



**EAIVT /** Auch freie Autohändler machen sich Sorgen um die GVO. Aber andere als Fabrikatsbetriebe.

# Spielball

VON DORIS PLATE

**F**abrikatshandel und Freier Handel wachsen zusammen. In den Reihen der Freien sind viele Ex-Fabrikathändler. Viele Fabrikathändler beschaffen sich auch Fahrzeuge über den Freien Einkauf. Dieser Trend wurde auch bei der jüngsten Tagung des europäischen Verbandes der freien Fahrzeughändler (EAIVT) Anfang Juni wieder deutlich. Über 200 Vertreter von 120 Firmen aus 25 Ländern waren nach Hamburg gekommen, um Geschäftskontakte zu knüpfen und zu pflegen. Das alles unter dem Gütesiegel des EAIVT, der hohe Eintrittsschwellen hat.

Die Pausen sind sehr wichtig bei diesen Treffen, bieten sie doch Gelegenheit für den

intensiven Austausch von guten Einkaufs- und Verkaufsmöglichkeiten sowie Tipps fürs tägliche Geschäft. Aufgezeigt wurden z. B. auch Geschäftschancen in Ungarn, Einkauf von Neuwagen, Verkauf von 2 bis 5 Jahre alten GW, Importmöglichkeiten aus USA oder die im Herbst startenden Aktivitäten von Mannheim Auctions.

Die Kfz-GVO ist permanentes Tagungsthema. Auch diesmal wurde über die Auswirkungen des Auslaufens der GVO auf das Geschäft der freien Händler diskutiert. Axel Bierer von der EU-Kommission hielt einen Einführungsvortrag. Sein Tenor: Die EU-Kommission will Stabilität. Die ab 2010 geltende Schirm-GVO werde sich nicht

grundsätzlich von der derzeitigen unterscheiden. Sie solle lediglich leichter verständlich sein. Es bleibe beim Autorisierungsanspruch im Service. Und: Für freie Händler würde sich nicht viel ändern.

## Verlust der Mitte?

Die anschließende Diskussion war äußerst rege und zeigte: Auch die freien Händler machen sich Sorgen um die GVO, aber andere als der Fabrikatshandel. Bei der Frage Erhalt oder Wegfall der Kfz-GVO zeigten sich die Freien uneinheitlich: Während der deutsche Mitgliedsverband BfI für den Erhalt der Kfz-GVO ist und „nur“ gegen Behinderungen bei der Vermittlung kämpft, sprach sich EAIVT-Präsident Marco Belfanti vor allem für mehr Möglichkeiten im Vertragshandel aus. Er wünscht sich vor allem, dass Tageszulassungen nicht mehr als Neuwagen gelten und damit frei handelbar sind.

Ansgar Klein vom Mitgliedsverband BVfK sieht im Wegfall der Kfz-GVO das geringere Übel: „Nach einer Befreiung von allen Fesseln, welche die Hersteller den Vertragshändlern geschickt zu ihrem wirtschaftlichen Nutzen (der Hersteller, Anm. d. Red.) angelegt haben, hätte der Markt eine Chance, sich neu zu organisieren.“ Generell befürchtet er aber, dass im Spektrum des gesamten Handels die Mitte wegbrechen wird. „Am Ende werden eine Vielzahl kleiner Händler und Vermittler – freie wie vertragsgebundene – und eine geringe Zahl großer Gruppen übrig bleiben.“ Das befürchtet auch BfI-Präsident Dr. Thomas Herzig: „Mit weniger Regeln bekommen wir nicht unbedingt mehr Wettbewerb. Die Starken setzen sich durch.“



**Erreichte Verbesserungen beim Import von Skoda-Fahrzeugen aus Dänemark: Dr. Thomas Herzig (r.), Präsident des Bundesverbandes der freien Kfz-Importeure (BfI), im Gespräch mit Axel Bierer von der EU-Kommission.**



**Will, dass Tageszulassungen nicht mehr als Neuwagen gelten und so frei handelbar sind: EAIVT-Präsident Marco Belfanti**



**Auch für freie Händler wird der Markt härter: Dieter Führer aus Wien (r.) im Gespräch mit Riccardo Raffaelli, Promo Group, Mailand**