



Podiumsdiskussion zur zukünftigen Gestaltung von Automobilverkauf und Kundendienst, v. l.: Josef Frank (Clepa), Jürgen Creutzig (Cecra), Malcolm Harbour (Mep), Paolo Cesarini (EU-Kommission), Marc Greven (Acea), Olivier Lenz (FIA).

**GVO** / Die Verbände unserer Branche wollen weiter für eine Verlängerung der Kfz-GVO kämpfen. Die Zeichen aus Brüssel deuten aber klar auf ein Ende hin.

# Alle **gegen** einen

VON DORIS PLATE

**S**ie kommt. Sie kommt nicht. Neelie Kroes machte es spannend. Bis einen Tag vor der Podiumsdiskussion war nicht klar, ob die EU-Kommissarin für Wettbewerb selbst zu dem in ihrem Hause erstellten Bewertungsbericht zur derzeit geltenden Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) Stellung nehmen würde.

Letztendlich kam sie nicht. Die Niederländerin schickte ihren Leiter der Abteilung Auto in die Diskussion mit den Vertretern der Branchenverbände. Und Paolo Cesarini tat das, was von ihm erwartet wurde: Er legte dar, dass die Kfz-GVO eine der wenigen übrig gebliebenen sektorspezifischen Regelungen im Wettbewerbsrecht ist und das sie nichts gebracht hat, was die Schirm-GVO nicht auch vermocht hätte (*wir berichteten in AUTOHAUS 11*).

Interessant an der Veranstaltung des „Forum für Automobile und Gesellschaft“, hinter dem die Europa-Abgeordneten Malcolm Harbour und Erika Mann stecken, waren die Beiträge der anderen Diskussionssteilnehmer.

Bei der Podiumsdiskussion in der Bayrischen Landesvertretung in Brüssel am 3. Juni, zu der auch der europäische Kfz-Gewerbeverband Cecra eingeladen hatte, wurde deutlich, dass alle Branchenverbände für eine Verlängerung der Kfz-GVO sind. Nur Cesarini, dessen Position bereits mit der Veröffentlichung des Evaluierungsberichts am 28. Mai deutlich geworden ist, ist dagegen.

Sogar Herstellervertreter Marc Greven erklärte, dass aus der Sicht der Autoproduzenten der Wettbewerb gut funktioniere und die Situation beibehalten werden sollte.

## Hersteller sehen Alternative

Neben der Beibehaltung der Kfz-GVO könnte aber auch die Schirm-GVO eine befriedigende Lösung für die Kfz-Branche sein, signalisierte der Justiziar des europäischen Herstellerverbandes ACEA: „Es gibt nicht nur einen Weg, um den Wettbewerb zu sichern.“

Die Regelungen zu den Ersatzteilen und der Zugang zu den technischen Informationen könnten auch außerhalb der Kfz-GVO Platz finden. Bei den Händlerschutzbestimmungen bot er an, dass mit den Herstellern ein „Code of Conduct“ (*Verhaltenskodex, Anm. d. Red.*) vereinbart werden könne. Außerdem wären die Hersteller bereit, das Recht der Händler, bei Streitigkeiten aus dem Händlervertrag einen Schiedsrichter anrufen zu können, in die Händlerverträge aufzunehmen. Das Gleiche gelte für eine Mindestkündigungsfrist.

Cecra-Präsident Jürgen Creutzig bezeichnete dieses Vorgehen als „nicht ausreichend“. Ein „Code of Conduct“ sei lediglich eine Empfehlung und biete keine Sicherheit. Außerdem könnten die Händler nicht sicher sein, dass sich die Hersteller an die Empfehlung ihres Verbandes hielten. Creutzig forderte die Verlängerung der Kfz-GVO: „Wir brauchen Stabilität und Kontinuität. Die Balance zwischen Hersteller und Han-

del schützt auch den Verbraucher.“ Auch Olivier Lenz plädierte als Vertreter des internationalen Autofahrerverbandes FIA ebenso für die Verlängerung der Kfz-GVO wie Josef Frank vom Zuliefererverband CLEPA. Zuvor hatten sich bereits die Werkstattausrüster (EGEA), die Karosseriereparatureure (AIRC) und die Ersatzteilgroßhändler (FIGIEFA) für die Branchenlösung ausgesprochen.

Unterstützung kam sogar von ungewohnter Seite: Eine Sprecherin des europäischen Leasingverbandes, der nach eigenen Angaben für ein Drittel der Kfz-Zulassungen in Europa steht, schloss sich den Plädoyers an. Kein Wunder: Gelten doch die Leasingfirmen seit der Kfz-GVO von 2002 als Endkunden und können entsprechend bestellen.

Die endgültige Entscheidung darüber, ob es weiterhin eine Kfz-GVO geben wird, soll Anfang nächsten Jahres fallen. Wenn Cesarini auch nach der Auswertung der Stellungnahmen zum Evaluierungsbericht bei seiner Haltung bleibt, wird dann wohl die Diskussion um die Ausgestaltung der Schirm-GVO eröffnet.

Bis dahin werden die Verbände weiter kämpfen. Der deutsche Kfz-Gewerbeverband ZDK will das Thema aus betriebswirtschaftlicher Sicht anpacken. Der englische Kfz-Gewerbeverband setzt auf eine juristische Gegendarstellung mithilfe der Kanzlei OsborneClarke. Es bleibt spannend, was die EU-Kommission aus den Argumenten machen wird. ■