

Integration auf dem EU-Binnenmarkt

Harmonisierung im europäischen Kraftfahrzeughandel?

1

Von: Stefan Henn
stefanhenn@wfeb.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung – Der Europäische Binnenmarkt.....	2
2. Kraftfahrzeughandel auf dem europäischen Markt.....	5
2.1 Zulassungsdokumente.....	6
2.2 Interessenkonflikt bei der Harmonisierung des europäischen KFZ- Marktes.....	10
3. Hintergründe einer Blockierung des europäischen Kraftfahrzeughandels durch die Hersteller.....	12
4. Fazit.....	15
5. Literaturverzeichnis.....	18

1. Einleitung - Der Europäische Binnenmarkt

Die Schaffung eines europäischen Binnenmarktraumes ohne nationalstaatliche Grenzen im Inneren gehört zu den grundsätzlichen Zielsetzungen der europäischen Integration seit den Römischen Verträgen im Jahre 1957.

Durch den schrittweisen Abbau von Zöllen sowie Verbote von mengenmäßigen Beschränkungen des Handels zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) sollte zunächst das Ziel einer Zollunion und der Verwirklichung eines

gemeinsamen Marktes erreicht werden. Die vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes, freier Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr, welche bereits in den Römischen Verträgen festgelegt wurden, stellen die Grundpfeiler der europäischen Marktintegration dar.

Mit der Vollendung der Zollunion im Jahre 1968 war die erste Etappe zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Binnenmarktes erreicht.¹ Jedoch stellte diese Zollunion noch keinen wirklichen Binnenmarkt dar. Weiterhin existierende Handelshemmnisse wie spezielle nationale Zulassungsnormen, welche häufig einem Verbot von bestimmten Importen entsprachen, oder auch Einfuhrbeschränkungen erschwerten den freien Handel auf einem gemeinsamen europäischen Markt. Solche Handelshemmnisse wurden zum Teil durch Urteile des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) beseitigt.² Produkte die rechtmäßig in einem EU-Mitgliedsstaat hergestellt und in den Markt gekommen sind, sollen überall in der Gemeinschaft gehandelt werden dürfen.

Jedoch erst das 1985 unter dem damaligen Kommissionspräsidenten Jacques Delors angenommene Binnenmarktprogramm schaffte nachhaltig verbesserte Rahmenbedingungen. Die darauf folgende Einheitliche Europäische Akte (EEA) war die erste große Reform der Gründungsverträge der Europäischen Gemeinschaft. Sie trat am 1. Juli 1987 in Kraft. Die Einheitliche Europäische Akte verpflichtet die Gemeinschaft zur Vollendung des Binnenmarktes bis zu einem

¹ Vgl. Friedrich Heinemann, Der Binnenmarkt, in: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 279/2005. Europäische Union. Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn, 2005. (S. 32).

² Verschiedenen Urteile (berühmtestes Beispiel ist hier das „Cassis de Dijon-Urteil“ von 1979) setzten die Warenverkehrsfreiheit gegen protektionistische Produktstandards verschiedener Nationalstaaten durch.

konkreten Datum, dem 31. Dezember 1992. Politische Grundlage für diese Vertragsänderung ist das Weißbuch der Europäischen Kommission vom 14. Juni 1985.³ Dieses Weißbuch der Kommission umfasst neben dem Abbau materieller- (Abschaffung der Grenzkontrollen an Binnengrenzen), technischer- (Nationale Standards, sowie Prüfverfahren) und steuerlicher Schranken (besonders im Bereich indirekter Steuern) weitere Schritte zur Integration des europäischen Marktes.

Am 1. Januar 1993 wurde dann offiziell das Projekt eines einheitlichen Marktes innerhalb Europäischen Union vollendet. Mit über 450 Millionen Verbrauchern und einer Wirtschaftsleistung von über 10,1 Billionen Euro ist der europäische Binnenmarkt der größte einheitliche Markt der industrialisierten Welt.⁴

Betrachtet man sich die europäische Integration auf dem Binnenmarkt jedoch einmal abseits der Beteuerungen über eine Vollendung und der Garantie der vier Grundfreiheiten, stößt man nicht selten auf Widersprüche. Selbst 16 Jahre nach dem Zieldatum steht eine rechtliche Vollendung des Binnenmarktes noch aus. Um auch künftig vom wachstumsfördernden Potential des Binnenmarktes profitieren zu können sieht die Kommission der Europäischen Union u.a. die Schaffung eines Mehrwertes für Bürger, Verbraucher sowie für kleinere und mittlere Unternehmen als eine Kernleistung

³ Vgl. Einheitliche Europäische Akte, Europalexikon der Bundesregierung. Online abrufbar unter: <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Lexikon/EUGlossar/E/2005-11-21-einheitliche-europaeische-akte-eea-.html> (22.03.2010).

⁴ Vgl. Angaben aus dem Europalexikon der Bundesregierung. Stand 2004. Online abrufbar unter: http://www.bundesregierung.de/nn_1278/Content/DE/Lexikon/EUGlossar/B/2005-11-22-binnenmarkt.html (22.03.2010).

zukünftiger Binnenmarktpolitik.⁵ Viele der von der Kommission ins Auge gefassten kleineren und mittleren Unternehmen befinden sich im Bereich des Kraftfahrzeughandels auf dem europäischen Binnenmarkt.

Die folgende Analyse wird anhand praktischer Erfahrungsberichte des Dienstleisters AUCOTRAS GMBH⁶ sowie Quellen seitens der EU (Richtlinien, Verordnungen) und Urteilen des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) erörtern, ob man im Bereich des Kraftfahrzeughandels auf dem Binnenmarkt von gelungener europäischer Integration sprechen kann.

2. Kraftfahrzeughandel auf dem europäischen Markt

Schätzungen für das Jahr 2000, die auf von den Mitgliedstaaten bereitgestellten vorläufigen Daten beruhen, besagen, dass im Kraftfahrzeughandel der EU fast 3 Mio. Menschen beschäftigt sind. Diese Zahl entspricht 14% der Gesamtbeschäftigung im Handel in der EU. In der Bundesrepublik sind in diesem Sektor ca. 441 000 Menschen beschäftigt.⁷

Somit stellt der Kraftfahrzeughandel einen wichtigen Bestandteil des europäischen Binnenmarktes dar, dessen wirtschaftliche Bedeutung nicht zu unterschätzen ist. Jedoch bestehen zum Teil große

⁵ Vgl. Arnd Busche, Aktuelle Binnenmarktpolitik, in: Weidenfeld/ Wessels (Hrsg.) Europa von A-Z. Bonn, 2009. (S. 101).

⁶ Die Dienstleistungs-GmbH *Acotras* (sowie das Vorgängerunternehmen) ist seit fast 20 Jahren als Dienstleister im Bereich Fahrzeugimport tätig. Im Bereich der Beantragung von Zulassungsbescheinigungen hat sich die *Aucotras* GmbH darauf spezialisiert, Fahrzeugbriefe auf Basis eines COC-Papiers erstellen zu lassen.

⁷ Vgl. Joachim Hubertus, Kraftfahrzeughandel in der EU, in: Statistik kurz gefasst. Industrie, Handel und Dienstleistungen, Nr. 13. Luxemburg, 2002. (S. 2).

Unterschiede zwischen den einzelnen Marktteilnehmern. Hier treffen die Interessen der großen Kraftfahrzeughersteller und der vertraglich an diese gebundenen Vertragsautohändler auf die Interessen der meist wirtschaftlich schwächeren freien Kraftfahrzeughändler. Dieser Interessenkonflikt wird mit aller Härte geführt und untergräbt in nicht geringen Teilen die von der EU angestrebte Freiheit des gemeinsamen Marktes. Im Folgenden wird erläutert, wie und an welchen Stellen hier durch das Handeln bestimmter Akteure die europäische Integration auf dem Binnenmarkt blockiert wird.

2.1 Zulassungsdokumente

Die Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ([70/156/EWG](#)) ist der erste Schritt der europäischen Marktintegration hin zur überstaatlichen Einheitlichkeit von Zulassungsdokumenten für Kraftfahrzeuge. Sie sollte zur Grundlage der meisten weiteren Rechtsakte der Union im Bereich der Kraftfahrzeugzulassung werden.

Hier ging es darum, die unterschiedlichen Bestimmungen für Kraftfahrzeuge und deren Zulassung in den einzelnen EU-Staaten zu harmonisieren. Nach Ansicht des Rates der Europäischen Union sind „ (...) diese Bestimmungen von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; dadurch wird der Warenverkehr innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft behindert.“⁸

Im Zuge der Schaffung eines europäischen Marktes, der den

⁸ Vgl. Richtlinie 70/156/EWG des Rates. Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970L0156:20060704:DE:PDF> (24.03.2010).

vertraglich festgelegten vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes entspricht, wurde an dieser Stelle eine europaweite Angleichung der Zulassungsbestimmungen für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben. Der Gesetzgeber führt aus: „(...) Hemmnisse für die Errichtung und das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes lassen sich verringern und sogar beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten in Ergänzung oder an Stelle ihrer derzeitigen Rechtsvorschriften gleiche Vorschriften erlassen.“⁹

In Artikel 2 dieser Richtlinie wird auch eindeutig die Verantwortlichkeit des Herstellers bei der Beschaffung der nötigen Zulassungsdokumente hervorgehoben. Der Hersteller ist hier als die Person oder Stelle identifiziert, „(...) die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist.“¹⁰

7

Somit ist es auch der Hersteller, der gemäß Artikel 6 der Richtlinie in seiner Eigenschaft als Inhaber einer Fahrzeug-Typgenehmigung jedem entsprechend dem genehmigten Typ hergestellten vollständigen oder unvollständigen Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung beilegt.¹¹ Dadurch wird eindeutig festgelegt, dass der Hersteller verpflichtet ist, die nötigen Zulassungsdokumente zu beschaffen.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie führten zu einer Vereinheitlichung

⁹ Vgl. Richtlinie 70/156/EWG des Rates. Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970L0156:20060704:DE:PDF> (24.03.2010).

¹⁰ Vgl. ebd. (Art. 2).

¹¹ Vgl. ebd. (Art. 6).

des Genehmigungsverfahrens der Zulassung von Fahrzeugen auf dem europäischen Markt.

Als nächste Etappe der europäischen Integration im Segment Kraftfahrzeughandel ist die Richtlinie [1999/37/EG](#) des Rates vom 29. April 1999 zu nennen. Auch hier wird erneut das Ziel der Schaffung eines gemeinsamen europäischen Binnenmarktes hervorgehoben. Die Gewährung der vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes ist immer noch vorrangiges Ziel der Akteure der europäischen Marktintegration. In der Richtlinie heißt es: „(...) der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs-, und Kapitalverkehr gemäß den Bestimmungen des Vertrages gewährleistet sind.“¹²

Der Aspekt der Harmonisierung von Abläufen auf dem europäischen Markt wird hier deutlich, indem es in Artikel 4 heißt, dass die in einem Mitgliedsstaat ausgestellten Zulassungsdokumente in allen anderen Mitgliedsstaaten anerkannt werden müssen.¹³ Es folgten weitere Abänderungen der bereits genannten Richtlinie 70/156/EWG. Seit 1970 ist diese Richtlinie das wichtigste Rechtsinstrument für die Harmonisierung des Binnenmarktes im Bereich des Kraftfahrzeughandels. Zur Anpassung an die ständige Weiterentwicklung der Branche wurde die Richtlinie häufig geändert. Als erste Neufassung wurden durch die Richtlinie [2001/116/EG](#) neue technischen Bestimmungen eingeführt, die für die Typgenehmigung

¹² Vgl. Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge. Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:138:0057:0065:DE:PDF> (24.03.2010).

¹³ Vgl. Art 4, Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge. Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:138:0057:0065:DE:PDF> (24.03.2010).

von Nutzfahrzeugen in der Praxis erforderlich sind.¹⁴

Eine der jüngsten Änderungen der Richtlinie 70/156/EWG ist Richtlinie [2007/46/EG](#). Sie trat 2007 in Kraft und hatte eine Umsetzungsfrist bis April 2009. Stärkung der Integration des europäischen Binnenmarktes ist auch hier einer der Hauptbeweggründe. Vor dem eigentlichen Gesetzestext heißt es: „Im Interesse der Verwirklichung und des Funktionierens des Binnenmarktes der Gemeinschaft sollten die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein gemeinschaftliches Genehmigungsverfahren ersetzt werden, das auf dem Grundsatz einer vollständigen Harmonisierung beruht.“¹⁵ Die Schaffung eines funktionsfähigen europäischen Marktes durch Harmonisierung ist wie bereits in der grundlegenden Richtlinie von 1970 weiterhin Antriebsfeder der verantwortlichen Akteure in Brüssel. Auch die Verantwortung der Hersteller beim Prozess der Zulassung von Kraftfahrzeugen bleibt bestehen. Laut Artikel 5 der Richtlinie 2007/46/EG ist es der Hersteller, der gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Genehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung einer übereinstimmenden Produktion verantwortlich ist.¹⁶

Zusammenfassend wird deutlich, dass die europäische Ebene bereits seit den 1970er Jahren versucht, die europäische Integration im Bereich des Kraftfahrzeughandels auf dem Binnenmarkt voranzutreiben. Ziel ist es, die vier Grundfreiheiten des

¹⁴ Vgl. EG-Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge. Online abrufbar unter: http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/technical_implications_road_safety/n26100_de.htm (24.03.2010).

¹⁵ Vgl. Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen (...). Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:263:0001:01:DE:HTML> (24.03.2010).

¹⁶ Vgl. ebd. (Art. 5).

Binnenmarktes auch in dieser Branche zu verwirklichen.

In die Pflicht genommen werden neben den Mitgliedsstaaten aber auch die Hersteller von Kraftfahrzeugen oder Bauteilen von diesen. Im Folgenden werden die Hersteller und deren Haltung zu wachsender europäischer Integration im Kraftfahrzeughandel betrachtet werden.

2.2 Interessenkonflikt bei der Harmonisierung des europäischen KFZ-Marktes

Wie bereits deutlich wurde, spielen die Kraftfahrzeughersteller bei dem Prozess der Typgenehmigung und Zulassung eine entscheidende Rolle.

Ihre Pflicht ist es, die notwendigen Dokumente beim einen Verkauf von Kraftfahrzeugen in einen anderen EU-Mitgliedsstaat mitzuliefern.

Die Fahrzeughersteller beliefern ausschließlich ihre Vertragshändler sowie Großabnehmer (Konzerne, Autovermietungen etc.). Freie Händler werden von den Herstellern nicht bedient. In aller Regel verfügen die Hersteller über ein zweistufiges Vertriebsnetz bestehend aus A-Händlern und B-Händlern. Die Hersteller beliefern ausschließlich die A-Händler. Die B-Händler müssen sich bei den A-Händlern bedienen.¹⁷ Die sogenannten „freie“ Kraftfahrzeughändler, sprich B-Händler, die nicht Vertragspartner eines Herstellers sind und somit nicht in dessen Vertragsnetzwerk operieren, erfahren hier deutliche Nachteile. Häufig kommt es vor, dass die Hersteller die

¹⁷ Vgl. Beispiel aus dem Erfahrungsbericht der AUCOTRAS GMBH mit reimportierten Fahrzeugen innerhalb der EU.

benötigten Zulassungsdokumente zurückhalten und dem „freien“ Händler, nach Erwerb eines Kraftfahrzeugs, nicht zukommen lassen. In einem solchen Fall können die vom Händler in einem anderen EU-Mitgliedsstaat erworbenen Fahrzeuge nicht zugelassen werden, da die dafür erforderlichen Dokumente fehlen.

Hier entsteht ein nicht selten hoher wirtschaftlicher Schaden für den „freien“ Händler, da dieser seine Ware, mit deren wirtschaftlichen Wert er kalkuliert hat, nicht in den Vertrieb bringen kann, weil ihm die Zulassungsdokumente vom Hersteller vorenthalten werden.

Andererseits kommt es zu einer bevorzugten Behandlung der Händler, welche vertraglich an das Vertriebsnetz der Hersteller gebunden sind. Solange diese sog. Vertragshändler den wirtschaftlichen Interessen (z.B. Verkauf von Fahrzeugen nur in dem Land, für welches Sie vom Hersteller bestimmt waren, um Verlust durch Währungsschwankungen zu entgehen) des Herstellers beim Verkauf der Kraftfahrzeuge nachkommen, erhalten diese auch erleichterten Zugang zu den nötigen Zulassungsdokumenten.

Das Verhalten der Hersteller verhindert bzw. verzögert somit den freien Warenverkehr innerhalb des europäischen Binnenmarktes im Bereich des Kraftfahrzeughandels. Der freie Verkehr von Kraftfahrzeugen auf dem Binnenmarkt wird durch das Zurückhalten von notwendigen Dokumenten seitens der Hersteller behindert. Hier kann durchaus von einem bewussten Handeln gegen die Bestrebungen der Europäischen Union, einen gemeinsamen europäischen Markt ohne Handelshemmnisse aufzubauen, gesprochen werden. Die durch die Umsetzung der bereits genannten

Richtlinien angestrebte Harmonisierung der Zulassungsdokumente und der damit einhergehenden Verantwortung der Hersteller zu deren Bereitstellung wird durch das bewusste Verzögerung dieser Prozesse seitens der Hersteller untergraben.

Anschließend sollen die Gründe der Hersteller erörtert werden, den Prozess der europäischen Harmonisierung des Kraftfahrzeughandels auf dem Binnenmarkt zu blockieren.

3. Hintergründe einer Blockierung des europäischen Kraftfahrzeughandels durch die Hersteller

Die Hintergründe der Zurückhaltung von Zulassungsdokumenten auch gegen bestehendes europäisches Recht durch die Hersteller sind wirtschaftlicher Natur.

Die Angleichung der Zulassung und der damit verbundene erleichterte Export von Fahrzeug innerhalb des europäischen Binnenmarktes hat zur Folge, dass Fahrzeuge, die vom Hersteller für den Markt eines bestimmten EU-Landes vorgesehen waren nun leichter in einem anderen Mitgliedsstaaten auf den Markt gebracht werden können.

Für den Fall einer Währungsschwankung, in der Zeit vor Einführung des Euro als gemeinsame Währung, kamen wirtschaftliche Verluste auf den Hersteller zu. Ab September 1992 und im Jahr 1993 sank der Wert der italienischen Lira im Verhältnis zu D-Mark sehr stark. Somit war aufgrund der sich ergebenden Preisdifferenzen der Export von Fahrzeugen von Italien nach Deutschland wirtschaftlich interessant. Da entsprechende Fahrzeuge von den Herstellern jedoch für den Verkauf auf dem italienischen Markt (und zu den dortigen

Konditionen) vorgesehen waren, stellte ein Export der Fahrzeuge, aufgrund der starken Währungsunterschiede, nach Deutschland einen Verlust dar.

Um dies zu verhindern versuchten die Hersteller (in diesem Fall Volkswagen und Audi) Druck auf ihre Vertragshändler in Italien auszuüben, da diese die Verkaufspreise nicht anhoben. Es wurde den sogar Händlern mit der Kündigung ihres Händlervertrages gedroht. Die Hersteller verlangten, dass ihre Händler nur noch Fahrzeuge an italienische Kunden verkaufen, um einen Export der Fahrzeuge nach z.B. Deutschland oder Österreich zu verhindern.¹⁸

Aufmerksam wurde die Kommission durch Schreiben deutscher und österreichischer Verbraucher, die sich über „Hindernisse beim Erwerb neuer Kraftfahrzeuge der genannten Marken in Italien zum anschließenden Reexport nach Deutschland oder Österreich beschwerten.“¹⁹ Hier wurde der Erwerb der Fahrzeuge in Deutschland bzw. Österreich durch die Hersteller erschwert, indem Dokumente zurückgehalten wurden oder dadurch, dass man italienische Kunden bevorzugt behandelte.

Zum Schutz ihrer eigenen Vertriebsnetze wurden in diesem Fall seitens der Hersteller Maßnahmen zur Marktabschottung betrieben. Eine Politik der Marktabschottung widerspricht jedoch dem Grundsatz der Warenverkehrsfreiheit auf dem europäischen Binnenmarkt. Hier ist eindeutig zu erkennen, dass die Hersteller ihre eigenen

¹⁸ Vgl. Urteil des EuGH vom 18.11.2003, Volkswagen AG gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften. Rechtssache C-338/00P, in: Sammlung der Rechtsprechung 2003 S. I-09189. Recherchiert unter juris.de am 24.03.2010.

¹⁹ Vgl. ebd. (Rechtlicher Rahmen, 9).

wirtschaftlichen Interessen über das Ziel der Verwirklichung eines gemeinsamen Binnenmarktes ohne Handelshemmnisse setzen.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) stellte fest, dass die Hersteller in diesem Fall nicht ermächtigt sind, Maßnahmen zu betreiben, die zu einer Abschottung der Märkte beitragen.²⁰ Weiterhin wurde eine Geldbuße von 90 Millionen Euro gegen die genannten Hersteller verhängt.

Die Entscheidung des EuGH gegen das Vorgehen der Hersteller machte den Gegensatz von wirtschaftlichen Interessen Einzelner und dem übergeordneten Ziel der Harmonisierung der europäischen Märkte deutlich und zeigt, dass die Verwirklichung des Binnenmarktes in vielen Branchen auf dem Gerichtsweg erstritten werden muss.

Wie dieser Rechtsstreit zeigt, liegt es im Interesse der Hersteller ihre eigenen Vertriebsnetze mit ihren Vertragshändlern zu schützen. Dies geschieht jedoch häufig auf Kosten der Grundsätze des europäischen Binnenmarktes und letztlich auf Kosten der Verbraucher.

Ein weiterer Aspekt sind die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze der EU-Staaten. Die Hersteller platzieren ihre Fahrzeuge auf unterschiedlichen Märkten. Innerhalb der EU existieren sehr unterschiedliche Mehrwertsteuersätze (Normalsatz zwischen 15 und 25%). Damit die Fahrzeuge in Hochsteuerländern wie z. B. Dänemark noch Abnehmer finden, müssen die Nettopreise in Dänemark niedriger sein als in Deutschland. Wenn ein Fahrzeug für den Endkunden 100 Geldeinheiten kosten soll, darf das Fahrzeug netto

²⁰ Vgl. ebd. (Leitsätze des Urteils, Randnummer 49).

nur 80 Geldeinheiten kosten (100/1,25). In Deutschland beträgt der Nettopreis hingegen 84,03 Geldeinheiten (100/1,19). Wird das Fahrzeug nun reimportiert kostet es den Endverbraucher (unter Außerachtlassung von Kosten und Händlermargen) 95,20 Geldeinheiten. Für den Endabnehmer ergibt sich so eine Preisdifferenz in Höhe von 4,80 Geldeinheiten. Hinzu kommt, dass der Händler das Fahrzeug zu einem günstigeren Endpreis abgeben muss, um im Wettbewerb mit den anderen Herstellern zu bestehen. Der Endkundenpreis soll beispielsweise 95 Geldeinheiten betragen. Der Nettopreis in Dänemark würde demnach 76 Geldeinheiten betragen. Im Falle eines Reimports wäre der Endkundenpreis so 90,44 Geldeinheiten. Bei einem Reimport haben die Hersteller so eine geringere Marge als wenn der Kunde das Fahrzeug bei einem deutschen Vertragshändler kaufen würde.²¹

Um den wirtschaftlichen Verlust bei Reimportfällen zu verhindern, versuchen die Hersteller soweit es zulässig ist und manchmal sogar über die Grenze des Rechts hinaus Reimporte durch beispielsweise Zurückhaltung von Zulassungsdokumenten zu blockieren.

4. Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Bereich des Kraftfahrzeughandels eine große Lücke zwischen dem klafft, was die Europäische Union im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes erreichen will und dem, was in der Praxis erreicht wurde.

Zwar zeigt die geschichtliche Entwicklung seit den 1970er Jahren,

²¹ Vgl. Beispiel aus dem Erfahrungsbericht der AUCOTRAS GMBH mit reimportierten Fahrzeugen innerhalb der EU.

dass seitens der EU-Organe immer wieder neue Richtlinien erlassen wurden, die für Transparenz beim Handel mit Kraftfahrzeugen sorgen sollten. Jedoch versuchen die Fahrzeughersteller weiterhin ihre eigenen Vertriebsnetze auf Kosten der Transparenz für den Verbraucher sowie auf Kosten der sog. „freien“ Kraftfahrzeughändler zu schützen. Dabei wird unter anderem durch Zurückhaltung von benötigten Zulassungsdokumenten oder die bewusste Bevorzugung von Käufern einer bestimmten Nationalität versucht, den größtmöglichen Gewinn abzuschöpfen. Dass ein solches Verhalten auf Kosten der Verwirklichung der vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes und letztlich auf Kosten der europäischen Idee eines gemeinsamen, transparenten Marktes betrieben wird, scheint für die Fahrzeughersteller zweitrangig zu sein.

Auf einem transparenten Binnenmarkt, bei dem alle Marktteilnehmer das gesamte Marktgeschehen zutreffend einschätzen können, würden sich die Preise insgesamt auf einem niedrigeren Niveau einpendeln. Im Ergebnis würden dann die Margen der Hersteller sinken. Aus diesem Grund ist es für die Hersteller aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll Reimporte - soweit zulässig - zu behindern, um so im Ergebnis einen höheren Gewinn abschöpfen zu können.²²Für die Hersteller spielen hier rein betriebswirtschaftliche Überlegungen eine Rolle. Sie richten ihr Verhalten am absoluten Gewinn aus, und nicht an der Idee der europäischen Integration der Märkte. Mangelnde Transparenz und Blockaden im Bereich der Warenverkehrsfreiheit werden hier in Kauf genommen, um den eigenen wirtschaftlichen

²² Vgl. Beispiel aus dem Erfahrungsbericht der AUCOTRAS GMBH mit reimportierten Fahrzeugen innerhalb der EU.

Erfolg zu garantieren.

Mit dem angesprochenen VW-Urteil von 2003 zeigen die zuständigen Instanzen der EU jedoch, dass sie nicht bereit sind das Verhalten der Fahrzeughersteller bedingungslos zu akzeptieren. Dieses Urteil macht deutlich, dass die Idee eines transparenten europäischen Marktes auch heute noch existiert. Jedoch sind die Regelungen in diesem Bereich häufig schwammig, und die Hersteller operieren in rechtlichen Grauzonen und schaffen es somit immer wieder durch Verzögerungen und Blockaden der Idee eines transparenten EU-Binnenmarktes zu schaden. Aufgabe der zuständigen Organe der EU wird es sein, „(...) der Durchsetzung von Rechtsakten eine höhere Bedeutung beizumessen (...)“²³, wie Arnd Busche ausführt.

Noch sind kleine Unternehmen in dieser Branche auf Dienstleister wie die AUCOTRAS GMBH angewiesen, die z.B. notwendige Dokumente beschaffen, Rechtslagen prüfen und die sog. „freien“ Händler mit ihrer Arbeit unterstützen. Aufgabe zukünftiger Binnenmarktpolitik, so hat diese Analyse gezeigt, muss es sein, für eine höhere Transparenz des Marktgeschehens einzutreten und gegen bewusste Blockaden, auch von wirtschaftlich bedeutsamen Unternehmen, wie großer Fahrzeughersteller, vorzugehen.

Auch 18 Jahre nach dem Zieldatum steht somit die Vollendung des Binnenmarktes in Teilbereichen wie dem Kraftfahrzeughandel noch aus. Jedoch zeigen Entscheidungen wie das VW-Urteil von 2003 und die ständige Anpassung und Weiterentwicklung von Richtlinien, dass

²³ Arnd Busche, Aktuelle Binnenmarktpolitik, in: Weidenfeld/ Wessels (Hrsg.)Europa von A-Z. Bonn, 2009. (S.101).

die Idee eines transparenten, gemeinsamen europäischen Marktes weiterlebt.

5. Literaturverzeichnis

Artikel/Aufsätze:

Arnd Busche (2009): Aktuelle Binnenmarktpolitik. In: Weidenfeld/Wessels (Hrsg.): Europa von A-Z. Bonn. (S.101-105).

Friedrich Heinemann (2005): Der Binnenmarkt. In: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 279/2005. Europäische Union. Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn. (S.32-38).

Joachim Hubertus (2002): Kraftfahrzeughandel in der EU,. In: Statistik kurgefasst. Industrie, Handel und Dienstleistungen, Nr. 13. Luxemburg. (S.2).

Rechtsakte:

Richtlinie 70/156/EWG des Rates. Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970L0156:20060704:DE:PDF> (24.03.2010).

Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge. Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:138:0057:0065:DE:PDF> (24.03.2010).

Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen (...). Online abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:263:0001:01:DE:HTML> (24.03.2010).

Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen (...). Online abrufbar unter:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:263:0001:01:DE:HTML> (24.03.2010).

EG-Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge. Online abrufbar unter:
http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/technical_implications_road_safety/n26100_de.htm (24.03.2010).

Urteil des EuGH vom 18.11.2003, Volkswagen AG gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften. Rechtssache C-338/00P. In: Sammlung der Rechtsprechung 2003 S. I-09189. Recherchiert unter www.juris.de (24.03.2010).

Angaben aus dem Europalexikon der Bundesregierung. Stand 2004. Online abrufbar unter:
http://www.bundesregierung.de/nn_1278/Content/DE/Lexikon/EUGlossar/B/2005-11-22-binnenmarkt.html (22.03.2010).

Einheitliche Europäische Akte, Europalexikon der Bundesregierung. Online abrufbar unter:
<http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Lexikon/EUGlossar/E/2005-11-21-einheitliche-europaeische-akte-eea-.html> (22.03.2010).

Praxisberichte der Firma AUCOTRAS GMBH:

Die in der Arbeit durch Fußnoten mit der Bezeichnung „Beispiel aus dem Erfahrungsbericht der AUCOTRAS GMBH mit reimportierten Fahrzeugen innerhalb der EU.“ Gekennzeichneten Textstellen beziehen sich auf Information der genannten Dienstleistungs-GmbH. Entnommen wurden diese Erfahrungsberichte der Beobachtung von Abläufen innerhalb des Unternehmens als studentische Hilfskraft sowie Mitarbeitergesprächen von Angestellten der AUCOTRAS GMBH.

Angaben zur AUCOTRAS GMBH:

AUCOTRAS GMBH
Am Alten Flugplatz 5
54294 Trier
Geschäftsführer: Johannes Thiel
Registergericht: Amtsgericht Wittlich
Registernummer: HRB 3738
www.aucotras.de