

Die Zukunft ist schon in Arbeit

Die 2003 in Kraft getretene Gruppenfreistellungs-Verordnung (GVO) brachte einschneidende Veränderungen für den Automobilhandel: Unter anderem müssen jetzt Werkstätten einen Servicevertrag einer Marke bekommen, wenn sie deren Voraussetzungen erfüllen. Seit dem 1. Oktober 2005 sind auch die Niederlassungsklauseln entfallen, das heißt, daß Vertragshändler jetzt in der gesamten EU Außenstellen eröffnen dürfen. Die GVO gilt aber nur bis zum 31. Mai 2010, was danach kommt, ist offen. Der offizielle Meinungsbildungsprozeß startet im Jahr 2008, in den zuständigen Gremien man sich freilich jetzt schon Gedanken.

So wurde beim europäischen Kraftfahrzeuggewerbe-Verband (Cecra) die Arbeitsgruppe „Remi“ (Retail Motor Industry beyond 2010) eingesetzt. Deren Ziele sind klar. Cecra-Präsident Creutzig: „Die Zukunft unserer 350 000 Betriebe des Kraftfahrzeuggewerbes in allen 25 EU-Mitgliedstaaten muß besser gesichert sein. Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen die notwendigen Grundlagen schaffen, entweder durch eine eigenständige branchenspezifische Regelung, zum Beispiel eine angepasste GVO, oder durch Gesetze wie in den Vereinigten Staaten.“

Einen vollkommen freien Wettbewerb, wie viele in der Branche es für die Zeit nach 2010 erwarten, werde es auf keinen Fall geben, dafür Sorge schon die neue Kartellverfahrens-Verordnung „Nr. 01/2003“. Fabrikathändler und -werkstätten würden bei Auslaufen der jetzigen GVO ohne Nachfolgeregelung gegenüber ihren Herstellern und Importeuren wieder erheblich schlechter gestellt. Solange die heutige GVO gilt, könne jeder Betrieb unter Zuhilfenahme des GVO-Textes im vorhinein prüfen und feststellen, welche Klauseln in den Händler- und Werkstatt-Verträgen erlaubt sind und welche nicht. Creutzig weiter: „Ohne Kraftfahrzeug-GVO gibt es keinen Katalog mehr mit erlaubten beziehungsweise verbotenen Klauseln.“ Die neue Kartellverfahrens-Verordnung würde für Händler und Werkstätten bedeuten: Verträge müssen erst mal unterschrieben werden, beschweren kann man sich später.

In einem anderen Szenario, das Professor Jürgen Ensthaler (Universität Kaiserslautern) für nach 2010 entwirft und das von einer Verlängerung einer branchenübergreifenden Freistellungsverordnung ausgeht, dürften die Hersteller direkt an den Endkunden liefern, ein Verbot des Mehrmarkenvertriebs wäre wieder möglich, Service und Vertrieb müßten nicht mehr getrennt sein, der Hersteller könnte wieder verlangen, daß Ersatzteile ausschließlich bei ihm bezogen werden, und Jahresabsatzziele könnten wieder einseitig festgelegt werden.

Dies alles will Cecra verhindern. Und Jürgen Creutzig sieht sich auf dem richtigen Weg: Mit Günter Verheugen war unlängst erstmals ein EU-Kommissar bei ihm zu Gast. „Das zeigt, welches Ansehen der europäische Verband mittlerweile bei der Kommission genießt“, freut sich Creutzig. Außerdem lud Verheugen bei diesem Besuch den Cecra in die Cars-21-Gruppe ein, die dazu beitragen soll, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu verbessern.

„Ich kann damit unmittelbar und direkt die Interessen des europäischen Kraftfahrzeuggewerbes einbringen“, schätzt der Lobbyist die Möglichkeit, die ihm dort eröffnet wird. Darüber hinaus begrüßte er die Ankündigung Verheugens, sich sowohl um den Abbau der Bürokratie als auch speziell um die kleinen und mittleren Unternehmen zu kümmern. Beides seien Punkte, die für die Betriebe der Branche wesentlich seien. Creutzig fordert darüber hinaus analog zur Cars 21 eine eigene hochrangige Gruppe für das Kraftfahrzeuggewerbe einschließlich des After-Sales-Marktes.

Ob aber Creutzig bis 2010 für den Erhalt der GVO kämpfen kann, ist noch offen. Nach der aktuellen Satzung des Verbandes kann er nicht mehr wiedergewählt werden. Seine Amtszeit endet im Frühjahr 2007. Nun gibt es Überlegungen, durch Satzungsänderungen eine Verlängerung der Amtszeit zu ermöglichen. Manche Cecra-Mitglieder würden aber lieber einen Vollzeit-Lobbyisten oder einen Unternehmer an der Spitze des Verbandes sehen.