



Rainer Becker von der Generaldirektion »Wettbewerb« bei der EU-Kommission

Foto: Dirk Hoppe

Tagung zur GVO Strukturwandel im Kfz-Gewerbe

Das deutsche Kfz-Gewerbe befindet sich nach wie vor in einem rasanten Strukturwandel. Besonders bei den Markenbetrieben ist ein Ende der Konzentrationswelle noch nicht abzusehen. Das wurde bei einer Tagung mit Betriebsratsmitgliedern aus dem Kfz-Handwerk in Düsseldorf deutlich. Bei der Abschlussveranstaltung zum entsprechenden Forschungsprojekt des Münchener Instituts für Sozialwissenschaftliche Forschung (ISF) gingen die Positionen aber darüber auseinander, inwieweit die Entwicklung durch die seit drei Jahren gültige Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) angestoßen oder beschleunigt wurde. Dass sich auch die EU-Kommission mit ihrer Generaldirektion »Wettbewerb« nicht über alle Konsequenzen des laufenden Strukturwandels im Klaren war und ist, machte ihr Vertreter Rainer Becker in der Veranstaltung deutlich. Auch deswegen sei eine internationale Studie über die aktuellen Auswirkungen bei einem Londoner Forschungsinstitut in Auftrag gegeben worden. Die Untersuchung sei dann eine Grundlage für die im Mai 2008 vorliegende »offizielle« Bewertung, nach der dann weiter entschieden werden müsse. Und zwar auch, ob nach 2010 überhaupt noch spezielle Wettbewerbsregeln für das europäische Kfz-Gewerbe geben werde. Becker unterstrich, dass die GVO den Wettbewerb in der Branche erleichtern sollte. Seiner Einschätzung nach sei zum Beispiel der Mehrmarkenhandel jetzt einfacher möglich. Dem widersprachen viele Tagungs-Teilnehmer aus dem Kfz-Handwerk vor allem mit dem Hinweis auf die verkomplizierten Kooperationsbestimmun-



Foto: Dirk Hoppe

Bei einer Tagung in Düsseldorf wurden die Auswirkungen der GVO auf das deutsche Kfz-Handwerk diskutiert

gen zwischen Hersteller und Markenhändler. Sie berichteten über alles andere als Erleichterungen im Arbeitsalltag der betroffenen Betriebe. Nach der neuen GVO seien die Vorgaben der Herstellerwerke immer mehr zur betriebswirtschaftlichen Belastung in sowieso schwierigen Zeiten geworden.

11,7 Prozent der befragten Markenhändler für das eigene Unternehmen in den nächsten ein bis zwei Jahren eine gute wirtschaftliche Entwicklung. Bei den Freien dagegen bezeichneten jedoch 21,5 Prozent ihre Aussichten als gut.

Der Arbeitgeberverband ZDK äußerte sich in einer Reaktion zuversichtlich, dass die von ihm erwarteten Zuwächse im Autoverkauf bei weiteren Befragungen im Jahresverlauf bei den Markenhändlern zu positiveren Ergebnissen führen werden. Der ZDK rechnet wegen der angekündigte Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 mit deswegen vorgezogenen Käufen der privaten Haushalte.

Branchenentwicklung Freie Werkstätten sind zuversichtlicher

Im Rahmen einer repräsentativen Umfrage haben die Chefs von freien Kfz-Werkstätten ihre eigene wirtschaftliche Perspektive deutlich besser eingeschätzt als die Markenhändler. So prognostizierten lediglich

Nissan

► **Verträge gekündigt**
Massenkündigung für die Nissan-Vertragshändler: Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe von Kfz-Handwerk hatten alle 610 Betriebe in Deutschland die Kündigung zum Ende Januar 2007 vorliegen. Das Management des Importeurs leitete damit die Neustrukturierung seines Händlernetzes ein. Ziel sei, die durchschnittliche Verkaufsleistung je Betrieb zu verdoppeln. Die derzeit durchschnittlich 85 bis 90 Neuwagen, die ein Händlerbetrieb pro Jahr absetze, seien »zu viel zum Sterben und zu wenig zum Leben.« Ein Großteil der gekündigten Händler solle aber ab Februar 2007 einen neuen Händlervertrag erhalten. Der Nissan-Händlerverband prüft, ob die Kündigung mit einjähriger Frist nach der GVO gültig ist.

PKW-Neuzulassungen

