

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf des Kommission einer Verordnung
über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 AEUV auf Gruppen von
vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten
Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor**

Österreichischer Automobil- Motorrad- und Touring Club
Schubertring 1-3
A-1010 Wien
Österreich
Reg.Nr. im Register der Interessenvertreter: 21689673146-84

Zum Schicksal der Kfz-GVO 1400/2002

Die in Erwägungsgrund 10 angegebene Begründung, dass es offenbar keine erheblichen Beeinträchtigungen des Wettbewerbs beim Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge gebe, weshalb kein Bedarf an einer Aufrechterhaltung der Kfz-GVO 1400/2002 bzw. an einer sektorspezifischen Regelung bestehe, ist zu relativieren. Tatsächlich hat sich die Wettbewerbssituation in diesem Segment in den vergangenen Jahren sehr gebessert, doch ist dies ausschließlich der Verordnung Nr. 1400/2002 zu verdanken. Wenn sie nach ihrer interimistischen Verlängerung im Jahr 2013 auslaufen sollte, ist in diesem Bereich ein Rückschritt zu den Zuständen der 90er Jahre zu erwarten mit all den damit verbundenen Nachteilen für Händler, unabhängige Marktteilnehmer und vor allem Konsumenten. Daher spricht sich der ÖAMTC nachdrücklich für die Aufrechterhaltung der Regelung Nr. 1400/2002 auch über das Jahr 2013 hinaus aus.

Ein weiteres Problem stellt der Wegfall des Händlerschutzes dar. Die leichtere und schnellere Kündbarkeit von Händlerverträgen zusammen mit der absehbaren Bevorzugung eines quantitativen selektiven Vertriebssystems wird zu einem Händlersterben bzw. einer Anbieterkonzentration führen. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Verbraucher zum Neuwagenerwerb: Sie werden längere Wege in Kauf nehmen müssen, um einen Händler der von ihnen bevorzugten Marke zu finden. Verschärft wird dieses Problem noch durch den Wegfall des Mehrmarkenvertriebs. Auch im After-Sales Bereich, speziell bei der Inanspruchnahme von gesetzlichen Garantieansprüchen und kommerziellen Garantien, haben Verbraucher dadurch mit Verfügbarkeitseinbußen zu rechnen, insbesondere in ländlichen Gebieten.

Zur Trennung von Primär- und Sekundärmarkt

Das Auslaufen der VO über den Kfz-Vertrieb und die Subsummierung des Fahrzeugvertriebs unter die allgemeinen Regelungen der Schirm-GVO einerseits, sowie die Schaffung einer eigenen, reduzierten GVO ausschließlich für den Ersatzteil- und Dienstleistungsbereich andererseits bedeuten eine erstmalige Trennung von Primär- und Sekundärmarkt. Wir sehen es als unsere Aufgabe an, vor einer solchen Trennung eindringlich zu warnen, da sie der aktuellen Marktlage und den Branchentrends nicht gerecht wird.

Vertrieb und Wartung von Kraftfahrzeugen waren und sind eng miteinander verzahnt und diese Verbindung wird durch neue Vermarktungskonzepte in Zukunft sogar noch verstärkt. Schon bisher haben Hersteller durch immer länger dauernde kommerzielle Garantien versucht, ihre Kunden – entgegen den Vorgaben der GVO – an das Markennetz zu binden und

zur ausschließlichen Verwendung von Originalersatzteilen zu zwingen. Künftig wird die Bindung noch intensiviert durch Flatrate-Konzepte, welche die Nutzung eines Fahrzeuges mitsamt allen Dienstleistungen beinhaltet. Diese Konzepte stellen eine Abkehr von der bisher gewohnten Trennung von Fahrzeugverkauf und Anschlussdienstleistungen dar, dienen einem weitgehenden Ausschluss von freien Werkstätten vom Wettbewerb und bedürfen daher einer rechtlichen Regelung, die diesen Besonderheiten Rechnung trägt. Die vorgeschlagene Neuregelung der GVO mit einer Trennung von Sales und After-Sales Bereich erscheint dazu nicht geeignet.

Zu Artikel 5 – Kernbeschränkungen – Diagnosegeräte, Instandsetzungsgeräte

Das Verbot der Beschränkung der Weitergabe von Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen stellt eine der wesentlichsten Kernbeschränkungen zum Schutze unabhängiger Marktteilnehmer dar. Es ist ein Garant für Marktzugang und Wettbewerbsfähigkeit unabhängiger Werkstätten sowie aller Anbieter fahrzeugbezogener Dienstleistungen, wie zum Beispiel Automobilclubs, Pannendienstleister, Inspektionsdiensten, etc.

In der VO Nr. 1400/2002 enthielt Artikel 4 Absatz 2 eine ausführliche Beschreibung, welche Elemente zu welchen Bedingungen welchen unabhängigen Marktteilnehmern zugänglich gemacht werden müssen. In der Neufassung der GVO fehlt eine derart detaillierte Bestimmung. Artikel 5 Absatz 2 umreißt nur grob, welche Geräte und Gegenstände betroffen sind. Auch der Kreis der Zugangsberechtigten wurde gegenüber der bestehenden Regelung stark eingeschränkt. Zwar finden sich in den Nr. 52-58 der Ergänzenden Leitlinien nähere Ausführungen zu den technischen Informationen und der Art und Weise ihrer Bereitstellung, doch keine nähere Erläuterung der berechtigten Empfängerkreise. Auch gibt es keine ausdrückliche Regelung für die Bereitstellung technischer Informationen zu Fahrzeugen, die vor dem 1. September 2009 in Verkehr gebracht wurden.

Der ÖAMTC fordert daher eindringlich, die in der VO Nr. 1400/2002 enthaltene umfassende Definition der unabhängigen Marktbeteiligten wieder in den Wortlaut der neuen GVO aufzunehmen.

Es sei darauf hingewiesen, dass gerade Pannendienste und Automobilclubs durch ihre verpflichtenden Dienstleistungen einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung des Flüssigkeit des Verkehrs und der Straßenverkehrssicherheit leisten, und zwar rund um die Uhr.

Zur Bedeutung und Verbindlichkeit der Ergänzenden Leitlinien

Es stimmt bedenklich, dass viele essentielle Aspekte des Vertriebs und der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen – wie z.B. der eben erwähnte, für den Wettbewerb und Marktzugang unabhängiger Marktbeteiligter bedeutsame Bereich der Bereitstellung technischer Informationen - nicht (detailliert) in der neuen GVO, sondern in den Ergänzenden Leitlinien angesprochen werden. Dies muss deshalb als Nachteil gegenüber der bisherigen Rechtslage empfunden werden, da die Leitlinien derzeit keine verpflichtenden Charakter besitzen. Dies ist nicht nur dem Namen selbst zu entnehmen, sondern auch der Einführung, in welcher sich die Leitlinien selbst als „Orientierungshilfe für die Selbstprüfung“ für Unternehmen definieren.

Die Kommission wird daher dringend ersucht, den Inhalt der Leitlinien für rechtsverbindlich zu erklären, z.B. durch direkte Bezugnahme in der Textierung der GVO und Integrierung als Anhang zur GVO. Dies erhöht die Rechtssicherheit für Konsumenten und Branchenbeteiligte und erleichtert auch den Zugang zum Recht. Andernfalls ist absehbar, dass die von der Kommission mehrfach angesprochene Einzelfallprüfung bzw. –gerechtigkeit zu Lasten schwächerer Marktteilnehmer und auch Endverbraucher wirkt, die langwierige Prozesse zur Feststellung ihrer Rechte entweder scheuen oder mangels finanzieller Ressourcen nicht zu Ende führen können, während die wirtschaftlich eindeutig mächtigeren Gegenspieler in solchen Verfahren die Zeit für sich arbeiten lassen und den Rechtsstreit einfach „aussitzen“.

Zum Missbrauch kommerzieller Garantien

Wie die Kommission richtiger Weise unter Punkt 59 der Leitlinien feststellt, ist es praktisch bei allen Herstellern herrschende Praxis, kommerzielle Garantieleistungen davon abhängig zu machen, dass der Endverbraucher alle Reparaturen ausschließlich in zugelassenen Werkstätten und damit auch mit Originalersatzteilen durchführen lässt. Obwohl dieses Problem bereits in den Leitlinien zur VO Nr. 1400/2002 angesprochen wurde, hat sich an diesem Trend nichts geändert. Im Gegenteil: Durch die immer länger ausgedehnten Garantiezeiträume auf fünf, sieben oder mehr Jahre hat sich das Problem noch verschärft. Als Konsequenz daraus verteuern sich die Fahrzeugerhaltungskosten für die Endverbraucher und unabhängige Werkstätten sind auf Jahre vom Wettbewerb ausgeschlossen. Dies macht einmal mehr deutlich, dass eine beiläufige Erwähnung dieser Problematik lediglich in den Leitlinien nicht den gewünschten Erfolg bringt. Es ist daher dringend notwendig und wünschenswert, diese Praktiken zu stoppen und deutlich in der GVO selbst anzusprechen, beziehungsweise in *verbindlichen* Leitlinien dieser Praxis eine Absage zu erteilen.