

Ref.: HT 1021

Stellungnahme zu den Entwürfen der Kommission vom 21.12.2009:

- Verordnung über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 AEUV auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor
- Ergänzende Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen

eingereicht von:

Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA)
Gothaer Straße 17
40880 Ratingen
Deutschland

Register der Interessenvertreter der Europäischen Kommission:

Registriernummer 73137983202-52

Ratingen, den 10. Februar 2010

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit 150 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen und 130 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der GVA ist Mitglied der FIGIEFA.

Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeug-Teile hatte 2008 in Deutschland ein Volumen von rund 22,5 Mrd. Euro. Auf der Reparaturebene verfügt der freie Kfz-Service-Markt über einen Anteil von etwa 35 bis 40 Prozent. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 Prozent des Umsatzes des freien Kfz-Teile-Großhandels – einer rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind die Sicherung und der Ausbau des freien Kfz-Service-Marktes als echte Reparaturalternative für den Verbraucher sowie die Wahrung der Chancengleichheit gegenüber der Automobilindustrie im Ersatzteile-Handel.

Der Kfz-Service-Markt (Anschlussmarkt, Aftermarket) ist im Idealfall dadurch gekennzeichnet, dass mehrere Anbieter Produkte liefern, die für ein bestimmtes Fahrzeug passen¹ und insofern substituierbar sind, z.B. Hersteller von Kupplungen², Bremsen³, Scheinwerfern⁴, usw. Die Ersatzteilhersteller konkurrieren dabei mit den Automobilherstellern, die ihrerseits auf dem Markt als Ersatzteilanbieter auftreten, wobei sie den weitaus größten Teil der dafür erforderlichen Ersatzteile von den Zulieferern beziehen, mit denen sie anschließend beim Vertrieb der Teile konkurrieren. Die Automobilhersteller sind dadurch in der Lage, als Vollsortimenter für Ersatzteile ihres Automobilfabrikats aufzutreten.⁵ Die spezialisierten Teilehersteller nutzen vielfach den (freien) Teilegroßhandel zur Sortimentsbildung und als zweiten⁶ Vertriebsweg.

Die starke Position der Automobilhersteller als Anbieter auf den markenspezifischen Anschlussmärkten – die dort angebotenen Produkte/Dienstleistungen müssen auf ein konkretes Fahrzeug (eine bestimmte Marke, zumeist sogar einen bestimmten Typ) ausgerichtet sein – sowie die Tatsache, dass eine Reihe von Ersatzteilen nur über den Kfz-Hersteller zu beziehen ist, führen zu einer Marktsituation, die potenziell Wettbewerbsprobleme zwischen „gebundenem“ und „freiem“ Markt birgt. Dass diese Probleme nicht nur „potenziell“ sondern auch in tatsächlicher Hinsicht bestehen, zeigen u.a. die Eingriffe der EU-Kommission, die in den letzten Jahren notwendig geworden sind, um den Wettbewerb in diesem Bereich zu schützen. Aber auch die aktuelle Diskussion im Rahmen des Komitologieverfahrens zu Euro 5/6 und dort speziell im Zusammenhang mit dem Zugang unabhängiger Marktbeteiligter zu den so genannten „Rohdaten“ als Teil der technischen Informationen unterstreicht den Handlungsbedarf des europäischen Ordnungsgebers.

Aus diesen Erkenntnissen sind drei wesentliche Folgerungen für die Zukunft zu ziehen:

- (1) Sektorspezifische Regeln sind auch künftig notwendig, um den Wettbewerb im Aftermarket zu schützen.
- (2) Die Regeln müssen so klar und unmissverständlich sein, dass kein Zweifel daran bestehen kann, welches wettbewerbsbeschränkende Verhalten unzulässig ist.
- (3) Sollte dennoch gegen „die Regeln“ verstoßen werden, muss rasch und entschlossen gehandelt werden, um „Folgeschäden“ zu minimieren, die letztlich auch die Verbraucher trafen.

¹ Ein Ersatzteil muss zwangsläufig dem zu ersetzenden Teil entsprechen.

² z.B. Sachs, Luk

³ z.B. Continental Teves, TRW, TMD

⁴ z.B. Hella, Bosch, Valeo, Vignal

⁵ Wegen der Ersatzteile, die als „Monopolteile“ nur vom Automobilhersteller zu beziehen sind, kann kein anderer Anbieter als echter Vollsortimenter in Wettbewerb treten.

⁶ Zweiter Vertriebsweg, sofern die Teilehersteller auch die Automobilhersteller mit Ersatzteilen beliefern.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir zu den vorgelegten Entwürfen wie folgt Stellung:

Die Fahrzeughersteller sind auf den Märkten für Ersatzteile und Reparatur ihrer Fahrzeugmarken meist marktbeherrschend – zumindest liegt ihr Marktanteil deutlich über der Marktanteilsschwelle von 30 %. Daher werden die Fahrzeughersteller im Aftermarket zumeist nicht vom Vorzug der Gruppenfreistellung profitieren. Vielmehr muss im Einzelfall geprüft werden, ob etwaige wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen durch deren positive Auswirkungen aufgewogen werden können.

Der Vorteil, der sich daraus ergibt, dass die diesbezüglichen vertikalen Vereinbarungen der Fahrzeughersteller auf deren Vereinbarkeit mit Artikel 101 AEUV zu prüfen sind und der Kommission unmittelbare Möglichkeiten des Eingriffs geben, sollten die Wettbewerbsregeln missachtet werden, könnte noch deutlicher genutzt werden, wenn die Aspekte, die bereits von der Kommission als potenziell problematisch für den Wettbewerb erkannt wurden („Zugang zu technischen Informationen“ und „Ablehnung der Herstellergarantie bei Fremdwartung/-reparatur“), als Kernbeschränkungen in die künftige sektorspezifische Verordnung aufgenommen würden. Sie hätten dadurch eine Signalwirkung, etwa in dem Sinne: „Wenn eine Verhaltensweise schon bei einem Marktanteil < 30 % unzulässig ist, dann erst recht, wenn der Marktanteil 30 % überschreitet“. Möglicherweise können durch eine derartige Klarstellung sogar Beschwerden bei der EU-Kommission reduziert werden. Schließlich sei auch daran erinnert, dass aufgrund der Marktgegebenheiten die Beschwerdeführer in solchen Fällen fast immer KMU wären.

Die bereits in Artikel 5 des Verordnungsentwurfs aufgenommenen drei Kernbeschränkungen sind ausnahmslos zu begrüßen; zwei weitere Kernbeschränkungen hätten für die praktische Umsetzung (und Durchsetzung) der Verordnung Vorteile, da sie eine Signalwirkung ausstrahlen würden:

Eine der zusätzlichen Kernbeschränkungen sollte Vereinbarungen als unzulässig brandmarken, welche die Möglichkeiten unabhängiger Reparaturbetriebe beschränken, ein Kraftfahrzeug während seiner Garantiezeit –auch mit konkurrierenden Ersatzteilen und Geräten – zu warten oder instandzusetzen.

Die zweite zusätzliche Kernbeschränkung sollte deutlich machen, dass unabhängigen Marktbeteiligten die für ihre jeweilige Tätigkeit erforderlichen technischen Informationen/Daten zur Verfügung zu stellen sind. Dabei muss selbstverständlich dem ggf. unterschiedlichen Informationsbedarf von Reparaturbetrieben, Ersatzteilanbietern, Diagnose- und Testgeräteherstellern und Publishern Rechnung getragen werden.

Die verwendeten Begriffe „unabhängige Marktbeteiligte“ und „technische Informationen“ sollten im Sinne von Klarheit und Eindeutigkeit im Rahmen von Artikel 1 der Verordnung – ggf. mit Verweis auf die bereits existierenden Definitionen in Verordnung (EG) Nr. 715/2007 – definiert werden.

Die Begriffsdefinitionen „Originalersatzteil“ und „qualitätsgleiches Ersatzteil“ haben sich bewährt: In der Branche wird von „Ersatzteilen gemäß Kfz-GVO“ gesprochen, wenn diese Ersatzteile gemeint sind, und

viele Teilehersteller haben Bescheinigungen ausgestellt, in denen sie erklären, dass ihre Ersatzteile „Originalersatzteile bzw. qualitätsgleiche Ersatzteile gemäß Kfz-GVO 1400/2002“ sind. Dies hat Verbrauchern und Werkstätten Unsicherheit genommen, weshalb diese „Definitionen“ erhalten bleiben sollten.

Die eingangs geschilderte Struktur des Ersatzteilmarktes mit der Situation, dass „captive parts“ (oder „Monopolteile“) der Automobilhersteller ausschließlich über diese bzw. deren Vertriebssystem bezogen werden können, bedeutet praktisch, dass unabhängige Reparaturbetriebe, die derartige Teile für eine Fahrzeugreparatur benötigen, diese von ihren Wettbewerbern (den Vertragswerkstätten/zugelassenen Werkstätten) beziehen müssen und nicht bei einem unabhängigen Teile-Großhändler ihrer Wahl. Da Reparaturarbeiten oftmals zeitkritisch sind, erfolgt die Bestellung aller für eine Reparatur benötigter Ersatzteile meist bei *einem* Lieferanten, der die Teile dann auch bis zu einem bestimmten Termin bereitstellt. Die Wettbewerbschancen freier Teilegroßhändler werden eingeschränkt, wenn die Werkstätten den Teilebedarf für Reparaturen, bei denen „captive parts“ benötigt werden, vollständig bei den Vertragshändlerbetrieben decken. Deshalb sollten unabhängige Teile-Großhändler ausdrücklich – etwa durch entsprechende klarstellende Hinweise in den Leitlinien zur künftigen GVO – die Möglichkeit haben, diese Ersatzteile (zu wettbewerbskonformen Bedingungen) zu beziehen und sie in ihr Angebotsortiment zu integrieren.

Unabhängig davon sollten Fahrzeughersteller freien Teile-Großhändlern den Abschluss von Teilevertriebsverträgen nicht generell verweigern, und den Abschluss derartiger Vereinbarungen auch nicht an die gleichzeitige Tätigkeit als zugelassene Werkstatt koppeln. Dies ist auch sachlich nicht gerechtfertigt und sollte daher ausdrücklich benannt werden.

Kundenbindungsprogramme, die etwa Wartungs- und Reparaturarbeiten einschließen, werden von Automobilherstellern zunehmend genutzt, um die Kunden in die „eigenen“ Vertragswerkstätten zu lenken. Dennoch muss gewährleistet werden, dass die Werkstätten benötigte Ersatzteile bei einem Anbieter ihrer Wahl beziehen können und weder direkt noch indirekt daran gehindert werden dürfen. Wenn durch solche Kundenbindungsprogramme der Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt so stark eingeschränkt wird, dass konkurrierende Teileanbieter während der Laufzeit derartiger Programme kaum noch Absatzchancen haben, können solche Programme gegen das Wettbewerbsrecht verstoßen. Erst recht, wenn kumulative Effekte den Wettbewerb beeinträchtigen, muss dem rasch und wirksam begegnet werden können. Deshalb ist eine Klarstellung zu diesem stetig an Bedeutung gewinnenden Themenkomplex, der auch „Rundum sorglos-Pakete“ und „flat rate-Angebote“ umfasst, dringend geboten.

Dasselbe Ziel (der Kundenbindung) – jedoch mit der Gefahr derselben negativen Auswirkung auf den Wettbewerb – verfolgen Garantien, die die Autofahrer „zwingen“, während der Garantiezeit alle Arbeiten am Fahrzeug ausschließlich in zugelassenen Werkstätten der jeweiligen Automarke durchführen zu lassen. Die Verbraucher werden zudem durch derartige Angebote verunsichert, und es gibt leider Belege dafür, dass Garantieleistungen verweigert wurden, wenn der Kunde sein Fahrzeug „fremd warten“ ließ.

Abschließend sei noch einmal auf die außerordentliche Bedeutung des Zugangs zu technischen Informationen hingewiesen, an dem sich zweifellos die Zukunft der Branche entscheidet: Jeder unabhängige Marktbeteiligte benötigt die für die Erfüllung seiner Aufgaben relevanten und notwendigen technischen Informationen. Die unabhängigen Reparaturbetriebe werden heute so weit wie möglich von ihren Lieferanten (freien Teilegroßhändlern bzw. Kooperationen von Teilegroßhändlern) sowie auch von unabhängigen Publishern mit den benötigten technischen Informationen versorgt. Zu diesem Zweck werden die Daten „reparaturgerecht“ aufbereitet, damit sie von den Werkstattkunden unmittelbar genutzt werden können. In vielen Bereichen – insbesondere auch bei der Bereitstellung von Systemen zur Identifikation der benötigten Ersatzteile, der später bei der Reparatur zu berücksichtigenden Einstellwerte, des ggf. zu verwendenden Spezialwerkzeugs u.v.m. – ist der freie Teile-Großhändler der „Problemlöser“ seiner Werkstattkunden. Er stellt die aus verschiedenen Quellen stammenden Informationen zusammen – meist übernehmen Publisher dabei eine Reihe von Aufgaben, viele Informationen liefern dabei auch die Ersatzteilhersteller – und stellt sie seinen Kunden dann zur Verfügung. Deshalb ist es notwendig, die Schlüsselrolle zu berücksichtigen, die die diversen „unabhängigen Marktbeteiligten“ ausüben, indem sie alle gemeinsam – direkt oder indirekt – die Werkstätten (vor allem freie, aber auch gebundene Werkstätten können auf die Informationen zugreifen) unterstützen und dadurch zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs beitragen.

Der GVA bittet die Kommission, der Branche mit den künftigen Regeln Rechtssicherheit und damit auch Planungssicherheit für die nächsten 10 Jahre zu geben, die von erheblichen technologischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen geprägt sein werden.