

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Zimmermann, Dr. Barbara Höll, Werner Dreibus, Ulla Lötzer, Kornelia Möller, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Beschäftigte und Betriebe vor Liberalisierung im Kfz-Gewerbe schützen

Das Kfz-Gewerbe in der Bundesrepublik Deutschland ist gekennzeichnet durch ein enormes Machtgefälle zwischen großen Automobilherstellern und meist kleinen und mittelständischen Kfz-Händlern/-Werkstätten. Seit 1985 wird der Vertrieb im Kfz-Gewerbe rechtlich geregelt durch eine Kfz-spezifische Gruppenfreistellungsverordnung (GVO). Zurzeit gilt die GVO 1400/2002. Bestimmte Kündigungsfristen, der Mehrmarkenvertrieb und andere Regelungen sind Schutzbestimmungen für die Kfz-Händler/-Werkstätten gegenüber der Marktmacht der großen Automobilhersteller.

Läuft die Kfz-GVO zum Juni 2010 ersatzlos aus, wie von der EU-Kommission angedeutet, droht ein ungezügelter Strukturwandel im Kfz-Gewerbe; zu Lasten der kleinen Händler und Werkstätten und letztlich auf Kosten der dort beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Arbeitsplätze sind gefährdet. Soziale Errungenschaften stehen auf dem Spiel. Denn einer „Reform“ der GVO folgen neue Händlerverträge, die sich auf die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen in den Kfz-Betrieben auswirken und Betriebsräte und Gewerkschaft unter Druck setzen. Bereits jetzt ist die Situation im Kfz-Gewerbe schwierig. Mehr als jeder zweite Autohändler hatte 2007 eine negative Umsatzrendite. Hinzu kommt nun die Wirtschaftskrise.

Bis auf die Importeure und Hersteller sprechen sich in der Bundesrepublik Deutschland alle Verbände des Kfz-Gewerbes klar für eine Fortsetzung der Kfz-GVO aus. Dieses mehrheitliche Votum ist einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) zu entnehmen. Die Bundesregierung hält sich jedoch bedeckt, mit welcher Haltung und wie sie in das Verfahren auf europäischer Ebene eingreifen will. Ob die Schutzregelungen der Kfz-GVO erhalten bleiben, wird maßgeblich davon abhängen, mit welcher Haltung und wie die Bundesregierung agiert, als Regierung des größten EU-Mitgliedslandes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Zahl der Betriebe und die Anzahl der Beschäftigten im Kfz-Gewerbe seit 2002 entwickelt?
2. Wie stellt sich nach Ansicht der Bundesregierung die derzeitige wirtschaftliche Lage im Kfz-Gewerbe dar, und in welchem Ausmaß wird das Kfz-Gewerbe von der sich ankündigenden Wirtschaftskrise betroffen sein?

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung der derzeitigen Kfz-GVO bezogen auf den Schutz kleiner Händler und Werkstätten im Kfz-Gewerbe gegenüber den großen Automobilherstellern?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung der derzeitigen Kfz-GVO bezogen auf den Schutz der Arbeits- und Ausbildungsplätze und sozialer Standards?
5. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der schwierigen wirtschaftlichen Lage im Kfz-Gewerbe und der Entwicklung, dass immer mehr Kfz-Betriebe aus der Tarifbindung aussteigen, unter dem Hinweis, sie ständen unter großem Druck der Hersteller und mit der Folge, dass sich die Bezahlung und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten verschlechtern?
6. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über das Problem der Scheinselbständigkeit im Kfz-Gewerbe, etwa dass selbständige Autoverkäufer und freie Servicemitarbeiter über einen Kooperationsvertrag nur für ein Autohaus tätig sind? Droht eine Ausweitung dieses Problems, wenn mit einem Ende der Kfz-GVO das Händlernetz weiter ausgedünnt wird und Kfz-Werkstätten/Autohäuser noch stärker in den Besitz einiger weniger Unternehmensketten übergehen?
7. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung den schleichenden und nicht medienwirksamen Verlust von Arbeitsplätzen in kleinen und mittleren Betrieben des Kfz-Gewerbes abfedern? Welche arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen sind für arbeitslose Kfz-Beschäftigte geplant, die der bei Arbeitgebern nicht präferierten Beschäftigtengruppe der 50 bis 65 Jährigen angehören?
8. Inwiefern erfordern nach Ansicht der Bundesregierung die ungleichen Machtverhältnisse zwischen großen Automobilherstellern und kleinen und mittelständischen Kfz-Händlern und Werkstätten eine rechtliche Regulierung?
9. Wann ist mit einem neuen Bericht oder einer Mitteilung der Kommission zum weiteren Verlauf der Kfz-GVO zu rechnen?
10. Wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass die Kfz-GVO verlängert wird?
11. Wird sich die Bundesregierung für eine längere Laufzeit der GVO einsetzen, um die ständige Unsicherheit über die gesetzlichen Rahmenbedingungen für das Kfz-Gewerbe, aber auch die Kfz-Produzenten zu reduzieren?
12. Falls es nicht zu einer Verlängerung der GVO 1400/2002 kommt, wird die Bundesregierung sich dann für eine Neufassung einer Kfz-spezifischen GVO einsetzen, die die Belange des Kfz-Gewerbes und deren Beschäftigten schützt?
13. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die für den Reformprozess maßgebliche Abteilung der EU-Kommission (GD Wettbewerb) bei der Reform nicht an Ziele des EG Vertrages (Artikel 136) der Beschäftigungssicherung und Sicherung eines hohen Lebensstandards gebunden ist?
Wenn nein, wird sie dieser Einstellung klarer entgegengetreten als sie es in ihrer Stellungnahme zum Evaluierungsbericht getan hat?
14. Inwiefern war die Bundesregierung bisher auf europäischer Ebene aktiv, um Einfluss auf die Verlautbarungen und Entscheidungen der Kommission bezüglich der Kfz-GVO zu nehmen?

15. Haben sich bisher die Fraktionen im europäischen Parlament zu den Plänen der Kommissionen geäußert, und wie sind diese Meinungen gegebenenfalls ausgefallen?

Inwiefern sollte nach Ansicht der Bundesregierung das Europäische Parlament wie bei der letzten Reform stärker mit einbezogen werden, auch wenn es dazu keine rechtliche Verpflichtung gibt?

16. Welche Haltung haben die anderen EU-Mitgliedsländer zum Kfz-GVO-Evaluierungsbericht der EU-Kommission?
17. Teilt die Bundesregierung die Meinung der zuständigen EU-Kommissarin Neelie Kroes, die jüngst auf Anfrage eines Europaparlamentarierers mitteilte, die EU müsse nicht schwächere Vertragspartner vor dem Missbrauch wirtschaftlicher Abhängigkeit schützen, diese Aufgabe falle allein in die Zuständigkeit der nationalen Gesetzgeber?

Wenn ja, wie will sie diesen Schutz dann sicherstellen?

18. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass – wie von der Generaldirektion (GD) Wettbewerb beabsichtigt – die zurzeit geltenden Regeln zum Mehrmarkenvertrieb abgeschafft werden, wonach Kfz-Hersteller von Kfz-Händlern nur den Vertrieb von bis zu 30 Prozent ihrer Waren (Fahrzeuge einschließlich Ersatzteile) verlangen dürfen und stattdessen die derzeit gültige Schirm-GVO 2790/1999 es den Kfz-Herstellern ermöglicht, von ihren Händlern den nahezu ausschließlichen Vertrieb ihrer Produkte zu 80 Prozent zu verlangen?
19. Was will die Bundesregierung unternehmen, um Betriebe des Kfz-Gewerbes, die erhebliche Investitionen in den Mehrmarkenauftritt vorgenommen haben, vor einer De-facto-Abschaffung des Mehrmarkenhandels zu schützen?
20. Ist die derzeitige Mehrmarkenregelung nicht auch deswegen zu begrüßen, weil mit dem Mehrmarkenvertrieb eine entsprechend breite Qualifikation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer verbunden ist, die mit einer einseitigen Ausrichtung des Vertriebes infrage gestellt werden würde?
21. Inwiefern würde eine Nichtverlängerung der Kfz-GVO die Verpflichtung der Hersteller betreffen, den Werkstätten technische Informationen zur Verfügung zu stellen?
22. Als wie kritisch bewertet die Bundesregierung das Problem, dass ein Wegfall der Kfz-GVO auch Auswirkungen auf die Sicherheit der Fahrzeuge haben würde, etwa bei der Übermittlung technischer Informationen der Hersteller an die Händler?
23. Worin unterscheidet sich die Kfz-GVO gegenüber der so genannten Schirm-GVO hinsichtlich
- der Mindestlaufzeiten der Verträge,
 - der Mindestfristen für ordentliche Kündigung bzw. Nichtverlängerung eines Vertrages,
 - des Rechts zur Übertragung einer Händlerwerkstatt,
 - eines Schlichtungsverfahrens im Fall von Meinungsverschiedenheiten?
- Sollten nach Ansicht der Bundesregierung diese Sonderregelungen erhalten bleiben, und wenn ja, was will sie dafür tun?
24. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Aktivitäten der GD Wettbewerb zur besseren Rechtssetzung bei der Kfz-GVO an einem Punkt angelangt, an dem der „Bürokratieabbau“ nur noch zum Selbstzweck erfolgt und in Kauf nimmt, dass mit einer Ausdünnung der Rechtsvorschriften die

Rechtsunsicherheit und Abhängigkeit für Marktschwächere zunimmt, und wie begründet die Bundesregierung ihre Antwort?

25. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung des ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), ein Wegfall der Kfz-GVO könnte für den Verbraucher teurer werden, weil die Hersteller versuchen würden, Kunden nur an Fabrikatsbetriebe zu binden?
26. Wie sind derzeit die dünner besiedelten ländlichen Regionen mit Kfz-Werkstätten und -Betrieben versorgt, und was will die Bundesregierung tun, um einer schlechteren Versorgung im ländlichen Raum entgegen zu treten?

Berlin, den 17. November 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion