KMU kompakt

01 / 2008 - Informationen für das Handwerk

Handwerk

FB Handwerk
Betriebspolitik KMU | Vorstand

Strukturwandel im Kfz-Gewerbe muss abgefedert werden!

Der Wettbewerbsrahmen im Kfz-Gewerbe (GVO) wird erneut überarbeitet - Händlerkündigungen in 2008 absehbar - Strukturpolitik für das Kfz-Gewerbe unausweichlich

Der Zeitplan der Reform der Kfz-GVO

01.10.2002:	die zur Zeit gültige GVO 1400/2002 tritt in Kraft
ab 2006:	Bewertung der Wirkung der GVO 1400/2002 und Beginn der Überarbeitung durch die zuständige Generaldirektion (GD) Wettbewerb
2004:	Neue Kartellverfahrensordnung VO 1/2003
Juni 2006:	Vorlage des Abschlussberichts eines Gutachtens vom britischen Institut London Economics, dass durch die GD Wettbewerb beauftragt wurde, die Wirkungsweise der GVO zu bewerten
Sommer 2007:	Fragebogenaktion der GD Wettbewerb unter nationalen Wettbewerbsbehörden und vorwiegend Automobilherstellerverbänden und Kfz-Gewerbe-Vertretern
31.05.08:	Vorlage des Evaluierungsberichts der GD Wettbewerb
Jahr 2008:	Kündigung der zur Zeit gültigen Händler-Verträge durch die Kfz-Hersteller zu erwarten
Sommer 2008:	Öffentliche Stellungnahme über Internet zum Evaluierungsbericht der GD Wettbewerb
	Äußerung der Wettbewerbskommissarin zur Reform der GVO zu erwarten, aus der ersichtlich wird, wie die Wettbewerbsordnung nach 2010 aussehen wird.
31.05.2010:	Die zur Zeit gültige Gruppenfreistellungsverordnung (vertikal-GVO 2790/99 und Kfz-GVO 1400/2002) verlieren ihre Gültigkeit

Nach welchen Regeln der Wettbewerb in der Automobilwirtschaft funktioniert, wird zur Zeit maßgeblich durch die Gruppenfreistellungsverordnung 1400/2002 geregelt. Doch 2010 läuft sie aus. Der Neuordnungsprozess ist in eine heiße Phase getreten. Die für die Neugestaltung zuständige Generaldirektion Wettbewerb arbeitet in diesen Monaten an einer Bewertung der gültigen Wettbewerbsordnung. Gleichzeitig laufen die Vorbereitungen für die Zeit nach 2010.

Die Vorzeichen für die Neuregelung sind für das Kfz-Gewerbe und deren Beschäftigte schlecht. Denn die GD Wettbewerb sieht Verbraucherschutz und Preissenkungen als vorrangige Zeile an. Ein funktionierenden Wettbewerb für alle Marktakteure ist dagegen nicht ihr Ziel.

Im Gegensatz dazu tritt die IG Metall dafür ein, dass bei der Neuordnung der Wettbewerbsordnung die Sicherung der Beschäftigung und der sozialen Errungenschaften im Vordergrund steht. Die GD Wettbewerb darf nicht die alleinige Verantwortung für die Wettbewerbsregeln in der Automobilwirtschaft haben! Das Kfz-Gewerbe, das sich seit Jahren in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindet, braucht außerdem eine den Strukturwandel abfedernde Strukturpolitik. In die Pflicht gehören auch die Arbeitgeberverbände. Sie müssen den mittelständischen Arbeitgebern Nachhilfe in Unternehmensführung erteilen, statt ständig Lohnverzicht zu predigen.

Gruppenfreistellungen sind trotz Kartellverfahrensordnung von Bedeutung

In der Automobilwirtschaft gibt es seit Jahrzehnten einen geregelten Wettbewerb. Vor 2004 waren Wettbewerbsbeschränkungen in der EU zwar grundsätzlich verboten. Ausnahmen waren nur dann möglich, wenn die EU-Kommission diese ausdrücklich durch sogenannte Einzel- oder Gruppenfreistellungen (GVO) zuließ. Für Kfz-Händler, Werkstätten und Automobilhersteller gibt es jedoch seit Jahren branchenspezifische Sonderregelung. **Zur Zeit gilt die GVO 1400/2002.**

Seit 2004 existiert **parallel zur GVO 1400/2002 die neue Kar-**

Herausgeber: IG Metall Vorstand, FB Handwerk/Betriebspolitik KMU, Wilhelm-Leuschner-Str. 79, 60329 Frankfurt am Main,

tellverfahrensordnung VO 1/2003. Seitdem herrscht Uneinigkeit unter den Juristen,

- ob Gruppenfreistellungen überflüssig sind und
- welche Rolle ihnen zukommt.

Mit der Kartellverfahrensordnung VO 1/2003 wurde das **Prinzip der Legalausnahme** eingeführt. **Wettbewerbsbeschränkungen sind darin per se legal,** wenn

- durch sie der technische oder wissenschaftliche Fortschritt gefördert wird oder
- Effizienzgewinne steigen oder
- die Verbraucher an den Effizienzgewinnen in angemessener Weise partizipieren oder
- kein wesentlicher Teil der Waren des Sektors vom Wettbewerb ausgeschlossen ist (Artikel 81 Abs. 2 EG-Vertrag).

Unternehmen entscheiden heute selbständig, ob ihre Verhaltensweisen nach diesen Kriterien wettbewerbskonform sind. **Einzelfreistellungen durch die EU gibt es nicht mehr**.

Bei Gruppenfreistellungen ist die Situation dagegen nicht eindeutig:

- Nach der Einführung der Legalausnahme überwog unter den Juristen die Auffassung, dass GVO **keine bindende Wirkung** mehr hätten.

Die unmittelbare Anwendbarkeit von Art. 81 Abs. 3 EG
von Tim Schumacher, Syndikus der VW AG, Wolfsburg in Wirtschaft und Wettbewerb Heft 12, 2005

„**Rechtlich zulässige Gestaltungsalternativen für Kfz-Vertriebssysteme (sind) auch außerhalb der VO 1400/2002 möglich** (...). Diese für die Kfz-Branche positive Entwicklung bietet zugleich die Grundlage für flexiblere und interessengerechtere Kfz-Vertriebssysteme nach Außerkrafttreten der VO 1400/2002 im Jahre 2010."

Sie würden **lediglich die Rechtssicherheit für Unternehmen erhöhen**. Sie dienten als Orientierungsrahmen dafür, was wettbewerbskonform sei.

Die Entstehungsgeschichte der VO 1/2003
vom Bund der Deutschen Industrie (BDI)

„Auch wenn im Prinzip der Legalausnahme Gruppenfreistellungsverordnungen **an sich überflüssig** wären, erhöhen sie doch die Rechtssicherheit für die Unternehmen. Gegen Vereinbarungen, die unter die Gruppenfreistellungsverordnung fallen, wird die EU-Kommission nicht vorgehen."
(Quelle: www.bdi-online.de/de/fachabteilungen/2458.htm)

- Inzwischen nimmt jedoch die Zahl der Juristen, die gegenteiliger Auffassung sind, zu. Gruppenfreistellungen hätten **auch heute einen rechtsbindenden Charakter**. Sie seien der VO 1/2003 gleichgestellt.

Die Rechtsnatur der Gruppenfreistellungsverordnung im System der Legalausnahme - ein Scheinproblem
von Michael Baron, in Wirtschaft und Wettbewerb Heft 4, 2006

Der Unterschied zwischen VO 1/2003 und GVO bestehe im Anwendungsbereich, so Michael Baron, Referatsleiter im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.

- Die VO 1/2003 stelle eine einzelne Vereinbarung vom Wettbewerb frei. Die GVO würde dagegen bestimmte Gruppentypen von Vereinbarungen vom Wettbewerb freistellen.
- Die GVO beschränke sich auf einen bestimmten Anwendungsbereich des Art. 81 Abs. 3. Die VO 1/2003 decke den gesamten Bereich dieses Artikels ab, aber eben nur für einen Einzelfall.

Weil GVO und Legalausnahme gleichrangig gelten würden, seien Konflikte zwischen beiden Gesetzen nicht auszuschließen. Ob die GVO vor dem Prinzip der Legalausnahme Vorrang habe oder umgekehrt, hänge vom Einzelfall ab.

Urteil vom 13. Juli 2004 im Fall Citroen zur Frage der Wirksamkeit von Formularklauseln eines Kraftfahrzeughändlervertrages

„Wettbewerbsbeschränkende Regelungen eines Kraftfahrzeughändlervertrages, die geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zu beeinträchtigen, können**, auch wenn sie nicht mit der seit 1. Oktober 2002 für den Kraftfahrzeugvertrieb maßgeblichen Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 1400/2002 vereinbar sind,** gemäß Art. 81 Abs. 3 EG zulässig sein, sofern die Freistellungsvoraussetzungen der Legalausnahme erfüllt sind."

Die Rechtsnatur der Gruppenfreistellungsverordnung im System der Legalausnahme - ein Scheinproblem
von Michael Baron, in Wirtschaft und Wettbewerb Heft 4, 2006

Sind die Voraussetzungen einer GVO nicht erfüllt, ist das **Verhalten lediglich nicht freigestellt**; es muss dann eine Einzelfallprüfung erfolgen (...) Im anderen Fall (wenn die Voraussetzungen einer GVO erfüllt sind) ist das Verhalten zwar freigestellt, u.U. kann aber der Vorteil der Gruppenfreistellung wieder entzogen werden (Art. 29 VO 1/2003).

Herausgeber: IG Metall Vorstand, FB Handwerk/Betriebspolitik KMU, Wilhelm-Leuschner-Str. 79, 60329 Frankfurt am Main,

Die neue Kartellverordnung Nr. 1/2003
von Matthias Fabian Peetz, Stuttgart 2005

„(...) Die nach Art. 81 I EG verbotene Vereinbarung kann deshalb **durchaus noch nach Art. 81 III EG freigestellt werden.**

Der andere Fall wäre der**, dass die Gruppenfreistellungsverordnung mehr freistellt** als nach Art. 81 III EG erlaubt wäre. Hier hat man zwei weitere Unterfälle zu unterscheiden:

- Zum einen den, dass die Gruppenfreistellungsverordnung als solche den Rahmen des Art. 81 III EG überschreitet. (...) Hier geht es um die **Rechtmäßigkeit der Gruppenfreistellungsverordnung als solche**. (...) Dieser Unterfall der zweifelhaften Rechtmäßigkeit einer Gruppenfreistellungsverordnung ist aber eher theoretischer Natur (...).
- Praktisch bedeutsamer dürfte dagegen der zweite Unterfall sein, nämlich dass **eine Gruppenfreistellungsverordnung eine (...) Vereinbarung (...) freistellt, wobei die konkreten Wirkungen ausnahmsweise nicht mit Art. 81 III EG vereinbar sind.** (Die nationalen Gerichte) können die Kommission ja hierüber (...) informieren und um Stellungnahme bitten. (...) Bis zu einer Entscheidung kann das nationale Gericht den Rechtsstreit dann aussetzen.

Die Gruppenfreistellung schafft also selbst eine partielle Legalausnahme und dies unabhängig davon, ob die Voraussetzungen des Art. 81 III EG im Einzelfall erfüllt sind oder nicht."

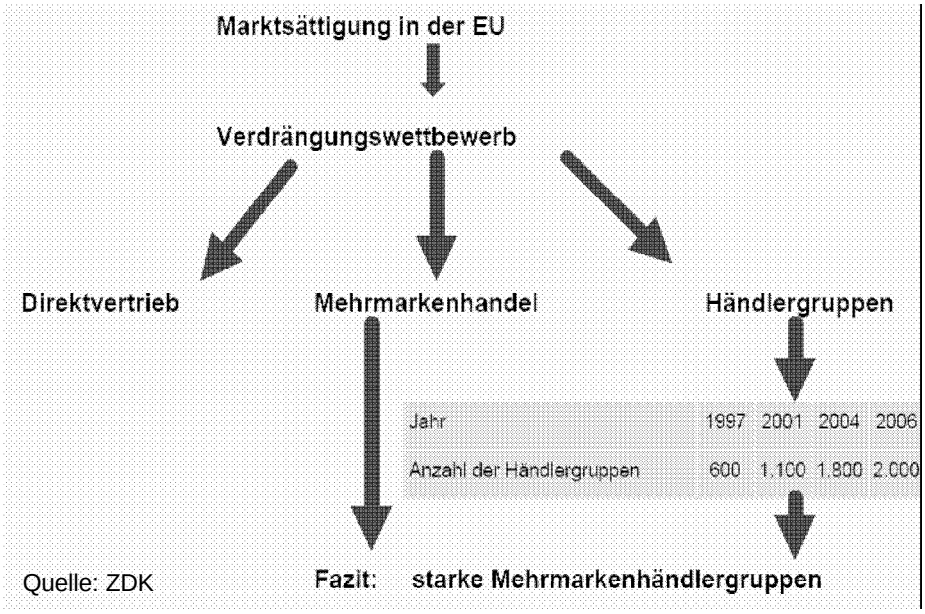
stehen viele mittelständische Betriebe des Kfz-Gewerbes gegenüberstehen. Während die Automobilhersteller über ein dickes finanzielles Polster verfügen und schon allein dadurch mächtig sind, kämpfen viele KMU-Betriebe im Kfz-Gewerbe ums Überleben. Sie haben keinen finanziellen Rückhalt, sind häufig bei den Kfz-Herstellern oder deren Banken verschuldet. Die Chance für Kleinbetriebe als Markenhändler oder Werkstatt neben Kettenbetrieben und Niederlassungen der Hersteller zu bestehen, sind gering.

Vielfältige Gründe für die Probleme des Kfz-Gewerbes

Das Kfz-Gewerbe gehört seit Jahren zu den Branchen, die einen Strukturwandel durchlaufen. Kleinbetriebe schließen oder werden zu freien Reparaturwerkstätten. Gleichzeitig entstehen große Mehrmarkenhändlergruppen.

Steigende Unternehmenskonzentration, Insolvenzen, Verlust von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, neue Entgeltregelungen und unregelmäßige Arbeitszeiten charakterisieren das Kfz-Gewerbe seit Jahren.

Ob nun als Orientierungsrahmen oder als gleichrangiges Gesetz neben der Legalausnahme: Gruppenfreistellungen sind auch heute von Bedeutung. Sich für eine automobilspezifische GVO mit klaren Regelungen und einem weiten Wirkungsbereich einzusetzen, die einen fairen Wettbewerb in der Automobilwirtschaft ermöglichen und damit auch den Beschäftigten des Kfz-Gewerbes zu gute kommen, ist auch im System der Legalausnahme sinnvoll!



Spezielle Wettbewerbsregeln für das Kfz-Gewerbe sind unverzichtbar

Das Kfz-Gewerbe braucht spezielle Wettbewerbsregeln**, weil der freie Wettbewerb in der Automobilwirtschaft nicht funktioniert.** Wenigen großen, marktmächtigen Automobilproduzenten,

Kernproblem des Kfz-Gewerbes ist die geringe Rentabilität der Betriebe. Diese ist zurückzuführen auf

- **geringe Erträge**,
  - Absatzschwäche beim Neuwagenverkauf

    (Marktsättigung, sinkende Kaufkraft, hohe Arbeitslosigkeit, demografischer Wandel führt zum Nachfrageausfall im typischen Mittelklassesegment),
  - hohe Konkurrenz, Wettbewerb auf überbesetztem Markt

    (Überkapazitäten der Hersteller, Überbesetzung des Händler- und Werkstattnetzes, Direktvertrieb der Kfz-Hersteller, Reimporte),
  - rückläufiges Reparaturvolumen vor allem bei autorisierten Werkstätten

    (höhere Fahrzeugqualität, längere Serviceintervalle, geringere Jahresfahrleistung, höherer Anteil elektronischer Bauteile, Abwanderung zu freien Werkstätten durch Realeinkommensverluste der Verbraucher),
- **hohe Kosten**
  - hausinterne Probleme

    (zu geringe Effizienz durch schlechte Betriebsorganisation und Führungsfehler, fehlende Finanzplanung, kein ausgereiftes Controlling, fehlende Unternehmensstrategie)
  - hohe Anforderungen der Kfz-Hersteller an Vertragshändler und autorisierte Werkstätten
  - Finanzierungsprobleme

    (geringe Eigenkapitaldecke, höhere Kreditkosten für kleine Unternehmen)
- **geringer Investitionsschutz, Kündigungsschutz, kurze Vertragslaufzeiten**

Reformschritte der GVO 1400/2002

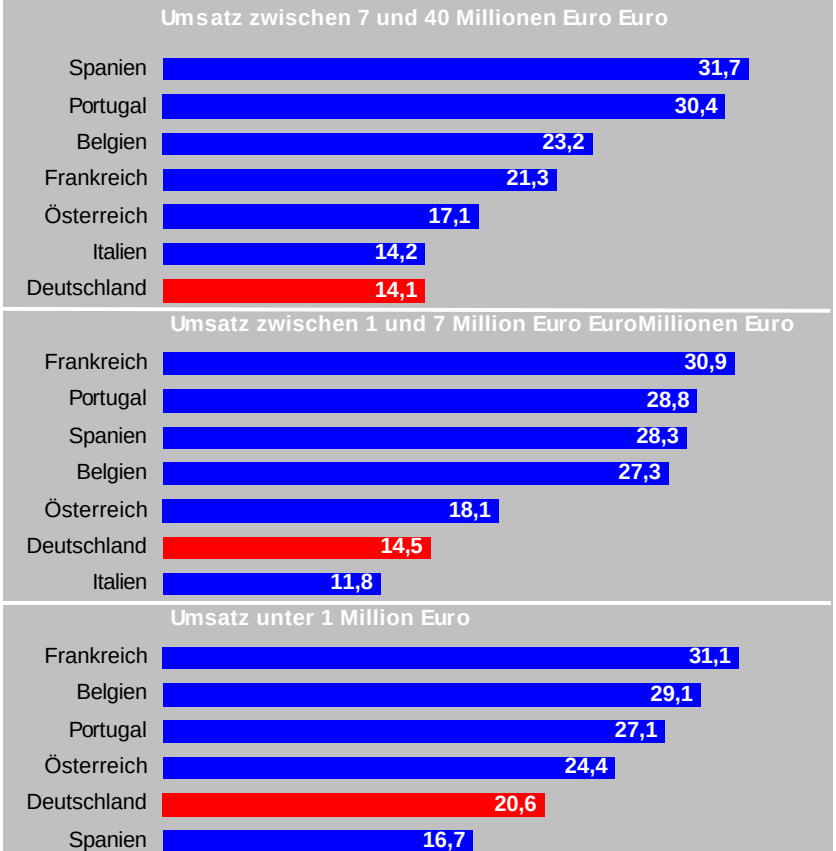
Auf EU-Ebene laufen die Vorarbeiten für die Zeit nach der GVO 1400/2002 auf Hochtouren. 2006 ließ die für die Evaluierung und Überarbeitung der Kfz-GVO zuständige Generaldirektion (GD) Wettbewerb beim **britischen Institut London Economics** ein **Gutachten** über die Wirkungsweise der GVO 1400/2002 erstellen. In diesem Jahr schickte sie nationalen Wettbewerbsbehörden und nationalen bzw. europäischen Arbeitgeberverbänden aus der Automobilwirtschaft (wie z.B. dem Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK), dem European Council for Motor Traders and Repairs (Cecra), der European Automobile Manufacturers Association (Acea) oder der European Association of Automotive Suppliers (Clepa)) **Fragebögen** zu, um deren Meinung zur Wirkungsweise der GVO 1400/2002 zu ermitteln.

Gewerkschaften blieben allerdings außen vor. Rückwirkungen der GVO auf die Beschäftigten interessieren die GD Wettbewerb offensichtlich nicht!

Am **31. Mai 2008 soll der Evaluierungsbericht** der GD Wettbewerb veröffentlicht werden. Im Juni kann jeder diesen Evaluierungsbericht über das Internet beurteilen.

Unterdurchschnittliche Eigenkapitalquoten bei deutschen KMU-Betrieben im Kfz-Gewerbe

2005, Angaben in Prozent



Quelle: European Sectoral References Database (ESD)

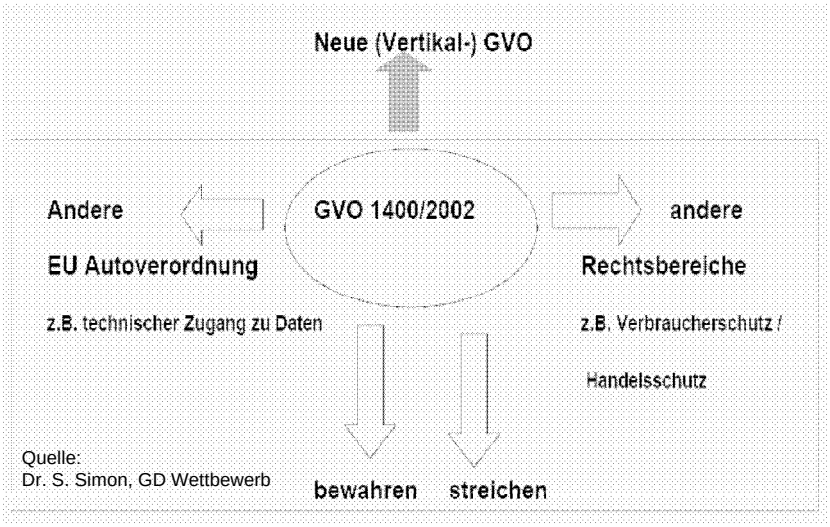
Bemerkung: Eigenkapitalquote = Eigenmittel / Bilanzsumme

Im Sommer 2008 wird sich die zuständige Wettbewerbskommissarin Neeli Kroes zur Zukunft der Wettbewerbsordnung in der Automobilwirtschaft äußern. Diese **Äußerungen** würden nach Angaben der GD Wettbewerb vergleichsweise verbindlich sein.

Auch damit, dass die Kfz-Hersteller ihre Händlerverträge erneut kündigen werden, ist bereits im nächsten Jahr zu rechnen.

Im **Juni 2010 treten die neuen Wettbewerbsregeln für die Automobilwirtschaft in Kraft**. Denn am 31. Mai 2010 läuft die zur Zeit gültige Kfz-GVO 1400/2002 und die Schirm-GVO 2790/99 aus.

Schematische Darstellung der Überarbeitungsschritte der GD Wettbewerb



Quelle:
Dr. S. Simon, GD Wettbewerb

Hauptziele der GD Wettbewerb: bessere Rechtssetzung, weniger Bürokratie und mehr Vorteile für Verbraucher

Nach Einschätzung von Prof. Dr. Dr. J. Enstahler besteht heute **das Hauptziel der GD Wettbewerb darin die Effizienz des Wettbewerbs zu erhöhen**. Wettbewerbsfreiheit müsse zu guten ökonomischen Ergebnissen führen. Weniger Bürokratie, weniger Gruppenfreistellungen und eine neue wettbewerbstheoretische Grundausrichtung seien bereits ausschlaggebend für die neue Kartellverfahrensordnung 1/2003 gewesen und würden auch die Reform der GVO prägen.

Eine bessere Rechtsprechung gibt auch Dr. Stefan Simon von der GD Wettbewerb als Ziel der Reform der Wettbewerbsordnung an. Die GVO 1400/2002 solle um die Vorschriften reduziert werden, die in andere EU Autoverordnungen gehörten oder andere Rechtsbereiche beträfen. **Man wolle sich auf Kernbereiche beschränken.** Ob das Resultat dann eine neue Kfz-GVO oder eine Schirm-GVO sei oder ob man im Extremfall gar ganz auf eine GVO verzichten könne, sei zur Zeit noch offen.

Dass das Kfz-Gewerbe mehr Investitionsschutz wünsche und Probleme durch den Direktvertrieb der Kfz-Hersteller habe, sei der GD Wettbewerb bekannt. Wie neue Zahlen aus den USA belegen würde, würde ein Verbot des Direktvertriebes die Renditen der Kfz-Händler jedoch nicht erhöhen.

Die GD Wettbewerb vertrete darüber hinaus die Auffassung, dass eine noch restriktivere GVO als die zur Zeit gültige, keine Lösung sei. Die GD Wettbewerb könne zum Beispiel den Kfz-Herstellern nicht vorschreiben, ihre Automobile den Kfz-Händler innerhalb Europas zu einem einheitlichen Preis anzubieten.

Der Schutz der verschiedenen Akteure der Automobilwirtschaft sei nicht das Ziel und die Aufgabe der GD Wettbewerb. Im Mittelpunkt stehe für die GD Wettbewerb der Verbraucher. Die Verbesserung der Produktauswahl und Preissenkungen seien Kernziel und -aufgabe der GD Wettbewerb.

Forderungen der IG Metall

Ähnlich wie bei der letzten Reform der GVO ist auch heute eine Überarbeitung der Wettbewerbsbedingungen so etwas wie der berühmte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringen kann: **Strukturänderungen, die sich normalerweise allmählich und sozial verträglich vollziehen, kommen plötzlich ins Rollen und lassen sich nicht mehr stoppen.** Bei der letzten Reform der Gruppenfreistellungsverordnung kündigten die Automobilhersteller reihenweise die Händlerverträge. Das gleiche kann 2008 passieren!

Damals waren Entlassungen, längere Arbeitszeiten und schlechtere soziale Leistungen die Folge. Verantwortungsvolle Politiker sollten sich dessen bewusst sein. **Der Neuordnungsprozess muss abgefedert werden.**

- Die Reform der Gruppenfreistellungsverordnung muss von einer **Strukturpolitik** flankiert werden, die den Strukturwandel abfedert. Parallel zum Abbau der Arbeitsplätze im Kfz-Gewerbe muss es zum Aufbau von Arbeitsplätzen in anderen Bran-

chen kommen. Innovationsförderung und Finanzierungshilfen für Jungunternehmen aus Wachstumsbranchen, der weitere Ausbau von Netzwerken zwischen Forschung und Unternehmen und auch unter Unternehmen oder vermehrte Weiterbildungs- und Umschulungsangebote für ältere Beschäftigte können den Strukturwandel abfedern. Der Strukturwandel darf jedoch auf keinen Fall unverantwortlich beschleunigt werden. Dafür zu sorgen ist Aufgabe der nationalen und der europäischen Politiker.

Strukturpolitik: was ist das?

Strukturpolitik will Strukturkrisen vermeiden und den Strukturwandel überwinden helfen. Das Wachstum einzelner Regionen oder Branchen soll gefördert werden, die Schrumpfung verlangsamt werden. Die durch den Strukturwandel hervorgerufenen sozialen Probleme sollen verkleinert werden.

Man unterscheidet zwischen regionaler und sektoraler Strukturpolitik. Sektorale Strukturpolitik kann in

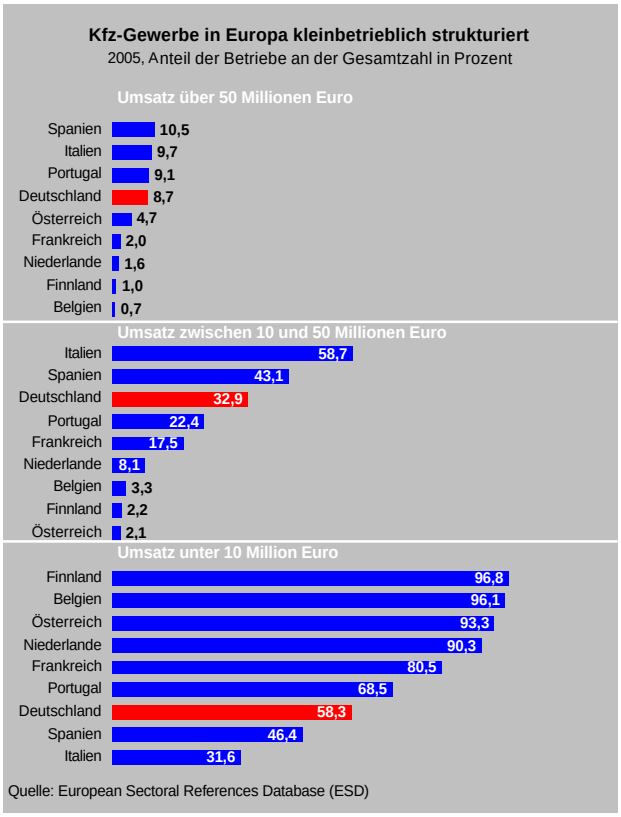
- Anpassungsmaßnahmen (Maßnahmen, die den Strukturwandel erleichtern um „bruchartige Entwicklungen mit unzumutbaren sozialen Härten“ vermeiden zu helfen“)
- Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmen, durch die der Wirtschaftswandel bewusst in eine bestimmte Richtung gefördert werden)
- Erhaltensmaßnahmen (Maßnahmen, die den Wirtschaftszweig trotz mangelnder wirtschaftlicher Rentabilität am Leben erhalten)

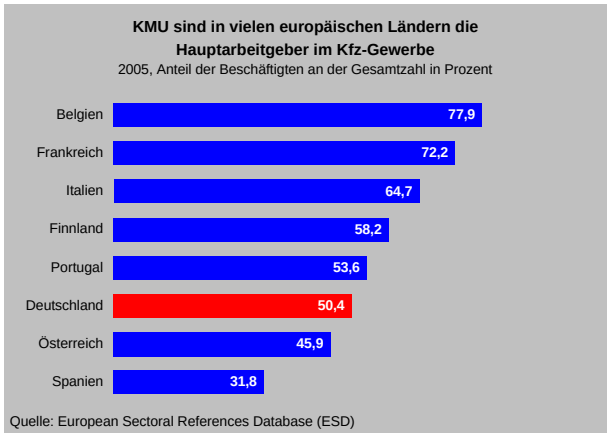
bestehen.

Träger der Strukturpolitik ist in zunehmendem Maße die EU. Daneben wird Strukturpolitik vor allem vom Bund und den Ländern betrieben.

- **Eine auf Wachstum gerichteten Geld-, Fiskal- und Lohnpolitik** ist außerdem unverzichtbar.

- **An einer neuen Gruppenfreistellungsverordnung für die Automobilindustrie führt kein Weg vorbei.** Wenn freier Wettbewerb nicht funktioniert, muss er geregelt werden. Die Automobilwirtschaft ist dadurch gekennzeichnet, dass die Marktteilnehmer unterschiedlich mächtig sind. Einigen wenigen Automobilherstellern stehen viele kleine und mittlere Kfz-Betriebe gegenüber. Davor darf die GD Wettbewerb nicht die Augen verschließen. Eine Politik wie die der GD Wettbewerb, die billigend hinnimmt, dass eine Gruppe gleichartiger Marktteilnehmer nicht auf ihre Kosten kommt, führt zum Untergang des mittelständisch geprägten Kfz-Gewerbes und zum gleichzeitigen Abbau von tausender Arbeitsplätze.





- Mehr Leistungsdruck, weniger Ausbildungsaktivitäten, weniger Fortbildung in KMU-Betrieben sind die Folge.

  Einfach das Kernziel der Politik auf einige Verbraucherziele zu reduzieren, ist keine sinnvolle Politik. Ein Mathematiker kann auch nicht so tun, als sei nur Division und Multiplikation relevant, während Addition und Sub-

traktion außen vor bleiben. **Die Verflechtung der verschiedenen Politikfelder und deren wechselseitige Beeinflussung darf nicht einfach ausgeblendet werden.** Die Wettbewerbsregelungen haben Einfluss auf die Beschäftigungsentwicklung. Sie beeinflussen auch Bezahlung, Entlohnungssysteme, Leistungsdruck, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Die Gestaltung der Wettbewerbsordnung der Automobilwirtschaft darf deshalb **nicht in der alleinigen Verantwortung der GD Wettbewerb** liegen, - zumindest dann nicht, wenn sich die GD Wettbewerb nur für Preissenkungen und eine gute Produktauswahl für die Verbraucher verantwortlich erklärt. Die GD Unternehmen und Industrie unter Günter Verheugen, die GD Beschäftigung, soziale Angelegenheiten und Chancengleichheit unter Vladimir Spidla und das Europaparlament müssen ebenfalls Verantwortung übernehmen!

Die Sicherung des Wettbewerbs ist zwar ein gesetzlich im EG-Vertrag verankertes Ziel. Es steht aber neben anderen Zielen. Zu diesen gehört die Beschäftigungssicherung und die Sicherung eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums.

EG-Vertrag

Artikel 2

Aufgabe der Gemeinschaft ist es, durch die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes und einer Wirtschafts- und Währungsunion sowie durch die Durchführung der in den Artikeln 3 und 4 gemeinsamen Politiken und Maßnahmen in der ganzen Gemeinschaft eine harmonische, ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftslebens, ein hohes Beschäftigungsniveau und ein hohes Maß an sozialem Schutz, die Gleichstellung von Männern und Frauen, ein beständiges, nichtinflationäres Wachstum, einen hohen Grad an Wettbewerbsfähigkeit und Konvergenz der Wirtschaftsleistungen, ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität, die Hebung der Lebenshaltung und der Lebensqualität, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und die Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern.

Artikel 127 EG-Vertrag Abs. 2

Das Ziel eines hohen Beschäftigungsniveaus wird bei der Festlegung und Durchführung der Gemeinschaftspolitiken und -maßnahmen berücksichtigt.

Artikel 125

Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft arbeiten nach diesem Titel auf die Entwicklung einer koordinierten Beschäftigungsstrategie und insbesondere auf die Förderung der Qualifizierung, Ausbildung und Anpassungsfähigkeit der Arbeitnehmer sowie der Fähigkeit der Arbeitsmärkte hin, auf die Erfordernisse des wirtschaftlichen Wandels zu reagieren, um die Ziele des Artikel 2 des Vertrages über die Europäische Union und des Artikels 2 des vorliegenden Vertrags zu erreichen.

- **Ein oberstes Ziel bei der Reform der Wettbewerbsordnung in der Automobilwirtschaft muss die Sicherung der Beschäftigung und der sozialen Errungenschaften für Arbeitnehmer sein.** Die Vergangenheit hat gezeigt: die Reform der GVO löst einen Prozess aus, der massive Auswirkungen auf die Beschäftigten hat. Die EU, die selber im EG-Vertrag verankert hat, dass die Sicherung einer hohen Beschäftigung und eines hohen Lebensstandards ihr Ziel ist, muss dafür auch eintreten.
- **Weiteres Hauptziel der IG Metall ist, den Organisationsgrad der Arbeitnehmer zu erhöhen.** Wer organisiert ist, kann seine Rechte gegenüber dem Arbeitgeber durchsetzen. Für einen Sozialplan ist zum Beispiel die Unterschrift des Betriebsrates nötig. Hilfestellung kann der Betriebsrat durch die Gewerkschaften bekommen oder bei einer Betriebsgröße über 300 Beschäftigten durch externe Berater.

Impressum:
Herausgeber: IG Metall Vorstand, FB Handwerk/Betriebspolitik KMU
Autor: Kerstin Warneke, Ressort Handwerk / Mittelstandspolitik, kerstin.warneke@igmetall.de
Bezugsmöglichkeiten: IG Metall Vorstand, FB Handwerk/Betriebspolitik KMU
Tel.: +49 (69) 6693 2647,
Fax: +49 (69) 6693 80 2647
Mail: christian.heide@igmetall.de, mechthild.schaller@igmetall.de
Online: www.igmetall.de/download

Zum Weiterlesen:

Die Reform der GVO und die Neuordnung des Automobilvertriebes, Herausforderungen für Betriebe, Belegschaften und Betriebsräte von Stefanie Weimer, ISF-Münschen, Oktober 2007

KMU kompak - bisher erschienen:

Nr.	Ausgabe	Datum	Titel
12	KMU kompakt Handwerk	01/2008	Strukturwandel im Kfz-Gewerbe muss abgefedert werden!
11	KMU kompakt	11/2007	Sind kleine Unternehmen innovativer als große ?
10	KMU kompakt	10/2007	Umsetzung der Dienstleistungsrichtlinie in nationales Recht
09	KMU kompakt	05/2007	Unternehmensteuerreform 2008: Von einer Mittelstandslücke keine Spur!
08	KMU kompakt	09/2006	Mittelstandspolitik - arbeitsorientiert und innovativ
07	KMU kompakt	07/2006	Unternehmensteuerreform 2008: Anforderungen von KMU
06	KMU kompakt	06/2006	Bürokratieabbau: kein Fahrschein für Wachstum!
05	KMU kompakt	01/2006	Demokratie im Betrieb; Mitbestimmung - eine Erfolgsgeschickte
04	KMU kompakt	12/2005	Mittelständische M+E-Branche: Arbeitsplatzabbau trotz Wachstum
03	KMU kompakt	05/2004	Aspekte der Schwarzarbeit
02	KMU kompakt	06/2003	Basel II; Türbo für Bankprofite, Bremse für die Kreditfinanzierung mittelständischer Unternehmen
01	KMU kompakt	01/2003	Mittelstandspolitische Initiative „pro mittelstand“ der Bundesregierung; Clement-Initiative

Herausgeber: IG Metall Vorstand, FB Handwerk/Betriebspolitik KMU, Wilhelm-Leuschner-Str. 79, 60329 Frankfurt am Main,