

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Zimmermann, Dr. Barbara Höll, Werner Dreibus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/11007 –**

### **Beschäftigte und Betriebe vor Liberalisierung im Kfz-Gewerbe schützen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Abs. 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (im Weiteren Kfz-GVO) konkretisiert die Europäische Kommission für den Kfz-Sektor verbindlich die in Artikel 81 Abs. 3 EG sehr abstrakt enthaltenen Voraussetzungen, unter denen eine Ausnahme vom grundsätzlichen Kartellverbot des Artikels 81 Abs. 1 EG möglich ist. Danach ist Artikel 81 Abs. 1 EG auf vertikale Vereinbarungen, welche die Bedingungen betreffen, zu denen die Parteien neue Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeugersatzteile oder Wartungs- und Instandsetzungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge beziehen, verkaufen oder weiterverkaufen können, unter bestimmten, in der Verordnung niedergelegten Voraussetzungen nicht anwendbar. Wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen oder einzelne Vertragsklauseln, die die Voraussetzungen der Kfz-GVO oder des Artikels 81 Abs. 3 EG nicht erfüllen, sind nichtig.

Das primäre Ziel der Kfz-GVO liegt in der Förderung des Wettbewerbs auf dem Kfz-Sektor. Rechtliche Grundlage der Kfz-GVO ist die Verordnung Nr. 19/65/EWG des Rates vom 2. März 1965 über die Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1215/1999. Mit ihr haben die Mitgliedstaaten die Europäische Kommission ermächtigt, gemäß Artikel 81 Abs. 3 EG (ex Artikel 85 Abs. 3) durch Verordnung Artikel 81 Abs. 1 EG (ex Artikel 85 Abs. 1) auf Gruppen von Vereinbarungen für nicht anwendbar zu erklären. Von dieser Ermächtigung hat die Kommission im Kfz-Bereich mit der Kfz-GVO Gebrauch gemacht. Die Laufzeit der Kfz-GVO ist bis 31. Mai 2010 befristet.

Für Gruppen vertikaler Vereinbarungen der anderen Wirtschaftsbranchen gilt die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 der Kommission vom 22. Dezember 1999 über die Anwendung von Artikel 81 Abs. 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen (im Weiteren Vertikal-GVO). Sie läuft ebenfalls am 31. Mai 2010 aus.

Generell gilt, dass die Unternehmen im Wege der Selbsteinschätzung prüfen, ob ihre Vereinbarungen und Verhaltensweisen gegen das Kartellverbot verstoßen (Artikel 1 Abs. 2 Kartellverfahrensverordnung 1/2003). Damit sind auch wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen oder Verhaltensweisen, die die Voraussetzungen nach Artikel 81 Abs. 3 EG erfüllen, ohne eine spezielle Gruppenfreistellungsverordnung vom Kartellverbot des Artikel 81 Abs. 1 EG freigestellt.

Derzeit evaluiert die Europäische Kommission unter Einbindung aller nationalen und europäischen Interessengruppen und der Mitgliedstaaten die Funktionsweise der Kfz-GVO auf der Basis ihres Berichtes vom 28. Mai 2008. Es ist momentan noch nicht abzusehen, ob die Kfz-GVO verlängert, modifiziert oder abgeschafft wird oder ihre Regelungen in der Vertikal-GVO aufgehen. Vorläufig bevorzugt die Europäische Kommission, die Kfz-GVO 2010 auslaufen zu lassen und die Vertikal-GVO auch auf den Kfz-Sektor anzuwenden. Die Vertikal-GVO befindet sich derzeit ebenfalls im Evaluierungsprozess.

Das innerhalb der Bundesregierung zuständige Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie hat am 27. August 2008 nach Anhörung der betroffenen Verbände eine vorläufige Stellungnahme zum Evaluierungsbericht der Kommission abgegeben (siehe [www.bmwi.de/wirtschaft/wirtschaftspolitik/wettbewerbspolitik](http://www.bmwi.de/wirtschaft/wirtschaftspolitik/wettbewerbspolitik)). Dabei wurde auf noch zu klärende Punkte und mögliche Probleme im Zusammenhang mit einem möglichen Wegfall der Kfz-GVO hingewiesen. Die Bundesregierung wird sich endgültig positionieren, wenn die Kommission den Konsultationsprozess abgeschlossen und einen Vorschlag für ihr weiteres Vorgehen vorgelegt hat.

Da es sich bei der Kfz-GVO um eine Verordnung der Kommission handelt, sind Entscheidungen des Europäischen Parlaments und des Rates nicht erforderlich. Aus diesem Grund verfügen die Mitgliedstaaten nur über begrenzte Einflussmöglichkeiten.

1. Wie haben sich die Zahl der Betriebe und die Anzahl der Beschäftigten im Kfz-Gewerbe seit 2002 entwickelt?

Laut Statistischem Bundesamt gab es in Deutschland im Jahre 2006 84 612 Unternehmen, die schwerpunktmäßig im Kfz-Gewerbe (Kfz-Handel, Reparatur, Ersatzteilehandel und Tankstellen) tätig waren. Dies verteilt sich auf rund 105 000 örtliche Einheiten (z. B. Verkaufsstellen, Lager und Verwaltungsgebäude). Diese Unternehmen hatten rund 732 000 Beschäftigte. In den Vorjahren sah es wie folgt aus:

- 2005: 73 469 Unternehmen mit insgesamt 85 028 örtlichen Einheiten (per 31. Dezember 2005) und 658 104 Beschäftigten (per 30. September 2005).
- 2004: 77 044 Unternehmen mit 92 765 örtlichen Einheiten (per 31. Dezember 2004) und 665 904 Beschäftigten (per 30. September 2004).
- 2003: 79 248 Unternehmen mit 87 752 örtlichen Einheiten (per 31. Dezember 2003) und 667 886 Beschäftigten (per 30. September 2003).
- 2002: 56 611 Unternehmen mit 64 413 örtlichen Einheiten (per 31. Dezember 2002) und 578 787 Beschäftigten (per 30. September 2002).

Zwischen 2002 und 2003 wurden die statistischen Parameter geändert, so dass die Angaben dieser Jahre nicht unmittelbar miteinander vergleichbar sind. Für 2007 und 2008 liegen noch keine Daten vor.

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?

Die in der Antwort zu Frage 1 benannten Unternehmen des Kraftfahrzeughandels erzielten im Jahr 2006 einen Umsatz von rund 197 Mrd. Euro. Zum Gesamtumsatz der gewerblichen Wirtschaft trugen sie zu etwa 4 Prozent bei.

Der Umsatz je Unternehmen lag im Kraftfahrzeughandel 2006 bei durchschnittlich ca. 2,3 Mio. Euro. Damit war er zwar deutlich kleiner als der durchschnittliche Umsatz eines Unternehmens im Großhandel im gleichen Zeitraum (ca. 8 Mio. Euro), aber größer als der eines Unternehmens im Einzelhandel (ca. 1,3 Mio. Euro). Je Beschäftigten setzten die Unternehmen des Kraftfahrzeughandels in 2006 rund 269 000 Euro um, gleichzeitig wurde – je Beschäftigter – 3 900 Euro investiert.

Nach diesen Kennzahlen kann von einer gesunden mittelständisch geprägten Branche gesprochen werden. Besonders hoch war der durchschnittliche Umsatz beim Handel mit Kraftfahrzeugen (4,8 Mio. Euro). Den niedrigsten durchschnittlichen Umsatz je Unternehmen erzielten innerhalb des Kraftfahrzeughandels der Bereich der Instandhaltung und der Reparatur von Kraftwagen mit etwa 562 000 Euro.

Der durchschnittliche Umsatz je Unternehmen im Kraftfahrzeughandel unterscheidet sich sehr stark in den einzelnen Größenklassen: Während Kleinunternehmen mit maximal 9 Beschäftigten durchschnittlich rund 575 000 Euro Umsatz je Unternehmen erzielen, waren es bei mittleren Unternehmen mit 10 bis

149 Beschäftigten 7,2 Mio. Euro und bei Großunternehmen mit 250 und mehr Beschäftigten 219,5 Mio. Euro je Unternehmen.

Die Bundesregierung hat keine gesicherten Erkenntnisse darüber, wie das Kfz-Gewerbe von einer möglichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Vorhersagen betroffen sein wird.

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung verharrte der reale Umsatz im deutschen Kraftfahrzeughandel in den letzten Jahren etwa auf demselben Niveau. Allerdings war der Umsatz im Jahr 2006 besonders hoch (nominal +6,6 Prozent und real 4,7 Prozent gegenüber 2005), was auf Vorzieh-Effekte vor der Erhöhung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 2007 zurückzuführen sein dürfte. Im Jahr 2007 lagen die Umsätze nominal um 5,2 Prozent und real um 7,9 Prozent unter den Werten von 2006. Diesen Rückgang im Vergleich 2007/2006 weisen auch andere Teilbranchen des Einzelhandels auf, er ist nicht spezifisch für das Kfz-Gewerbe.

Die Bundesregierung hat noch keine gesicherten Erkenntnisse darüber, wie die Umsatzentwicklung in diesem Jahr ausfällt. Sie kann auch noch nicht genau abschätzen, wie sich die weltweiten Probleme auf den Finanzmärkten auf das Kraftfahrzeuggewerbe auswirken werden. Es gibt Anzeichen dafür, dass der Inlandsmarkt gesättigt ist und – da sich die Fahrzeugqualität in den letzten Jahren stetig verbessert hat – geplante Neuanschaffungen verschoben wurden. Auch der zuletzt sehr hohe Preis für Kraftstoffe und noch anstehende Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Einsparung werden einen Einfluss auf das Kaufverhalten der Bürger haben.

Im Oktober 2008 ist die Zahl der Neuzulassungen bei Pkw mit rund 258 800 Fahrzeugen um rund 8 Prozent gegenüber den Vorjahresmonat zurückgegangen. Dabei waren ausländische Marken mit –17 Prozent stärker als deutsche Konzernmarken mit –4 Prozent betroffen. Bei den Nutzfahrzeugen war mit 28 960 Fahrzeugen ein Rückgang von 5 Prozent zu verzeichnen.

Über das gesamte Jahr gesehen ist eine stärkere Nivellierung der Zulassungszahlen feststellbar: Mit rund 1,8 Mio. Pkw überstieg die Zahl der Neuzulassungen den Vorjahreswert um 1 Prozent und bei Nutzfahrzeugen wurden mit 285 800 Neuzulassungen sogar 4 Prozent mehr Nutzfahrzeuge zugelassen als im Vorjahr.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Kfz-GVO zugunsten der Verbraucher auf eine Förderung des Wettbewerbs beim Verkauf von Neufahrzeugen und Ersatzteilen sowie bei Serviceleistungen zielt. Da der Konsultationsprozess über die Wirkungsweise der seit 2002 geltenden Kfz-GVO noch im vollen Gange ist, kann die Bundesregierung derzeit noch keine abschließende Beurteilung abgeben, inwiefern dieses Ziel erreicht wurde.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung der derzeitigen Kfz-GVO bezogen auf den Schutz der Arbeits- und Ausbildungsplätze und sozialer Standards?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über einen vermehrten Ausstieg von Arbeitgebern des Kfz-Gewerbes aus der Tarifbindung vor. Sie sieht im Ausstieg aus der Tarifbindung auch allgemein keine angemessene Reaktion auf eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage in einer Branche.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Bundesregierung hat Ende 2006 mit der „Initiative 50plus“ ein Bündel an Maßnahmen zur Verbesserung der Beschäftigungschancen älterer Menschen verabschiedet. Wichtige Maßnahmen der „Initiative 50plus“ sind im „Gesetz zur Verbesserung der Beschäftigungschancen älterer Menschen“ enthalten, das seit 1. Mai 2007 in Kraft ist. Es trägt beispielsweise dazu bei, die berufliche Weiterbildung Älterer gezielt zu fördern und setzt damit ein deutliches Signal in Richtung lebenslanges Lernen. Außerdem werden durch einen veränderten Eingliederungszuschuss für Unternehmen, die Ältere einstellen, sowie einen Kombilohn für ältere Beschäftigte Einstellungsbarrieren für Ältere abgebaut.

Gleichzeitig werden ältere Langzeitarbeitslose durch das Bundesprogramm „Perspektive 50plus – Beschäftigungspakte für Ältere in den Regionen“ bei der Wiedereingliederung in den ersten Arbeitsmarkt intensiv durch 62 regionale Beschäftigungspakte unterstützt. In der ersten Programmphase konnten zwischen Oktober 2005 und Dezember 2007 über 22 500 Integrationen älterer Langzeitarbeitsloser in den allgemeinen Arbeitsmarkt erzielt werden. Die Verlängerung und regionale Ausweitung des Bundesprogramms im Zeitraum von 2008 bis 2010 wird zeigen, dass auch weiterhin das Potential der älteren Langzeitarbeitslosen für den allgemeinen Arbeitsmarkt genutzt werden kann. In der zweiten Programmphase sollen bis zu 200 000 ältere Langzeitarbeitslose aktiviert werden und hieraus bis zu 50 000 Integrationen erzielt werden.

Mit der ebenfalls zur „Initiative 50plus“ gehörenden „Initiative Neue Qualität der Arbeit“ (INQA) wird unter anderem die Schaffung gesundheits- und leistungsfördernder Arbeitsbedingungen gefördert, die zum Erhalt und zur Verbesserung der Beschäftigungsfähigkeit Älterer beitragen. Außerdem werden Unternehmen bei der Umsetzung einer nachhaltigen Personalpolitik unterstützt sowie für eine lebenslange Qualifikation ihrer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen motiviert.

8. Inwiefern erfordern nach Ansicht der Bundesregierung die ungleichen Machtverhältnisse zwischen großen Automobilherstellern und kleinen und mittelständischen Kfz-Händlern und Werkstätten eine rechtliche Regulierung?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Mit Artikel 81 und Artikel 82 EG – und im nationalen Bereich mit §§ 1, 19 und 20 GWB – besteht ein Rechtsrahmen, der einen wirksamen Schutz vor unzulässigen Vereinbarungen und Verhaltensweisen und vor missbräuchlicher Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung bietet. Ob darüber hinaus für die Kfz-Branche über 2010 hinaus weiterer Regelungsbedarf besteht, wird im derzeitigen Evaluierungsprozess der Kfz-GVO geprüft.

9. Wann ist mit einem neuen Bericht oder einer Mitteilung der Kommission zum weiteren Verlauf der Kfz-GVO zu rechnen?

Die Europäische Kommission wertet derzeit die eingegangenen Stellungnahmen aus und wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2009 ihr Bewertungsergebnis und einen Vorschlag für das weitere Vorgehen bekannt geben.

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?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 10 bis 12 zusammen beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Die Bundesregierung wird sich erst positionieren, wenn die Kommission den Konsultationsprozess abgeschlossen und einen Vorschlag für ihr weiteres Vorgehen vorgelegt hat.

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?

Die Generaldirektion Wettbewerb ist innerhalb der Europäischen Kommission die für die Anwendung der Artikel 81 ff. EG zuständige Generaldirektion. Vorschläge für Rechtstexte – wie z. B. Verordnungen – werden von der gesamten Europäischen Kommission vorgelegt und beschlossen. In Entscheidungen der Europäischen Kommission, die auf der Grundlage aller zu berücksichtigenden Bestimmungen des EG-Vertrages zu treffen sind, fließen daher die Auffassungen aller Generaldirektionen ein.

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?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Die Bundesregierung muss sich zunächst selbst positionieren. Die Einbindung in den Evaluierungsprozess erfolgt durch das zuständige BMWi.

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?

Stellungnahmen des Europäischen Parlaments sind der Bundesregierung derzeit nicht bekannt. Die laufende Evaluierung der Kfz-GVO ist ein offener Konsultationsprozess, zu dem sich auch das Europäische Parlament – jetzt oder sobald die Ergebnisse vorliegen – äußern kann.

16. Welche Haltung haben die anderen EU-Mitgliedsländer zum Kfz-GVO-Evaluierungsbericht der EU-Kommission?

Die abschließende Haltung der anderen EU-Mitgliedstaaten zum Evaluierungsbericht der Europäischen Kommission ist der Bundesregierung nicht bekannt. Vorläufige Stellungnahmen einiger Dienststellen der anderen Mitgliedstaaten sind seit dem 21. November 2008 im Internet unter ([http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/consultations/motor\\_vehicle\\_comments/index.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/consultations/motor_vehicle_comments/index.html)) einsehbar.

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?

Der Bundesregierung ist eine derartige Antwort nicht bekannt. Im Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 18 und 19 zusammen beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 10 bis 12 wird verwiesen.

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?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Die Kfz-GVO regelt die Voraussetzungen, unter denen wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen im Kfz-Sektor vom Kartellverbot freigestellt werden können. Die Qualifikation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ist kein unmittelbarer Regelungsinhalt.

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?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 21 und 22 zusammen beantwortet.

Die Kfz-GVO regelt die kartellrechtliche Zulässigkeit von bestimmten Vereinbarungen; ihr sind keine Ansprüche auf die Weitergabe von technischen Informationen zu entnehmen. Unbestritten ist der Zugang zu technischen Informationen eine Voraussetzung für den Marktzugang unabhängiger Marktteilnehmer.

Mit der

- Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171, S. 1 vom 29. Juni 2007) in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199, S. 1 vom 28. Juli 2008) sowie
- im Rat kurz vor der Annahme stehenden Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

werden zukünftig die Wartungs- und Reparaturinformationen für Kraftfahrzeuge für alle Marktteilnehmer geregelt.

In Bezug auf Kraftfahrzeuge bis Euro 4 (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) und Euro V (Nutzfahrzeuge) könnte damit offen sein, wie ab 2010 der Zugang zu deren technischen Informationen gewährleistet werden kann. Darauf wird in der Stellungnahme des BMWi vom 27. August 2008 verwiesen.

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?

In der Kfz-GVO sind explizite Regelungen über die Freistellung hinsichtlich bestimmter Vertragslaufzeiten, Kündigungsfristen, Schiedsgerichtsverfahren und in Bezug auf Werkstattübertragungen enthalten. In der Vertikal-GVO, die für alle anderen Wirtschaftsbereiche zur Anwendung kommt, gibt es derartige Regelungen nicht. Hier gelten dafür die Artikel 81 und 82 EG und die allgemeinen Bestimmungen des Zivilrechts.

Sollte die Bundesregierung am Ende des Evaluierungsprozesses weiterhin Regelungsbedarf sehen, wird sie sich für eine entsprechende Lösung einsetzen.

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?

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich die Anstrengungen der Europäischen Kommission, im Sinne einer besseren Rechtssetzung Regelungen abzubauen. Dabei sollte die Entscheidung über den Wegfall oder die Beibehaltung einer Regelung an den jeweils zu erwartenden Auswirkungen auf die konkreten Marktverhältnisse ausgerichtet werden. Insofern begrüßt die Bundesregierung den von der Europäischen Kommission eingeleiteten Evaluierungsprozess über die Funktionsweise der Kfz-GVO. Er wird mehr Klarheit über den künftigen Regelungsbedarf bringen.

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?

Mögliche Auswirkungen einer wegfallenden Kfz-GVO können derzeit nicht abschließend beurteilt werden, da der Inhalt der dann ggf. zur Anwendung kommenden (neuen) Vertikal-GVO ebenso wenig bekannt ist wie eine fundierte Einschätzung, ob die Kfz-GVO für den Verbraucher zu günstigeren Preisen geführt hat.

Es ist jedenfalls grundsätzlich zu erwarten, dass das Nachfrageverhalten der Verbraucher einen wesentlichen Einfluss auf das Preisniveau nehmen wird.

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?

Der Bundesregierung ist kein Mangel an Versorgung mit Kfz-Werkstätten in dünner besiedelten ländlichen Regionen bekannt. Die Bundesregierung plant daher auch keine Maßnahmen in diesem Bereich.



