten Preisen.

Weitere Quellen sind der Harmonisierte Verbraucherpreisindex, die Verkehrsstatistik sowie der Bericht der Kommission über Pkw-Preise.

### LÄNDER

Diese Veröffentlichung umfasst die Europäische Union mit ihren 25 Mitgliedstaaten (EU-25): Belgien (BE), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Irland (IE), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und Vereinigtes Königreich (UK). Ebenfalls einbezogen sind die Beitrittsländer, die EFTA- und die EWR-Länder, soweit für sie Daten vorliegen: Bulgarien (BG), Rumänien (RO) und Norwegen (NO).

### EU-25

EU-25-Aggregate enthalten Schätzungen für fehlende Komponenten, soweit erforderlich. Wenn keine EU-25-Aggregate vorliegen, werden gegebenenfalls die Durchschnittswerte der Länder, für die Daten verfügbar sind, angegeben.

### WECHSELKURSE

Alle Daten werden in ECU/EUR angegeben, wobei Landeswährungen anhand der durchschnittlichen Wechselkurse des betreffenden Jahres umgerechnet werden.

### SYMBOLE

“..” nicht verfügbar oder vertraulich

### SEKTOREN

Die Statistiken werden nach den Wirtschaftszweigen der Systematik NACE Rev. 1.1 dargestellt. Vergleiche werden gezogen mit dem gesamten nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft und/oder dem gesamten Handelssektor (NACE-Abschnitt G): ‚Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern‘ und/oder dem Sektor Kraftfahrzeughandel (NACE-Abteilung 50: Kraftfahrzeughandel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen; Tankstellen). Der nichtfinanzielle Sektor der gewerblichen Wirtschaft umfasst die Abschnitte C (Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden), D (Herstellung von Waren), E (Energie und Wasserversorgung), F (Bau), G (Handel), H (Beherbergungs- und Gaststätten), I (Verkehr und Nachrichtenübermittlung) und K (Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von unternehmensbezogenen Dienstleistungen). Hinweis: Bei diesen Vergleichen ist in der vorliegenden Veröffentlichung im Aggregat für IE der Abschnitt E und im Aggregat für CY der Abschnitt K nicht enthalten.

### BEOBSACHTUNGSEINHEIT

Die Beobachtungseinheit ist das Unternehmen. Ein Unternehmen übt eine oder mehrere Tätigkeiten an einem oder mehreren Standorten aus. Unternehmen werden nach ihrer Haupttätigkeit in (NACE) Sektoren eingeteilt. Das Unternehmen ist nicht mit der örtlichen Einheit zu verwechseln, die ein Unternehmen oder ein Teil eines Unternehmens an einem räumlich festgestellten Ort ist.

### VARIABLEN DER STRUKTURELLEN UNTERNEHMENSSTATISTIK

Die Variablen werden gemäß der Verordnung Nr. 2700/98 der Kommission definiert und umfassen:

#### **Zahl der Unternehmen**

Die Zahl der Unternehmen, die zumindest während eines Teils des Bezugszeitraums aktiv waren.

#### **Zahl der Beschäftigten**

Gesamtzahl der in der Beobachtungseinheit tätigen Personen sowie der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden. Dazu gehören mitarbeitende Inhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige, Teilzeitkräfte, Saisonkräfte usw.

#### **Wertschöpfung zu Faktorkosten**

Bruttoerträge aus betrieblichen Tätigkeiten nach Bereinigung um betriebliche Subventionen und indirekte Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer).

#### **Umsatz**

Die von der Beobachtungseinheit während des Bezugszeitraums insgesamt in Rechnung gestellten Beträge, die den Verkäufen von Waren und Dienstleistungen an Dritte entsprechen.

#### **Sichtbare Arbeitsproduktivität**

Ein einfacher Produktivitätsindikator, der als Wertschöpfung geteilt durch die Zahl der Beschäftigten berechnet wird.

#### **Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität (%)**

Wertschöpfung geteilt durch Personalaufwendungen, nachdem Letztere durch den Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger (bezahlten Arbeitskräfte) an der Gesamtzahl der Beschäftigten geteilt wurden. Sie kann auch berechnet werden, indem die sichtbare Arbeitsproduktivität durch die durchschnittlichen Personalaufwendungen geteilt wird.

#### **Durchschnittliche Personalaufwendungen**

Personalaufwendungen sind alle vom Arbeitgeber als Entgelt für geleistete Arbeit an einen Lohn- und Gehaltsempfänger gezahlten Geld- und Sachleistungen. Sie werden geteilt durch die Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger, die Teilzeitkräfte, Saisonarbeitskräfte usw., nicht jedoch auf unbestimmte Zeit beurlaubte Personen umfasst.

#### **Käufe von Waren und Dienstleistungen**

Wert aller Waren und Dienstleistungen, die während des Berichtszeitraums für den Wiederverkauf oder die Verwendung im Produktionsprozess gekauft werden, mit Ausnahme von Anlagegütern.

#### **Bruttobetriebsüberschuss**

Der durch die betriebliche Tätigkeit geschaffene Überschuss nach erfolgter Vergütung der eingesetzten Menge des Produktionsfaktors Arbeit. Er lässt sich aus der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten abzüglich der Personalaufwendungen ermitteln.

#### **Grad der Spezialisierung**

Spezialisierung wird hier definiert auf der Grundlage des Anteils der Wertschöpfung oder Beschäftigung eines Wirtschaftszweiges (NACE) am entsprechenden Gesamtwert des nichtfinanziellen Sektors der gewerblichen Wirtschaft (NACE-Abschnitte C-K ohne J) eines Landes.

## **Weitere Informationsquellen:**

### **Daten:**

[EUROSTAT Webseite/Industrie, Handel und Dienstleistungen/Industrie, Handel und Dienstleistungen - horizontale Ansicht/Strukturelle Unternehmensstatistik \(Industrie, Baugewerbe, Handel und Dienstleistungen\)/Jährliche Unternehmensstatistiken/Jährliche Handelsstatistiken](#)

---

### **Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:**

BECH Gebäude Büro A4/017  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@cec.eu.int](mailto:eurostat-mediasupport@cec.eu.int)

### **European Statistical Data Support:**

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/)

---

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

### **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>  
E-mail: [info-info-opoce@cec.eu.int](mailto:info-info-opoce@cec.eu.int)

---