



AMB GENERALI

AMB Generali Holding AG · Postfach 100251 · 52002 Aachen

Europäische Kommission
Büro: J 70 - 01/128
Generaldirektion Wettbewerb
1049 Brüssel
Belgien

DG COMP	Adonis A 18719
Entrée le:	
11. 09. 2008	
Attribution: EE	
COPIE	

Ansprechpartner:
Sten Nahrgang
Tel: 0241 461-3814
Fax: 0241 461-753814
E-Mail: sten.nahrgang@amb-general.de

28.08.2008 SN/Ce

Stellungnahme zum Evaluierungsbericht der Europäischen Kommission vom 28. Mai 2008

Sehr geehrter Herr Cesarini,

die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe (AachenMünchener, Cosmos, Generali und Volksfürsorge) gehören zu den führenden deutschen Anbietern von Kfz-Versicherungen und bieten Millionen von Kunden ein umfassendes Versicherungsangebot.

Die von der Europäischen Kommission in ihrem Evaluierungsbericht vom 28. Mai 2008 dargelegten Ausführungen zu möglichen Änderungen bzw. einem Wegfall der bestehenden Kfz-GVO hätten im Fall der Realisierung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Regulierung von Kfz-Schäden in Kasko und Kraftfahrzeughaftpflicht zur Folge. Die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe sehen die entsprechenden Pläne der Kommission daher kritisch.

Die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe sind in der Kfz-Versicherung einem zunehmenden Wettbewerb von neuen Wettbewerbern, nämlich den Fahrzeugherstellern und deren Kooperationspartnern, ausgesetzt. Deren Ziel ist die Partizipation an der gesamten Wertschöpfungskette rund um das Automobil. Das Automobil wird zu einem günstigen Preis in den Markt gebracht und der Kfz-Hersteller und seine Handels-/Servicebetriebe erwirtschaften ihre (Gesamt-) Rendite weitgehend mit dem Verkauf von Ersatzteilen und Service-Leistungen über die gesamte Lebensdauer des Produkts. Dafür muss der Hersteller bewirken, dass der Bedarf an Verbrauchsgütern, Ersatzteilen und zugehörigen Dienstleistungen in möglichst weitem Umfang von ihm selbst – oder seiner Service-Organisation – gedeckt wird.

Um hier im Wettbewerb bestehen zu können, haben die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe ein Werkstattnetz aufgebaut. Diese Werkstätten verfügen über eine den Werkstätten der Hersteller vergleichbare Qualifikation und sind regelmäßig auf die Instandsetzung unfallbeschädigter Kfz spezialisiert. Durch die Steuerung der beschädigten Kfz der Kunden in die Betriebe des Werkstattnetzes ergeben sich Preisvorteile, die sich zum Vorteil der Versicherten in niedrigen Prämien auswirken, ohne dass bei der Qualität der Reparatur Abstriche gemacht werden.

AMB Generali Holding AG
Aachener und Münchener Allee 9
52074 Aachen
Telefon +49 241 461-01
Telefax +49 241 461-1805
info@amb-general.de

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
Prof. h.c. (RUS) Dr. Wolfgang Kaske
Vorstand:
Dietmar Meister (Sprecher des Vorstands)
Christoph Schmallenbach
Winfried Spies

Bankverbindung:
Commerzbank AG Köln
BLZ 370 400 44, Kto.-Nr. 7 110 026
IBAN: DE48370400440711002600
SWIFT-Code: COBADEFFXXX
Sitz der Gesellschaft: Aachen
Handelsregister:
Amtsgericht Aachen, HRB 93
USt-ID-Nr.: DE 121 686 809
Versicherungsumsätze sind umsatzsteuerfrei



Zum Zweck der Durchführung dieses Geschäftsmodells bedienen sich die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe eines Netzes von ca. 300 Werkstätten. Davon sind weit über 80% freie, fabrikatsübergreifende, auf die Unfallinstandsetzung spezialisierte Fachwerkstätten, wobei schwerpunktmäßig in freie Fachwerkstätten gesteuert wird. Dabei gehen die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe davon aus, dass gerade der Existenz der freien, markenübergreifenden Werkstätten eine entscheidende Rolle im zukünftigen Wettbewerb auf dem Service- und Reparaturmarkt zukommt (Anlage 1, Artikel aus der F.A.Z. vom 14.06.2008: „Allianz und Opel gemeinsam“: „...Einschnitte werden solche Programme dagegen für Sachverständige und freie Werkstätten bedeuten.“). Daher dürften im Falle einer weiter zunehmenden Dominanz der markengebundenen Werkstätten bei Wegfall der Kfz-GVO und gleichzeitiger Ausdünnung des Netzes der herstellergebundenen Werkstätten (einer bestimmten Marke) z.T. regionale Reparaturmonopole eben dieser Markenbetriebe entstehen. Bei etlichen Herstellern gibt es tatsächlich oft nur noch einen Betrieb in einer Region – siehe hierzu auch die jüngsten Ankündigungen von Audi (Anlage 2, Artikel aus kfz-betrieb online vom 21.05.2008: „Audi will ... sämtliche Service-Verträge in Deutschland zum 30. Juni 2010 kündigen“).

Die Folge wäre für die Gesellschaften der AMB Generali Gruppe und auch für die Kfz-Versicherer allgemein, dass sich die Reparaturkostenpreise als der wesentliche Teil der Kfz-Schadenaufwendungen noch mehr in die Einflussphäre ihrer neuen Wettbewerber im Kfz-Versicherungsbereich, nämlich der Fahrzeughersteller, verschieben würde (was nicht nur für das von den Versicherern gesteuerte Volumen an Reparaturleistungen, sondern für alle Reparaturleistungen gelten würde).

Um den Versicherungsnehmern durch diese Werkstätten günstigen und qualifizierten Service für verunfallte Kraftfahrzeuge zu bieten, ist uns daran gelegen, den Wettbewerb im sog. automobilen Aftermarket zu erhalten bzw. weiter zu fördern. Wir treten daher dafür ein, dass auch künftig alle Marktteilnehmer Einkaufsmöglichkeiten zu attraktiven Konditionen für hochwertige Ersatzteile und Werkzeuge sowie einen reibungslosen Zugang zu technischen Informationen erhalten.

Vor diesem Hintergrund erscheint uns die Beibehaltung der Kfz-GVO unerlässlich.

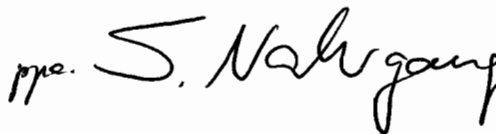
Eine detaillierte Stellungnahme zu der Kfz-GVO und dem Evaluierungsbericht betreffend den Teilevertrieb und –bezug, die Regelungen von Garantien und den Zugang zu technischen Informationen fügen wir als Anlage 3 bei.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und würden uns freuen, wenn Sie unsere Argumente bei Ihren Überlegungen berücksichtigten.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Spies



ppa. Sten Nahrgang

Anlagen

1. Auszug der FAZ vom 14.06.09
2. Artikel aus kfz-betrieb online vom 21.05.2008
3. Anlage 3 zum Schreiben an die Europäische Kommission

Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14. 06. 2008.
Seite: 54
Ressort: Motormarkt
Seitentitel: MOTORMARKT

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Opel und Allianz gemeinsam

Gebündelte Werkstatt-Leistungen bei Unfallreparaturen / Alle Opel-Betriebe machen mit

"Fairplay" heißt ein neues Programm zur Abwicklung von Unfallschäden, das die Adam Opel GmbH und die Allianz-Versicherung gemeinsam entwickelt haben. Die Kooperation soll das Unfallschaden-Management für Autofahrer, Werkstätten und Versicherung vereinfachen. Grundlage ist dabei die detaillierte Festschreibung von Rahmenbedingungen, in denen Arbeitsabläufe, Art der Reparaturen, Einsatz von Opel-Originalteilen, die Miete eines Ersatzfahrzeugs und andere Parameter vorgegeben sind. Parallel dazu wird die Abwicklung zwischen Werkstatt und Versicherung auf elektronischen Datenaustausch umgestellt.

Jede Fairplay-Reparatur soll nach diesem Katalog ausgeführt werden, was die Kommunikation zwischen Fahrzeugbesitzer, Werkstatt und Versicherung drastisch verringere und damit erhebliche Personalkosten sowie Zeit einsparen soll. "Das ist ein intelligenter, schlanker Prozess," sagt dazu Karl-Walter Gutberlet, Vorstand der Allianz. Zurzeit sind bei der Allianz in Deutschland rund 8,8 Millionen Kraftfahrzeugversicherungen abgeschlossen, etwa 15 Prozent davon entfallen auf Opel-Autos. 225 000 die-

ser Verträge sind direkt in den Opel-Autohäusern abgeschlossen worden - die Rüsselsheimer Automarke und die Versicherung arbeiten schon seit rund 60 Jahren zusammen.

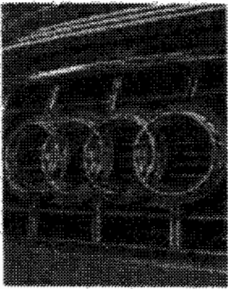
Bei "Fairplay" verzichten Opel und Allianz bewusst darauf, nur ein kleines Netz ausgewählter Service-Werkstätten aufzubauen, wie das bei anderen Steuerungsmodellen von Fahrzeugherstellern und Versicherungen üblich ist. Stattdessen sollen möglichst alle der rund 2000 Opel-Werkstätten eingebunden werden, sagte Todd Gaffner, Direktor Service der Adam Opel GmbH: "Auch der kleinste Service-Partner um die Ecke kann bei Opel maximale Reparaturqualität leisten." Das mache künftig ein Netz aus 350 Kompetenz-Zentren für Karosseriearbeiten und Lackierung möglich, die auch komplizierte Arbeiten wie Widerstandspunktschweißen hochfester Stähle übernehmen.

In Frage kommt das Programm bei allen Unfallschäden an Opel-Fahrzeugen, die bei der Allianz versichert sind (Kaskofälle) oder die von einem bei der Allianz versicherten Fahrzeug beschädigt werden (Haftpflichtfälle). Die Versicherung hoffe, weitere Automobilher-

steller als Partner für "Fairplay" zu gewinnen, so Gutberlet. Und Gaffner unterstrich die Bedeutung sachgerechter Reparaturen nach Unfällen an modernen Fahrzeugen mit ihrer komplexen Karosseriestruktur: Im vergangenen Jahr habe die Dekra etwa 600 000 schlecht reparierte Autos auf deutschen Straßen gezählt, deren Insassenschutz nach einem Unfall nicht voll wiederhergestellt wurde.

Von "Fairplay" profitierten drei Seiten: Der Hersteller bindet die lukrativen Reparaturen an sein Service-Netz, die Versicherung spart durch schlankere Verwaltungsprozesse Geld, der Autofahrer schließlich muss sich nicht mehr um die Abwicklung kümmern und bekommt sein hochwertig repariertes Auto schnell zurück. Einschnitte werden solche Programme dagegen für Sachverständige und freie Werkstätten bedeuten.

pts.



Audi will alle Service-Verträge kündigen

Etwa 500 Standorte sollen künftig entfallen

Audi will laut Informationen aus dem Gewerbe sämtliche Service-Verträge in Deutschland zum 30. Juni 2010 kündigen. Von den Plänen betroffen wären rund 2000 Unternehmen, die derzeit mit dem Ingolstädter Hersteller auf Grundlage der GVO zusammenarbeiten.

Hinter den geplanten Kündigungen steckt den Angaben zufolge das Ziel, die Anforderungen und die Qualität im Service weiter zu erhöhen, die von den Kunden angeblich gefordert und erwartet werde. Das Vertriebsnetz sei dagegen von den Überlegungen derzeit nicht betroffen, ebensowenig die Servicestruktur in anderen europäischen Staaten. Im Zuge der Kündigungen

solle das Servicenetz um etwa 500 Standorte ausgedünnt werden. Innerhalb des VW-Konzerns sei Audi die einzige Marke, die eine Kündigung betreibe.

Für die betroffenen Audi-Partner stehe viel Geld auf dem Spiel, das in der Vergangenheit in Schulungen, Spezialwerkzeuge und Standards investiert worden ist. Die Anforderungen des Herstellers seien schon heute so hoch, dass sich der Servicevertrag kaum rechne. Denkbar sei daher, durch die Ausdünnung des Netzes den Markt unter den Partnerbetrieben aufzuteilen, die Anschlussverträge erhalten.

Unklar ist derzeit, wie die Vertragskündigung begründet werden soll, da die Verträge auf den Vorgaben der GVO basieren. Danach müssen Werkstätten, die den Standards des Herstellers entsprechen, einen Servicevertrag erhalten.

21.05.2008

Anlage 3 zum Schreiben an die Europäische Kommission

1. Teilevertrieb unmittelbar durch den Teilehersteller

Besonders effizient ist der direkte Vertrieb von Ersatzteilen durch den jeweiligen Teilehersteller, der auch als Zulieferer (Original Equipment Supplier - OES) für den jeweiligen Fahrzeughersteller (Original Equipment Manufacturer - OEM) agiert. Daher sollte es einem Teilehersteller immer möglich sein, seine Produkte nicht nur an den OEM, sondern auch als Ersatzteile an den Kfz-Aftermarket zu liefern.

a) Regelungsgehalt von Kfz-GVO und Vertikal-GVO

Entsprechend regelt Art. 4 Abs. 1 lit. j) der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (Kfz-GVO), dass eine Freistellung nicht gilt für

„zwischen einem Lieferanten von Original-Ersatzteilen oder qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen, Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen und einem Kraftfahrzeughersteller vereinbarte Beschränkungen, welche die Möglichkeit des Lieferanten einschränken, diese Waren an zugelassene oder unabhängige Händler, zugelassene oder unabhängige Werkstätten oder an Endverbraucher zu verkaufen“.

Der Evaluierungsbericht geht auf S. 10f. der deutschen Fassung davon aus, dass eine solche sektorspezifische Bestimmung nicht nötig sei, da die Verordnung (EG) 2790/1999 (Vertikal-GVO) eine äquivalente Bestimmung enthalte. Tatsächlich ist dies jedoch nicht der Fall. Art. 4 (e) der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 bietet kein entsprechendes Schutzniveau, da er nur abdeckt

„Beschränkungen, die zwischen dem Lieferanten und dem Käufer von Bestandteilen, welche dieser in andere Erzeugnisse einfügt, vereinbart werden und die den Lieferanten hindern, diese Bestandteile als Ersatzteile an Endverbraucher oder an Reparaturwerkstätten oder andere Dienstleistungserbringer zu verkaufen, die der Käufer nicht mit der Reparatur oder Wartung seiner eigenen Erzeugnisse betraut hat“.

Die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 würde also eine Vereinbarung zwischen OES und OEM freistellen, welche dem OES untersagt, Ersatzteile an Vertragswerkstätten des OEM zu liefern. Nach der Kfz-GVO hingegen wäre diese wettbewerbsbeschränkende Vereinbarung nicht freigestellt; diese nennt den Vertrieb an zugelassene wie unabhängige Werkstätten.

Weiterhin benennt die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 im Gegensatz zur Kfz-GVO keine Werkzeuge, Diagnosegeräte und andere Ausrüstungsgegenstände, die für Reparaturen benötigt werden. Auch insofern sollte der Hersteller die Chance zum Aftermarket-Vertrieb haben. Im Automobilssektor ist die Verfügbarkeit von Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen für die Reparaturwerkstätten jedoch wesentlich und hat unmittelbare Auswirkungen auf die Möglichkeit der Verbraucher, zwischen verschiedenen Werkstattnetzen wählen zu können.

Insofern bestehen wesentliche Unterschiede zwischen beiden Verordnungen, welche die Regelungen der Kfz-GVO als geeigneter erscheinen lassen, vielfältige Vertriebswege für Ersatzteile zu gewährleisten.

Wir befürworten die Beibehaltung der vorgenannten Kernbeschränkung der Kfz-GVO. Diese ist eher geeignet, Wettbewerb im Ersatzteilmarkt zu fördern als die gegenwärtig in der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 enthaltene Bestimmung.

b) Vertriebsbeschränkungen trotz Kernbeschränkung

Wir teilen die Beobachtung des Evaluierungsberichts (S. 13 der deutschen Fassung), nach der eine Vielzahl von Teilen allein dem Vertriebssystem des jeweiligen OEM zur Verfügung steht.

Die Ursache hierfür liegt häufig in den Vereinbarungen zwischen OES und OEM, nach denen die geistigen Schutzrechte oder das Eigentum an Produktionsmitteln dem OEM zustehen. Unseres

Erachtens dürfen solche Abreden nicht zu dem Zweck der Wettbewerbsbeschränkung getroffen werden.

Vereinbarungen zwischen OES und OEM im Automobilssektor fallen regelmäßig nicht in den Anwendungsbereich der Zulieferbekanntmachung der Kommission von 1978. Vielmehr sind sie wettbewerbsrelevant, da Zulieferer im Automobilssektor zumeist nicht als verlängerte Werkbank anzusehen sind, sondern über eigenes Know-How verfügen. Zahlreiche Innovationen der vergangenen Jahre gehen auf Zulieferer zurück, wie etwa das adaptive Kurvenlicht oder das Antiblockiersystem (ABS).

Soweit Zuliefervereinbarungen im Kfz-Sektor demnach Art. 81 EG unterfallen, läge es an der Kommission und den nationalen Kartellbehörden, die (Un)Zulässigkeit bestimmter Klauseln betreffend geistiger Schutzrechte oder das Eigentum von Werkzeugen und der damit verbundene Pflicht zur ausschließlichen Belieferung des OEM deutlicher herauszustellen und damit für die Zukunft die generelle Verfügbarkeit von Ersatzteilen auch außerhalb des Vertriebssystems des jeweiligen OEM zu verbessern.

c) Dual branding

Der Evaluierungsbericht zweifelt (S. 11 der deutschen Fassung) an der Sinnhaftigkeit der Kernbeschränkung betreffend die Möglichkeit eines Zulieferers zur Anbringung seines eigenen Markenzeichens auf Produkten, die an einen OEM geliefert werden. Begründet wird dies damit, die Werkstatt erhalte die Informationen zur Identifikation eines passenden Ersatzteils auch nach Maßgabe von Art. 4 Abs. 2 Kfz-GVO.

Diese Schlussfolgerung greift unseres Erachtens zu kurz. Zwar sollen unabhängige Marktbeteiligte vom OEM sämtliche Informationen für die Teileidentifikation erhalten. Jedoch wird der OEM regelmäßig nicht darüber informieren, welcher Zulieferer das Teil tatsächlich hergestellt hat. Allenfalls wird er auf die Möglichkeit verweisen, das passende Ersatzteil über ihn bzw. sein Netz erwerben zu können. Der Sinn des „dual branding“ besteht jedoch gemäß Erwägungsgrund 24 darin, den direkten Erwerb vom eigentlichen Hersteller des Teils zu vereinfachen. Der Teilehersteller soll erkennbar werden, um der Werkstatt die Möglichkeit zu geben, unter Vermeidung unnötiger Vertriebsstufen oder Flaschenhalse das benötigte Produkt möglichst unmittelbar zu erwerben.

Der Wettbewerb kann von einer Beibehaltung der entsprechenden Kernbeschränkung nur profitieren.

d) Designschutz

Wir begrüßen die Ausführungen auf S. 13 des Evaluierungsberichts, in denen die Einführung einer sog. Reparaturklausel im Geschmacksmusterrecht befürwortet wird. Abnehmer von Karosserieteilen und anderen sichtbaren Komponenten sollen zwischen mehreren Anbietern solcher Teile wählen können.

Da jedoch eine politische Einigung über eine Reform des Geschmacksmusterrechts bislang nicht absehbar ist, sollte die Freiheit des Wettbewerbs im Ersatzteilmarkt wenigstens Gegenstand einer Regelung im Kartellrecht bleiben.

2. Erwerb von Teilen vom OEM und seinem Netz

Eine Reihe von Ersatzteilen ist nur vom OEM und seinen autorisierten Vertriebspartnern erhältlich. Es liegt jedoch im Interesse der Verbraucher, ihr Fahrzeug auch bei herstellerungebundenen Betrieben warten lassen zu können, also vom Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Netzen zu profitieren. Dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen, in denen autorisierte Werkstätten weit entfernt sein können. Um eine flächendeckende Versorgung der Verbraucher auch bei Pannen oder Unfällen zu gewährleisten, sollten auch herstellerungebundenen Betriebe Zugang zur gesamten Palette von Ersatzteilen haben.

Die Kfz-GVO behandelt in Art. 4 Abs. 1 lit. i) die Möglichkeit einer Vertragswerkstatt, Teile an eine freie Werkstatt zu verkaufen. An dieser Möglichkeit ist unbedingt festzuhalten.

Die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 enthält in Art. 4 lit. c) eine ähnliche Bestimmung, welche den Vertrieb an „Endverbraucher“ schützt. Unseres Erachtens ist eine freie Werkstatt als Endverbraucher im Sinne der Vorschrift anzusehen, da sie das Produkt für den Fahrzeughalter erwirbt und verbaut. Da die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 in Art. 4 lit. e) jedoch den Begriff „Reparaturwerkstatt“ zusätzlich zum Begriff „Endverbraucher“ nennt, könnte der Eindruck entstehen, Reparaturwerkstätten seien etwas anderes als Endverbraucher. Daher befürworten wir eine Klarstellung zum Verhältnis beider Begriffe.

Weitergehend ist zu begrüßen, wenn ein OEM bei Überschreiten eines Marktanteils von 30% jedem hinreichend qualifizierten Unternehmen einen Vertriebsvertrag für Ersatzteile seiner Marke anbieten muss. Wie die Kommission in ihrer Ergänzung zum Kfz-GVO Leitfaden „Häufig gestellte Fragen“ bei Nr. 16 mit Recht festgestellt hat, ist das Vorhandensein einer Werkstatt kein zulässiges Differenzierungskriterium im Rahmen eines qualitativ-selektiven Teilevertriebs.

Soweit die Kommission eine Angleichung der im Kfz-Sektor geltenden Regeln an die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 anstrebt, sollte nicht nur die im Evaluierungsbericht angesprochene Marktanteilsschwelle von 40% für den Neufahrzeugvertrieb zur Diskussion stehen, sondern auch Art. 3 Abs. 1 S. 3 Kfz-GVO, der qualitativ-selektive Vertriebssysteme von der Anwendbarkeit jeglicher Marktanteilsschwellen ausnimmt.

3. Freiheit der Vertragswerkstätten beim Teilebezug

Der Evaluierungsbericht zeigt auf, dass Vertragswerkstätten ihren Teilebedarf weiterhin ganz überwiegend beim OEM decken. Über die Gründe hierfür finden sich hingegen nur Mutmaßungen. Dies erstaunt insofern, als dass laut Staff Working Paper Nr. 3, S. 8, drei Importeure in Dänemark unzulässige Treuerabatte verwendeten, und entsprechende Ermittlungen in anderen Mitgliedstaaten nicht erfolgt zu sein scheinen.

Jedenfalls sollte für die Zukunft die Freiheit der Vertragswerkstätten gewährleistet bleiben, Ersatzteile bei unterschiedlichen Anbietern zu erwerben. Sollten die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 zur Anwendung kommen, wäre mit Blick auf das Überschreiten der maßgeblichen Marktanteilsschwelle von 30% klarzustellen, inwiefern ein OEM überhaupt Mindestbezugsmengen oder qualitative Vorgaben einfordern kann. Dabei sollten die aktuell freigestellten Grenzen nicht erhöht, sondern der Wettbewerb um die Versorgung von Vertragswerkstätten gefördert werden.

Insbesondere sollten Werkstätten, die auch zum Vertriebssystem eines OEM gehören, hierdurch nicht in ihrer Freiheit eingeschränkt sein, in eine Vertragsbeziehung zu einem Kfz-Versicherer zu treten, welche die Reparatur von Fahrzeugen mit vom Versicherer ausgewählten Teilen zum Gegenstand hat.

4. Garantien

Das Kasko-Tarifmodell mit Werkstattbindung bündelt die Nachfragemacht der Versicherten. So können gegenüber den beteiligten Werkstätten, die an der Schadensteuerung beteiligt sind, erhebliche Preisvorteile erzielt werden. Diese kommen den Versicherten in der Form von günstigen Kasko-Prämien zugute. Die Kosten für Mobilität werden also reduziert, zum Vorteil der Verbraucher.

Dieses Modell setzt voraus, dass dem Versicherten keine Nachteile entstehen, wenn nach einem Kasko-Schaden die ausführende Werkstatt nicht gleichzeitig zum Vertriebssystem des jeweiligen OEM zählt.

Ein solcher Nachteil könnte in der Verweigerung der Beseitigung von produktionsbedingten Mängeln liegen. Dürfte ein OEM es zur Voraussetzung für eine Gewährleistungsübernahme oder Garantiezusage machen, dass ein Fahrzeug ausschließlich mit Teilen der Marke des OEM bzw. nur in einer Vertragswerkstatt repariert oder gewartet wurde, so würde dies den Wettbewerb im Teile- bzw. Servicemarkt beschränken. Auch der Versicherungsmarkt würde beeinträchtigt, da eine zentrale Schadensteuerung kaum mehr möglich wäre.

Insofern begrüßen wir die Aussagen der Kommission im Leitfaden zur Kfz-GVO bei Fragen 37 und 99. In Deutschland musste das Bundeskartellamt diese Grundsätze in einigen Fällen zur Anwendung

bringen, in dem Zweijahresbericht des Bundeskartellamtes 2003/2004 an den Deutschen Bundestag heißt es:

"Ebenso wirkte das Bundeskartellamt in mehreren Fällen auf eine Änderung der Bedingungen für die vom Automobilhersteller gewährte Fahrzeuggarantie hin, soweit diese einen Garantieverlust allein schon deshalb vorsahen, wenn während der Garantiefrist Ersatzteile dritter Hersteller verwandt oder Inspektions- und Wartungsarbeiten durch nicht vom Hersteller autorisierte Servicebetriebe durchgeführt wurden."

Auch die britische Kartellbehörde (Office of Fair Trading) hat sich mit diesem Thema befasst, was im Staff Working Paper Nr. 4 nicht näher behandelt wird.

Im Markt werden jedoch weiterhin Unsicherheiten und Meinungsverschiedenheiten beobachtet. Wir waren an mehreren Auseinandersetzungen beteiligt. Um solche künftig zu vermeiden, befürworten wir für die Zukunft anstelle bloßer Leitlinien eine verbindliche Regelung.

5. Technische Informationen

Der Zugang zu technischen Informationen ist für unabhängige Marktbeteiligte der Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit. Dies gilt nicht nur für freie Werkstätten, sondern auch für mittelbar mit Reparatur und Wartung befasste Unternehmen. Art. 4 Abs. 2 der Kfz-GVO sieht daher eine spezielle Regelung vor, um den Zugang zu solchen technischen Informationen für unabhängige Marktteilnehmer zu erleichtern.

Es wäre ein falsches Signal an den Markt, diese Vorschrift ersatzlos auslaufen zu lassen.

In ihren Entscheidungen vom 13. September 2007, die Verpflichtungserklärungen von General Motors, Fiat, DaimlerChrysler und Toyota für verbindlich zu erklären, hat die Kommission darauf hingewiesen, dass die Verpflichtung, technische Informationen zur Verfügung zu stellen, auf den grundlegenden Prinzipien des europäischen Wettbewerbsrechts beruht. Diese Entscheidungen der Kommission helfen zwar unabhängigen Reparaturbetrieben. Die Bedürfnisse anderer unabhängiger Marktteilnehmer wie z. B. Teilegroßhändler, Versicherungsunternehmen, Hersteller von Diagnosegeräten oder Mehrmarken-Datenbanken, werden in den Entscheidungen jedoch nicht thematisiert.

Jegliche neue Regelung sollte die speziellen Bedürfnisse derjenigen berücksichtigen, die indirekt mit der Reparatur und Wartung von Fahrzeugen befasst sind, etwa weil sie Werkstätten mit Teilen und zugehörigen technischen Informationen versorgen.

Außerdem sollten auch neue technische Entwicklungen berücksichtigt werden. Wenn ein Fahrzeug eine Technologie beinhaltet, welche einem zugelassenen Reparaturbetrieb gestattet, die On-Board-Systeme ferngesteuert über einen Fernzugriff zu diagnostizieren, muss die Fernzugangstechnologie auch unabhängigen Marktteilnehmern zugänglich gemacht werden. Auch sollten Signale über einen Unfall nicht notwendigerweise an eine Vertragswerkstatt übermittelt werden, sondern an einen Rettungsdienst oder ein Servicenetz nach Wahl des Fahrzeughalters.