

An die
Europäische Kommission

Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Antitrust
1049 Bruxelles/Brüssel
BELGIQUE/BEGLIE

Wien, 3.2.2010

Betrifft: Stellungnahme des „Verbandes österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe“ zu den von der Kommission am 21.12.2009 veröffentlichten Entwürfen für die künftigen Rahmenbedingungen des KFZ-Sektors

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Verband österreichischer KFZ-Betriebe (VÖK) stellt sich Ihnen hiermit, als Dachverband der österreichischen KFZ-Markenverbände vor. Er vertritt vor allem die Interessen mittelständischer KFZ-Betriebe und arbeitet auch im Einzelhandelsausschuss des Bundesgremiums Fahrzeughandel mit und vertritt dort auch den Marken-Einzelhandel. Der VÖK nimmt zu den Vorschlägen der Kommission wie folgt Stellung:

A) Verlängerung der für den Bereich des KFZ-Vertriebes gültigen Regelung der Verordnung 1400/2002 bis zum 31.5.2013 (Art. 2 des Entwurfs)

Die Verlängerung der bestehenden Regelungen im Bereich des Automobilvertriebs wird vom VÖK grundsätzlich begrüßt. Die Absicht der Kommission den Automobilvertrieb ab 2013 der allgemeinen Vertikal-GVO (Schirm-GVO) zu unterstellen lehnt der VÖK mit Nachdruck ab und begründet dies wie folgt:

1) Die Vorschläge der Kommission gefährden die Funktion des Wettbewerbs

Derzeit beruht die Funktion des Wettbewerbs in erster Linie auf Basis der weltweiten Überproduktion und damit könnte es aber auch bald vorbei sein. Entgegen den Annahmen der Kommission, wonach durch viele Automobilmarken die Angebotsvielfalt zunimmt zeichnet sich hier eine zunehmende Konzentration auf Ebene der Autoproduzenten ab. Vielmehr kommen immer mehr Automarken unter das Dach von wenigen Autokonzernen. Niemand kann diese daran hindern ihre Produktionskapazitäten entsprechend anzupassen. Darüber hinaus verstärken alle großen Autokonzerne ihre Aktivitäten im Fahrzeugeinzelhandel durch Ausbau des Direktvertriebs.

Einer Untersuchung des ZDK (Zentralverband des deutschen KFZ-Gewerbes) zufolge wird in Deutschland bereits jedes 3 Fahrzeug vom Hersteller im Wege des Direktgeschäftes oder von einem herstellereigenen Einzelhandelsbetrieb an den Endverbraucher verkauft. Auch in den österreichischen Ballungszentren nimmt diese Konzentration weiter zu (siehe Anlage 1). Diese Entwicklungen reduzieren bereits heute den Wettbewerb und das Angebot zu Lasten der Verbraucher. Nur eine ausreichend große Anzahl unabhängiger Anbieter kann diese oligopolistischen Strukturen zugunsten der Verbraucher auflösen und den Wettbewerb sichern.

2) KMU`s verlieren ihre Existenzgrundlagen

Seit der ersten GVO im Jahre 1985 wurde es von allen bisherigen Kommissionen als wichtig angesehen die Position der KMU`s im Wettbewerb zu stärken und dies auch als Begründung für die Erlassung von KFZ-GVO`s herangezogen. Im Vertrauen auf diese Rechtsansichten früherer Kommissionen und den im Artikel 3 der KFZ-GVO 1400/2002 enthaltenen Bestimmungen wurden in Europa und auch in Österreich enorme Beträge, vor allem in den Ausbau des Mehrmarkenvertriebs investiert. Die Vertikal-GVO erlaubt es den Herstellern durch Anwendung befristeter Verträge Markenexklusivität zu fordern und vor allem die großen Automobilhersteller würden davon Gebrauch machen. Die Konsequenzen daraus wären nicht nur verlorene Investitionen sondern vor allem die heute noch in Familienbesitz stehenden KMU`s des KFZ-Sektors, soweit sie auf den Mehrmarkenvertrieb gesetzt haben, würden gerade in den gegebenen wirtschaftlich schwierigen Zeiten, von Insolvenz und Betriebsschließung bedroht werden. Da diese Betriebe meist außerhalb der großen Ballungszentren ihren Sitz haben sind sie auf den Vertrieb mehrerer Marken angewiesen und es würde deren Ausscheiden aus dem Markt auch für die Verbraucher nachteilig sein. Die Verbraucher hätten dann wohl einen weiteren Weg in Kauf zu nehmen und das bei einem sich reduzierenden Angebot.

Der VÖK lehnt daher mit Nachdruck den Vorschlag der alleinigen Gültigkeit der Vertikal-GVO ab 2013 ab und fordert die Kommission dazu auf, für einen vernünftigen Interessensausgleich zu sorgen und die Bestimmungen der KFZ-GVO 1400/2002 bis 2020 zu verlängern.

B) Vorschläge für den KFZ-Anschlußmarkt - Mini-GVO

1) Mehr Wettbewerb für den KFZ-Anschlussmarkt

Die Vorschläge der Kommission betreffend den KFZ-Anschlussmarkt werden vom VÖK mit folgenden Begründungen abgelehnt:

Diese Vorschläge bringen aufgrund der 3 neu formulierten Kernbeschränkungen zwar scheinbare Vorteile für unabhängige Werkstätten, Ersatzteilproduzenten und auch bei der Beschaffung von Reparaturinformationen sowie Testgeräten. Eine wesentliche Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der freien Werkstätten wird sich aber daraus nicht ableiten, denn es kommt vor allem auf die rasche Verfügbarkeit der notwendigen Informationen und Ersatzteile an, um wettbewerbsfähig zu sein.

Einzig eine **große Anzahl markengebundener Werkstätten**, die zueinander in Konkurrenz stehen sichern derzeit zufolge ihrer Einbindung in die EDV-Systeme der Hersteller den Wettbewerb. Ihnen stehen sowohl die notwendige Information (Online) zur Verfügung, als auch perfekte Systeme zur Ersatzteilversorgung. Nur sie sichern auch im Falle von Rückholaktionen und im Garantie- und Gewährleistungsfall rasch und verlässlich die Betreuung der Verbraucher. Ohne die Sicherung einer ausreichenden Anzahl von Markenwerkstätten durch gesetzlich verbindliche Zugangsoptionen zu den Markenvertriebsnetzen werden vor allem die großen Hersteller ihre Vertriebsnetze radikal ausdünnen. Die Automobilhersteller benötigen die Umsätze aus dem Servicebereich unbedingt, um ihre Retailbetriebe gewinnbringend führen zu können. Für die Verbraucher wäre durch eine Ausdünnung der Markenwerkstättenetze mit fatalen Folgen, sowohl in der Versorgungsdichte aber auch in der Preisentwicklung zu rechnen.

Der VÖK vertritt daher die Ansicht, dass auch für den Bereich des KFZ-Anschlussmarktes eine Verlängerung der KFZ-GVO 1400/2002 bis zum Jahr 2020 notwendig ist. Allein mit Leitlinien wird die dringend gebotene Aufrechterhaltung einer ausreichenden Netzdichte an Markenwerkstätten nicht möglich sein.

C) Grundsätzliche Stellungnahme zu den von der Kommission vorgeschlagenen Leitlinien

Den, von der Kommission vorgeschlagenen Leitlinien für den Bereich der Vertikalen-GVO und der neuen KFZ-GVO einschließlich des dort genannten „code of good practice“ steht der VÖK mit größter Skepsis gegenüber, da derartige Richtlinien letztendlich keinen unmittelbaren

gesetzlichen Anspruch darstellen. Sie binden zwar die Kommission und Wettbewerbsbehörden, jedoch weder Hersteller noch Gerichte und stellen sogenanntes „Softlaw“ dar. Sie sind also ungeeignet einem Unternehmer des KFZ-Sektors Zugang zum Servicemarkt zu verschaffen. Leitlinien stellen aus der Sicht des VÖK daher keinen gleichwertigen Ersatz für die Regelungen im Bezug auf die qualitative Selektion dar und dienen bestenfalls als „Beruhigungspillen“ für Marktteilnehmer und Kommission.

D) Zusammenfassung

Die Vorschläge der Kommission zur Neuregelung der Rahmenbedingungen vom 21.12.2009 orientieren sich primär an den Interessen der Automobilindustrie und lassen die Interessen der Verbraucher sowie der KMU's des KFZ-Sektors in einem nicht zu akzeptierenden Ausmaß unberücksichtigt. Der VÖK fordert daher die Kommission auf, die bereits in zahllosen Stellungnahmen dargestellten Interessen aller Beteiligten neu und fair zu bewerten.

Dies ist unbedingt erforderlich, da die derzeitigen Vorschläge geeignet sind tausende Betriebe und zehntausende Arbeitsplätze, vor allem in den klein- und mittelständisch strukturierten Unternehmen des KFZ-Sektors zu gefährden.

Während sich europaweit Regierungen und Politiker um die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen bemühen will die scheidende Kommission dem KFZ-Sektor Regelungen verordnen, die zu einem verheerenden Umfeld für den Mittelstand im KFZ-Sektor führen könnten. Wir sehen hier auch die Gefahr sozialer Spannungen durch eine Überbetonung von Liberalisierung und Wettbewerb.

Die Damen und Herren im europäischen Parlament sowie auch in der europäischen Kommission ersuchen wir daher dringend „Liberalisierung und Wettbewerb“ nicht zum alleinigen Zweck des wirtschaftlichen Handelns zu machen, sondern beim Gestalten der künftigen Rahmenbedingungen für die Automobilbranche die Perspektive eines sozialen und gerechten Europas nicht aus den Augen zu verlieren.

Wirtschaften bedeutet für uns auch die Übernahme von Verantwortung für Vergangenheit und Zukunft im Interesse aller Rechtsadressaten.

Wir erwarten daher von den europäischen Institutionen eine Überarbeitung der Vorschläge vom 21.12.2009 im Sinne unserer Ausführungen und vor allem im Sinne einer besser ausgewogenen europäischen Rechtssetzung.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Johann Jobst
Obmann

- Anlagen: 1) Beispiele für die Entwicklungen im KFZ-Sektor
2) VÖK Stellungnahme vom 29.7.2008 zum „Bericht der Kommission zur Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen“