

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

Wirtschaftskammer Österreich
Bundessparte Handel
Bundesgremium des
Fahrzeughandels

Wiedner Hauptstr. 63 | Postfach 440
A-1045 Wien
T (0)5 90 900DW | F (0)5 90 900292
E fahrzeughandel@wko.at
W <http://www.kfzweb.at/wk>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
BGr. H18 Mag. Wy/EB
Mag. Christoph Wychera

Durchwahl
3330

Datum
30.7.2008

Evaluation Report on EC 1400/2002

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesgremium des Fahrzeughandels ist die gesetzliche Interessenvertretung von ca. 3.400 Fahrzeughandelsbetrieben.

Das österreichische Kraftfahrzeuggewerbe umfasst ca. 5.600 klein- und mittelständische (markengebundene und markenungebundene) Kfz-Betriebe (Handel und Werkstätte). Ca. 2.100 Handelsbetriebe vertreten eine oder mehrere Marken, ca. 1.300 Betriebe sind ohne Markenvertretung.

Ca. 33.000 Mitarbeiter sind im Kfz-Gewerbe beschäftigt, die durchschnittliche Unternehmensgröße liegt bei ca. 9 Mitarbeitern.

Pro Jahr werden ca. 300.000 Neufahrzeuge zum Verkehr zugelassen, der Gesamtumsatz von Handel und Reparatur beträgt ca. € 16 Mrd.

Ein durchschnittlicher Händler setzt ca. 140 Neufahrzeuge im Jahr um.

Es gibt ca. 35 Automobilimporteure, von welchen einige, zum Teil sogar maßgeblich, auch im Einzelhandel tätig sind: Porsche Austria (Audi, Porsche, VW), Toyota Frey, Denzel (Ferrari, Lotus, Mitsubishi), BMW Austria, Peugeot Wien, Renault Österreich.

Nach Studium des Berichtes der Kommission über die Funktionsweise der Verordnung EG 1400/2002 betreffend den Automobilvertrieb und -service, kommt man zu dem Ergebnis, dass der vorliegende Bericht darauf abzielt, nachzuweisen, dass die Kernbeschränkungen und die spezifischen Bedingungen der GVO 1400/2002 nicht weiter notwendig sind, um das gute Funktionieren des Wettbewerbes im automotiven Sektor zu gewährleisten. Es würde eine Anpassung der sogenannten „Schirm-GVO“ 2790/1999 genügen.

Diese Schlussfolgerung wird vom österreichischen Kfz-Handel und Gewerbe nicht geteilt.

Schon im Jahre 1985 hat die Kommission die Notwendigkeit von vertragsrechtlichen Regelungen gesehen, um den Wettbewerb im Kfz-Vertrieb zu fördern.

Deshalb wurde mit der GVO 123/85 im Jahre 1985 unter anderem eine Verpflichtung zu einer mindestens einjährigen Kündigungsfrist normiert.

Im Jahre 1995 wurde bei der Kfz-GVO 1475/95 die Mindestkündigungsfrist auf zwei Jahre verdoppelt. Darüber hinaus wurde ein Schiedsverfahren zwischen Automobilhändlern und Herstellern eingeführt, um Streitigkeiten ohne aufwendige Gerichtsverfahren beilegen zu können.

In der heute geltenden GVO 1400/2002 wurden im Jahr 2002 Bestimmungen über den Vertrieb mehrerer Marken aus einem Ausstellungsraum, über die Möglichkeit, einen Händlervertrag innerhalb des Vertriebssystems ohne Zustimmung des Herstellers/Importeurs zu übertragen, über das Erfordernis der Schriftform und einer Begründung einer Kündigung und über eine Ausgestaltung des Schiedsverfahrens neu aufgenommen.

Die Intention, die die Kommission mit diesem wettbewerbsrechtlichen Rahmen für den Kfz-Vertrieb hatte, war die Förderung eines fairen Wettbewerbes im Kraftfahrzeugvertrieb durch unabhängige Händler.

Ziel war die bestmögliche Versorgung der Konsumenten mit Kraftfahrzeugen und Servicedienstleistungen durch einen fairen Wettbewerb zwischen klein- und mittelständischen Kraftfahrzeugbetrieben.

Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und des Konzentrationsprozesses ist die Notwendigkeit einer Kfz-spezifischen Regelung zur Bewahrung der Unabhängigkeit der Händler und Werkstätten heute mehr denn je gegeben.

Besonders sensibel für die österreichische Vertriebslandschaft ist die Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebes, wie sie dzt. im Art. 5 Abs. 1 der GVO 1400/2002 geregelt ist. Ein Händler kann dzt. ohne Zustimmung seines Herstellers/Importeurs eine oder mehrere Marken aufnehmen, er hat lediglich dafür Sorge zu tragen, dass keine Verwechslung der Marken erfolgen kann.

In dem nun vorliegenden Bericht wird die Ansicht vertreten, dass Händler diese Regelung nicht genutzt haben, da auch nach 2002 kaum Marken konkurrierender Hersteller aus ein und demselben Ausstellungsraum vertrieben wurden. Somit sei diese Regelung nicht mehr erforderlich.

Wir weisen darauf hin, dass die Möglichkeit, mehrere Marken aus einem Ausstellungsraum zu verkaufen, ohne getrennte Rechtspersönlichkeit, ohne getrennte Geschäftsführung und ohne getrenntes Verkaufspersonal, erst mit der GVO 1400/2002 geschaffen wurde. Unter Berücksichtigung der einjährigen Übergangsfrist konnte diese Möglichkeit erst ab dem letzten Quartal 2003 tatsächlich genutzt werden. Die Fragebogen-Erhebung der Kommission erfolgte im ersten Quartal 2007, sodass

praktisch nur drei Jahre (2004, 2005 und 2006) als Erfahrungszeitraum zur Verfügung standen. Dies ist viel zu kurz, um ein aussagekräftiges Ergebnis zu bekommen.

Den österreichischen Markt betreffend ist die von der Kommission getätigte Aussage nichtzutreffend. In Österreich hat der Mehrmarkenvertrieb zugenommen, wobei insbesondere die Möglichkeit des Vertriebes verschiedener Marken aus einem Ausstellungsraum maßgeblich ist. Die Wettbewerbssituation für die Konsumenten verbesserte sich durch den seit 2003 möglichen Mehrmarkenvertrieb nachhaltig. Gerade in ländlichen Gebieten mit geringer Population ist damit für die meisten Hersteller ein flächendeckendes Angebot möglich. Die für die einzelnen Marken notwendigen Investitionen zur Erfüllung der Vertragsstandards wurden durch die in Art.3. geregelten Mindestvertragsklauseln wirtschaftlich abgesichert.

Weiters ausschlaggebend ist auch die Tatsache, dass keine weiteren Rechtspersönlichkeiten, keine getrennte Buchhaltung und auch kein getrenntes Personal von den jeweiligen Herstellern/Importeuren gefordert werden kann.

Sollten nun die Regelungen über den Mehrmarkenvertrieb in den zukünftigen Wettbewerbsregeln nicht mehr enthalten sein, dann würde es gemäß der Schirm-GVO 2790/99 den Herstellern ermöglicht werden, ihren Händlern für eine Dauer von 5 Jahren zu verbieten, weitere Marken zu vertreiben. Es liegt auf der Hand, dass dadurch die eben erst von einem Mehrmarkenhändler getätigten Investitionen nicht mehr amortisiert werden könnten.

Der Wegfall des Mehrmarkenvertriebes in der heutigen Form würde nicht zuletzt auch den Interessen der Verbraucher zum Nachteil werden, da gerade in den dünn besiedelten Regionen abseits der Ballungszentren die Händler auf den Vertrieb von mehreren Marken aus einem Ausstellungsraum heraus angewiesen sind.

Die österreichische Fahrzeugbranche benötigt auch nach Auslaufen der Kfz-GVO 1400/2002 am 31.5.2010 einen rechtlichen Rahmen, der die Unabhängigkeit der klein- und mittelständischen Händler von ihren Lieferanten stärkt, um diesen in die Lage zu versetzen, den Wettbewerb im Interesse der Konsumenten zu stärken.

Ohne klare Regelung auf EU-Ebene käme es zu einer Rechtsaufsplitterung in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Rechtsunsicherheit wäre die Folge. Gerade die klein- und mittelständischen Betriebe, die sich keine eigene Rechtsabteilung leisten können, hätten das Nachsehen. Kostspielige und zeitraubende Rechtsdurchsetzungsverfahren wären die Folge.

Es kann nur im gemeinsamen Interesse der europäischen Fahrzeugbranche, Hersteller, Importeure, Händler und Werkstätten sein, Rechtssicherheit und Planungssicherheit durch klare und detaillierte wettbewerbsrechtliche Regelungen auf europäischer Ebene zu haben.

Die Konsequenz nationaler Rechtsaufsplitterung wäre, dass die Frage, ob eine Vertragsbestimmung oder ein konkretes Verhalten eines Vertragspartners wettbewerbsrechtlich zulässig ist oder nicht, von einem nationalen Gericht zu klären. Es ist den Händlern und Servicebetrieben nicht zuzumuten, bei aufrechtem Vertragsverhältnis gegen den Vertragspartner ein Gericht anzurufen.

Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass wir die Schlussfolgerungen der Kommission in ihrem Bericht nicht teilen und aus den oben angeführten Gründen eine Fortführung der Kfz-GVO 1400/2002 im Sinne des Wettbewerbes und im Sinne der Konsumenten unbedingt erforderlich erachten. Insbesondere sind die Bestimmungen über

- die Möglichkeit, mehrere Marken auch ohne Zustimmung des Herstellers zu vertreiben,
- die Möglichkeit der Übertragung des Händlervertrages auf einen Markenkollegen,
- die Kündigungsfristen und die Begründungspflicht,
- ein verpflichtendes Schiedsverfahren


in einer Kfz-spezifischen Regelung auch nach dem Jahr 2010 aufrecht zu erhalten.

Ein Auslaufen der Kfz-GVO 1400/2002 ohne entsprechende Nachfolgeregelung wäre für die österreichischen klein- und mittelständischen Kfz-Betriebe eine besorgniserregende Entwicklung!

Freundliche Grüße

BUNDESGREMIUM DES FAHRZEUGHANDELS

Der Obmann:



KommR Mag. Dr. Gustav Oberwallner, MBA

Der Geschäftsführer-Stv.:



Mag. Christoph Wychera