

**Ab Juni 2010 ohne Kfz-GVO?**

**Anmerkungen zum  
Evaluierungsbericht  
der EU-Kommission**

**Bonn, 30. Juli 2008**

**DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE**

*Zentralverband*



---

Der ZDK ist die berufsständische Interessenvertretung der Autohäuser und Werkstätten in Deutschland. Dem Verband gehören 15 Landesverbände und 41 Fabrikatsvereinigungen an. Mitglieder der jeweiligen Fabrikatsvereinigungen sind die Vertriebs- und/oder Servicepartner der betreffenden Marken. In den Landesverbänden sind wiederum 241 Innungen organisiert, in denen ca. 40.000 Kfz-Unternehmen (sowohl markengebundene als auch markenungebundene Unternehmen) Mitglied sind. Die Unternehmen des Deutschen Kfz-Gewerbes beschäftigen 468.000 Mitarbeiter, darunter 89.249 Auszubildende.

**Ansprechpartner: Antje Woltermann**

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.  
Abteilung Betriebs- und Volkswirtschaft  
Franz-Lohe-Straße 21  
53129 Bonn

Telefon: 0228/9127-260  
Telefax: 0228/9127-162  
E-Mail: [woltermann@kfzgewerbe.de](mailto:woltermann@kfzgewerbe.de)

---

---

## **Der Bericht der EU-Kommission: Ab 1. Juni 2010 soll es keine Kfz-GVO mehr geben!**

Die aktuelle Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung 1400/2002 (Kfz-GVO), die die rechtliche Grundlage für den Vertrieb und Service von neuen Kraftfahrzeugen bildet, endet am 31. Mai 2010.

Am 28. Mai 2008 veröffentlichte die EU-Kommission ihren Evaluierungsbericht zur bisherigen Umsetzung der Kfz-GVO. Der Bericht kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Kfz-GVO habe zum Vorteil für den Verbraucher zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen auf den Vertriebs- und Servicemärkten in der EU beigetragen.
- Die mit der Einführung der Kfz-GVO verbundenen Ziele seien weitgehend erreicht worden. Allerdings sei dies nach Ansicht der Kommission weniger auf die Kfz-GVO als vielmehr auf externe Marktentwicklungen zurückzuführen.
- Deshalb soll es nach dem 31. Mai 2010 keine kfz-spezifische GVO mehr geben. Stattdessen soll eine (ab 1. Juni 2010 neue) branchenübergreifende GVO auch den Vertrieb und Service von Kraftfahrzeugen umfassen.

**Wegen des ohne Zweifel bestehenden Machtungleichgewichts zwischen global agierenden Automobilherstellern auf der einen Seite und eher kleinen, mittelständischen Autohäusern und Werkstätten auf der anderen Seite wäre der Entfall kfz-spezifischer Regelungen ab dem 1. Juni 2010 äußerst problematisch. Denn das würde bedeuten, dass die heutigen Regelungen zum Schutz von markengebundenen Autohäusern (z. B. Regelungen zu Kündigungsfristen) ebenso wie Regelungen zur Gewährung gewisser unternehmerischer Freiräume für Händler und Werkstätten, die erst 2002 eingeführt wurden, entfallen. Gleichzeitig würden die Möglichkeiten der Automobilhersteller zur Gestaltung ihrer Vertriebs- und Servicenetze erweitert.**

**Als Konsequenz wäre damit zu rechnen, dass getätigte Investitionen (z. B. in den Vertrieb einer weiteren Marke) nicht mehr amortisiert werden könnten und daraus gesunde Händler oder Werkstätten vom Markt verschwänden.**

**Einige Regelungen aus der Kfz-GVO wurden nicht so genutzt, wie die EU-Kommission es beabsichtigt hatte. Deshalb sollen diese Regelungen ab 1. Juni 2010 ersatzlos entfallen.**

### ***Mehrmarkenvertrieb***

Mit Einführung der Kfz-GVO wurden die Regelungen zum Mehrmarkenvertrieb erheblich vereinfacht. Bis zum Jahr 2002 konnte ein Automobilhändler zwar auch eine weitere Marke ohne Zustimmung seines Herstellers/Importeurs vertreiben, allerdings waren hierfür getrennte Rechtspersönlichkeiten, getrennte Geschäftsführung, getrenntes Verkaufspersonal und getrennte Ausstellungsräume erforderlich. Seit Inkrafttreten der Kfz-GVO 1400/2002 sind diese Beschränkungen entfallen. Ein Händler kann ohne Zustimmung seines Herstellers/Importeurs ein bis zwei weitere Marken aufnehmen. Er muss lediglich sicherstellen, dass beim Vertrieb in einem Ausstellungsraum eine Verwechslung der Marken verhindert wird.

Die EU-Kommission vertritt die Ansicht, dass Händler diese Regelung nicht genutzt haben, da auch nach 2002 kaum Marken konkurrierender Hersteller aus einem Ausstellungsraum vertrieben würden. Somit sei die Regelung ab 2010 verzichtbar.

Zumindest für den deutschen Markt ist diese Ansicht unzutreffend. Der Mehrmarkenvertrieb (Marken konkurrierender Hersteller ebenso wie Marken, die zum selben Konzern wie die Hauptmarke gehören) hat stark zugenommen. Dabei war allerdings nicht nur die Möglichkeit des Vertriebs verschiedener Marken aus einem Ausstellungsraum heraus entscheidend. Sondern eine große Rolle spielte die Tatsache, dass keine weiteren Rechtspersönlichkeiten, keine getrennte Buchhaltung und auch kein getrenntes Personal von den jeweiligen Herstellern gefordert werden konnten.

---

Bezüglich des Vertriebs mehrerer Marken aus einem Ausstellungsraum sind zwei Aspekte zu berücksichtigen:

- Bei Marken, die zu einem Konzern gehören, kann der Hersteller unter-sagen, dass diese Marken in einem Ausstellungsraum ausgestellt werden. Deshalb kommt der Vertrieb aus einem Ausstellungsraum zumindest bei Händ-lern, die Marken des Volkswagenkon-zerns vertreiben, gar nicht in Betracht. Denn Volkswagen verbietet dies ausdrücklich.
- Im Übrigen benötigt man einen genügend großen Ausstellungsraum, um darin die Modelle mehrerer Marken präsentieren zu können. Angesichts der wachsenden Modellpaletten bei nahezu allen Marken waren in der Vergangenheit die vorhandenen Aus-stellungsräume vielfach nicht groß genug. Deshalb musste in derartigen Fällen bei Aufnahme einer weiteren Marke ein zusätzlicher Ausstellungs-raum gebaut werden.

Die EU-Kommission vertritt die Auffassung, dass die Regelungen der branchenüber-greifenden GVO künftig ausreichend wären, um den Wettbewerb zu schützen. Genau dies ist aber nicht der Fall, denn die brachenübergreifende GVO ermöglicht es Herstellern, ihren Händlern für eine Dauer von 5 Jahren zu verbieten, weitere Marken zu vertreiben. Es liegt auf der Hand, dass in einem derartigen Fall die gerade getätigten Investitionen der Mehrmarkenhändler nicht mehr amortisiert werden könnten. Zudem würde ein erheblicher Teil des Umsatzes wegbrechen, so dass unter Umständen der Kapitaldienst (für das Fremdkapital, das zur Finanzierung der Investition aufgenommen wurde) nicht mehr erbracht werden könnte.

Hinzu kommt, dass Kunden laut vieler Umfragen Mehrmarkenvertrieb befürworten. Wenn der Mehrmarkenvertrieb künftig aber wieder eingeschränkt werden könnte, würde sich dies eindeutig zum Nachteil der Kunden auswirken.

**Der ZDK hält deshalb kfz-spezifische Regelungen, die den heutigen Regeln**

**gen entsprechen, auch nach dem 31. Mai 2010 für notwendig und sinnvoll.**

### ***Konzentration auf den Neuwagenvertrieb - Untervergabe des Service***

Die Kfz-GVO zielt darauf ab, neue Vertriebs- und Serviceformate zu fördern. So ist es seit 2002 möglich, dass Händler sich auf den Neuwagenvertrieb konzentrieren und den Kundendienst an eine nahe gelegene Werkstatt der jeweiligen Marke vergeben.

Nach Ansicht der EU-Kommission wurde auch diese Möglichkeit nicht genutzt, so dass sie ersatzlos gestrichen werden soll.

Hier verkennt die EU-Kommission die Situation in der Praxis. Grundsätzlich ist die Einführung einer derartigen Regelung aus Sicht eines Markenhändlers positiv zu beurteilen. Denn sie ermöglicht es ihm, unternehmerische Gestaltungsspielräume zu nutzen, um optimal auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen zu können. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass bis 2002 grundsätzlich kein Vertrieb von Neu-fahrzeugen ohne Service möglich war. Insofern verfügten alle zu diesem Zeitpunkt am Markt aktiven Markenhändler nicht nur über einen Ausstellungsraum, sondern darüber hinaus auch über eine Werkstatt. Sie hatten somit auch einen Werkstatt-kundenstamm aufgebaut. Deshalb erschien es wenig naheliegend, sich mit der Aufgabe der Werkstatt zu beschäftigen. Dies wäre tendenziell in den Augen der Kunden als negativ gewertet worden. Zudem werden Erträge weniger im Neuwagenvertrieb als vielmehr im Service erwirtschaftet.

Somit kommt ein neues Format wie der Vertrieb von Neufahrzeugen ohne das gleichzeitige Angebot von Kundendienst in einer Werkstatt direkt neben dem Ausstellungsraum dann in Betracht, wenn ein Händler einen Neubau plant. Das wiederum deutet aber darauf hin, dass sich derartige neue Formate erst allmählich am Markt etablieren können.

Um die Kundenbedürfnisse bestmöglich befriedigen zu können, sollte ein Händler in der Lage sein, die unternehmerische Entscheidung zu treffen, an einem Standort mit aus seiner Sicht nicht ausgeschöpftem

---

Kundenpotenzial, aber hoher Kundenfrequenz, ein Autohaus mit den Kundenerwartungen entsprechend großer Ausstellungsfläche zu errichten. Ob er dann noch eine Werkstatt baut oder den Service im Wege des Subcontracting an eine bestehende Werkstatt vergibt, sollte ihm überlassen werden.

**Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll und notwendig, die bestehende Regelung auch über das Jahr 2010 hinaus aufrecht zu erhalten. Denn nur dann besteht genügend Zeit, so dass sich neue Vertriebsformate - wenn sie von den Kunden akzeptiert werden - am Markt durchsetzen können. Im Sinne eines funktionierenden Wettbewerbs ist es aber nicht akzeptabel, dass diese Entscheidung ausschließlich ein Hersteller für sein Netz fällen kann.**

### ***Niederlassungsfreiheit***

Bis zum Jahr 2005 benötigten fabrikatsgebundene Autohäuser, die eine weitere Niederlassung eröffnen wollten, dazu die Zustimmung ihres Automobilherstellers oder -importeurs. Dies änderte sich ab dem 1. Oktober 2005 aufgrund der Kfz-GVO 1400/2002. Nunmehr kann jeder Händler auch ohne Zustimmung seines Herstellers/Importeurs EU-weit Verkaufs- oder Auslieferungsstellen errichten. Diese müssen allerdings den Standards des jeweiligen Herstellers entsprechen.

Auch hier vertritt die EU-Kommission die Ansicht, dass die Regelung nicht genutzt worden sei und deshalb ersatzlos entfallen könne.

Zwar ist es grundsätzlich richtig, dass von der genannten Regelung in der Praxis noch nicht häufig Gebrauch gemacht wurde. Abgesehen von Verkaufsstellen in anderen EU-Ländern, bei deren Eröffnung sprachliche, kulturelle oder behördliche Barrieren zur Überwinden sind, ist dies hauptsächlich auf zwei Ursachen zurückzuführen:

- Die genannte Regelung gilt erst seit dem 1. Oktober 2005 und damit gerade einmal 2 ½ Jahre.

- Jeder Händler, der über die Eröffnung einer Verkaufs- oder Auslieferungsstelle nachdenkt, muss hierzu einen Businessplan erstellen. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass derartige Investitionen zum größten Teil mit Fremdkapital finanziert werden. Um entsprechende Planungen – nicht nur, aber auch für die Bank – vornehmen zu können, muss der Unternehmer die Standards für Verkaufs- oder Auslieferungsstellen kennen. Diese wurden bei den meisten Fabrikaten aber erst Ende September 2005 oder sogar noch später kommuniziert. Dadurch verzögerte sich die Umsetzung der Regelungen in der Praxis.

Es wäre aus Händlersicht verfehlt, wenn diese durchaus sinnvolle Regelung in Zukunft entfiel. Denn sie bietet – und genau das ist eines der Ziele der EU-Kommission – die Möglichkeit zur Umsetzung innovativer Vertriebsformate. Sie stellt gerade auch für kleinere Händler in ländlichen Regionen, die zwar über eine gute Kundenorientierung verfügen, aber aufgrund des Wettbewerbsdrucks allein nicht bestehen könnten, eine gute Möglichkeit dar, beispielsweise in Kooperation mit einer Händlergruppe ihr Unternehmen fortzuführen. Dies könnte beispielsweise so aussehen, dass besagter Händler nur noch über einen Servicevertrag mit seinem Hersteller verfügt. Seinen Ausstellungsraum könnte er an die Händlergruppe verpachten. Diese errichtet dort eine Verkaufsstelle und vergibt den Service an den Händler. Für den Kunden wäre dies insofern vorteilhaft, als er auch weiterhin vor Ort sein Auto kaufen und bei der Werkstatt seines Vertrauens warten lassen kann.

**Vor dem Hintergrund der vorangegangenen Ausführungen sollte die heutige Regelung zur Niederlassungsfreiheit über den 31. Mai 2010 hinaus fortgeführt werden.**

**Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass alle genannten Regelungen grundsätzlich geeignet sind, den Wettbewerb weiter zu intensivieren. Zudem bieten sie kreativen Unternehmern zusätzliche Gestaltungsspielräume. Sollten die Regelungen ab dem 1. Juni 2010 ersatzlos ent-**

---

**fallen, dann könnten die Automobilhersteller jeweils für ihre Vertriebspartner entscheiden, ob und ggf. wer derartige Gestaltungsspielräume nutzen kann. Das jedoch wäre der Förderung des Wettbewerbs in der EU nicht zuträglich und im Zweifel auch nicht im Interesse der Kunden.**

**Einige Regelungen aus der Kfz-GVO sind nach Ansicht der Kommission nicht mehr notwendig, da sie zwischenzeitlich durch andere Verordnungen abgedeckt werden.**

Ein Ziel der Kfz-GVO besteht darin, den Wettbewerb zwischen fabrikatsgebundenen und freien Werkstätten zu fördern. Dazu ist es u. a. notwendig, dass freie Werkstätten Zugang zu technischen Informationen und zu Originalersatzteilen erhalten. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Regelungen in die Kfz-GVO aufgenommen.

Wenngleich die EU-Kommission grundsätzlich das genannte Ziel nach wie vor als erstrebenswert ansieht, so sieht sie dennoch die entsprechenden Regelungen in der Kfz-GVO als verzichtbar an, da diese in anderen Verordnungen in ähnlicher Form enthalten sind.

Dies ist aus Sicht der Kfz-Werkstätten so nicht zutreffend, wie sich am Beispiel der Zurverfügungstellung technischer Informationen leicht darstellen lässt.

Nach Art. 4 Ziff. 2 der Kfz-GVO sind Automobilhersteller verpflichtet, unabhängigen Marktbeteiligten (so z. B. freien Werkstätten) in nicht diskriminierender Weise den Zugang zu den für die Instandsetzung und Wartung der Kraftfahrzeuge notwendigen technischen Informationen zu gewähren. Obwohl es sich bei dieser Regelung um eine Kernbeschränkung handelt, wurde sie von verschiedenen Automobilherstellern in den vergangenen Jahren nicht beachtet. Deshalb leitete die EU-Kommission Verfahren gegen die Hersteller Daimler, Fiat, Toyota und GM ein mit dem Ergebnis, dass letztere sich anschließend verpflichteten, technische Informationen nach den Vorgaben der EU-Kommission zu liefern.

Trotz dieser Erfahrungen sieht die EU-Kommission eine derartige Regelung in einer Kfz-GVO für die Zeit ab dem 1. Juni 2010 als nicht mehr notwendig an. Dies wird damit begründet, dass im Jahr 2010 die Euro 5/ Euro 6-Verordnung (VO (EG) Nr. 715/2007) gilt, nach der Automobilhersteller verpflichtet sind, sämtliche technischen Informationen für ihre neuen Modelle zur Verfügung zu stellen, da sie ansonsten für diese Fahrzeuge keine Typgenehmigung erhalten.

Zwar ist dies für Fahrzeuge, die nach dem 1. September 2009 in den Verkehr gebracht werden, zutreffend. Allerdings wird von dieser Regelung kein einziges der ca. 255 Mio. in der EU bereits zugelassenen Fahrzeuge erfasst. Doch gerade freie Werkstätten warten und reparieren eher Fahrzeuge, die über vier Jahre alt sind. Für sie ist es von existenzieller Bedeutung, technische Informationen auch für ältere Fahrzeuge zu bekommen. Sollte allerdings die heutige Regelung zu technischen Informationen aus der Kfz-GVO entfallen, wäre damit zu rechnen, dass die Automobilhersteller zwar für die Fahrzeuge, die unter die Euro 5/ Euro 6-Verordnung fallen, die technischen Informationen in dem vorgeschriebenen Format liefern. Bezüglich der älteren Fahrzeuge wäre jedoch auf Grund der Erfahrungen in der Vergangenheit zu befürchten, dass die Informationen entweder in einem anderen Format oder erst mit zeitlicher Verzögerung geliefert werden.

**Um den fairen Wettbewerb zwischen freien und fabrikatsgebundenen Werkstätten aufrecht erhalten zu können, ist deshalb eine Regelung zur Zurverfügungstellung technischer Informationen, wie sie heute in der Kfz-GVO enthalten ist, auch über den 31. Mai 2010 hinaus erforderlich.**

---

**Einige Regelungen aus der Kfz-GVO sind nach Ansicht der EU-Kommission gar nicht notwendig, da sie weniger kartellrechtlicher als vielmehr vertragsrechtlicher Natur sind. Sie sollen entfallen und könnten stattdessen in einem freiwilligen Kodex von Verhaltensregeln geregelt werden.**

Um die Unabhängigkeit der Händler und Werkstätten von den Automobilherstellern/Importeuren zu stärken, hat die EU-Kommission in die Kfz-GVO verschiedene Regelungen zum Verkauf und zur Kündigung von Verträgen sowie zur Durchführung von Schiedsverfahren aufgenommen. Nach den Vorstellungen der Kommission sollen diese Regelungen ersatzlos gestrichen werden. Stattdessen wird vorgeschlagen, Regelungen zur Kündigung von Verträgen und zur Durchführung von Schiedsverfahren in einen freiwilligen Kodex von Verhaltensregeln aufzunehmen. Dies wäre aus Sicht der fabrikatsgebundenen Händler in höchstem Maße problematisch und zudem ein Rückschritt in die Zeit vor 1985.

Bereits im Jahr 1985, als die Kommission die erste kfz-spezifische GVO (123/85) einführte, wurde die Notwendigkeit für derartige „vertragsrechtliche“ Regelungen gesehen. So wurde beispielsweise die Freistellung daran geknüpft, dass die Frist zur Kündigung des Händlervertrages nicht kürzer als ein Jahr sein durfte.

In der darauf folgenden Kfz-GVO (1475/95) wurde die Mindestkündigungsfrist auf zwei Jahre verdoppelt. Zudem wurde ein Konzept für Schiedsverfahren zwischen Automobilhändlern und ihren Herstellern eingeführt, um Streitigkeiten ohne langwierige Gerichtsverfahren beilegen zu können.

In der heute geltenden Kfz-GVO (1400/2002) wurden diese Bestimmungen nochmals ausgeweitet, um vier Bereiche abzudecken:

- Übertragung der Rechte und Pflichten aus dem Vertrag auf ein anderes Mitglied des Vertriebssystems ohne Zustimmung des Herstellers/Importeurs,

- Kündigung nur in Schriftform und mit objektiver und transparenter Begründung,
- Mindestkündigungsfrist von zwei Jahren,
- Schiedsverfahren.

Insofern zeigt sich über einen Zeitraum von fast zwanzig Jahren eine Tendenz, die Reichweite derartiger Regelungen sukzessive zu vergrößern. Dies geschah aus gutem Grund: Die Bestimmungen sollten die Unabhängigkeit der Händler von ihren Herstellern vergrößern, um wettbewerbsbeschränkendes Verhalten, das sich zum Nachteil der Verbraucher auswirken würde, zu vermeiden. So werden z.B. Händler, die ihren wettbewerblichen Handlungsspielraum gegen den Willen des Herstellers nutzen, vor willkürlichen Kündigungen geschützt. Aufgrund dieser Regelungen ist die Unabhängigkeit der Händler größer geworden - wenn auch noch nicht in voll zufriedenstellendem Umfang. Sollten die genannten Regelungen künftig jedoch wegfallen, dann würde dies nicht nur das Ende des oben aufgezeigten Prozesses bedeuten, sondern es könnte auch das vernichtet werden, was bisher erreicht wurde. Insofern wäre es höchst kontraproduktiv, die genannten Regelungen nicht über Mai 2010 hinaus zu erneuern.

Weiterhin zu berücksichtigen ist, dass es auf EU-Ebene keine vergleichbaren Regelungen, die anwendbar wären, gibt. Die von der Kommission vorgeschlagene Aufnahme dieser Regelungen in einen freiwilligen Kodex von Verhaltensregeln erscheint nicht ausreichend. Denn es wäre nicht sichergestellt, dass dieser rechtlich bindend wäre.

Im Falle einer Nichterneuerung der genannten Bestimmungen wäre für die Automobilhändler und Werkstätten eine äußerst bedrohliche Entwicklung absehbar. Das ausgeprägte Machtgefälle in der Automobilbranche zwischen Herstellern und ihren Händlern/Werkstätten bedeutet, dass die kleinen und mittelständischen Unternehmen kaum Möglichkeiten haben, den Inhalt ihrer Verträge zu beeinflussen. Das zeigt im Übrigen ein Blick auf die Motorradbranche.

---

Denn dort findet die branchenübergreifende Verordnung (2790/99) seit einigen Jahren Anwendung.

Letztlich können nur Regelungen auf EU-Ebene wie die der Kfz-GVO die Machtposition der Automobilhersteller in einem gewissen Maße begrenzen und somit zu etwas mehr - auch für den Verbraucher vorteilhaften - Gleichgewicht in der Branche beitragen.

**Deshalb ist eine Verordnung, die spezielle Regelungen zum Schutz der Unabhängigkeit der Händler und Werkstätten gegenüber ihren Herstellern/Importeuren bietet, auch über den 31. Mai 2010 hinaus sinnvoll und notwendig.**

## **Anmerkungen zum Nutzfahrzeuggeschäft**

**Der Nutzfahrzeugbereich findet im Evaluierungsbericht der EU-Kommission kaum Beachtung. Damit wird unterstellt, dass er sich nicht vom PKW-Bereich unterscheidet. Diese Unterstellung ist jedoch im Fall des Entfalls der Kfz-GVO nicht zutreffend. Unter einer branchenübergreifenden Verordnung könnten unter Umständen nicht nur der Mehrmarkenvertrieb, sondern auch der Mehrmarkenservice eingeschränkt werden.**

Die Kfz-GVO 1400/2002 regelt den Vertrieb und Service sowohl für den Pkw- als auch für den Nutzfahrzeugbereich. In den Regelungen der Kfz-GVO wird grundsätzlich kein Unterschied zwischen den beiden Bereichen gemacht. Lediglich die Niederlassungsfreiheit findet keine Anwendung beim Vertrieb von Nutzfahrzeugen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht.

In dem Evaluierungsbericht nimmt die EU-Kommission fast ausschließlich Stellung zum Pkw-Bereich. Der Nutzfahrzeugsektor wird nur sporadisch an einzelnen Stellen erwähnt.

Der Wegfall der Kfz-GVO und die anschließende Anwendung der branchenübergreifenden GVO hätten auf den Nutzfahrzeugbereich jedoch andere Auswirkungen als auf den Pkw-Bereich. Dies soll im Folgenden kurz dargelegt werden.

Die Kfz-GVO sieht grundsätzlich eine Trennung von Vertrieb und Service vor. Im Service können Automobilhersteller, sofern sie einen Marktanteil von 30% überschreiten, nur ein qualitativ selektives Netz unterhalten. D.h., dass in diesem Fall jede Werkstatt, die die Qualitätsstandards eines Herstellers erfüllt, in das Servicenetz aufgenommen werden muss. Diese Regelung dient dazu, den Wettbewerb innerhalb der Vertragsnetze zu fördern. Von ihr wurde - das räumt die Kommission auch ein - seit Inkrafttreten der Kfz-GVO reger Gebrauch gemacht. Dies gilt nicht nur im Pkw-, sondern auch im Nutzfahrzeugbereich.

Der Unterschied zwischen dem Pkw- und Nutzfahrzeugbereich stellt sich aber wie folgt dar:

Im Pkw-Bereich wird unterstellt - so sieht es auch die EU-Kommission -, dass der Marktanteil im Service bei allen Herstellern die Schwelle von 30% überschreitet. Aufgrund der besonderen Struktur des Nutzfahrzeugmarktes sowie der Bedürfnisse der Nutzfahrzeugkunden könnte im Nutzfahrzeugbereich die Auffassung vertreten werden, dass der Marktanteil im Service bei unter 30% liegt. In Deutschland vertritt MAN diese Position bereits seit dem Jahr 2004 und hat damit auch die quantitative Selektion seiner Servicepartner begründet. Seit Dezember 2004 führt das Bundeskartellamt in Sachen MAN ein sogenanntes Amtsermittlungsverfahren durch. Allerdings liegt bis heute keine Entscheidung vor. Das hat zur Folge, dass Werkstätten anderer Marken, die sich um einen MAN-Vertrag beworben haben und auch alle MAN-Standards erfüllen, nur dann einen Servicevertrag erhalten, wenn MAN dies zulässt.

Es ist zu befürchten - und diese Befürchtung wird gestützt auf eine Studie, die die europäischen Nutzfahrzeughersteller bei der Boston Consulting Group in Auftrag gegeben und anschließend der EU-Kommission vorgelegt haben -, dass auch andere Nutzfahr-

---

zeughersteller außer MAN die Auffassung vertreten werden, ihr Marktanteil im Service belaufe sich auf weniger als 30%.

Vorausgesetzt, dieser Behauptung würde nicht widersprochen, bedeutete dies, dass Nutzfahrzeughersteller sowohl im Vertrieb als auch im Service ihre Vertragspartner quantitativ selektieren könnten. Die Trennung von Vertrieb und Service wäre damit faktisch obsolet. Dieses Problem ist letztlich unabhängig von der anwendbaren rechtlichen Regelung - Kfz-GVO oder branchenübergreifender GVO.

Etwas anderes gilt allerdings für die daraus resultierenden Konsequenzen. Wenn - wie die EU-Kommission auch für den Pkw-Bereich vorschlägt - die Regelungen der Kfz-GVO entfielen und stattdessen die branchenübergreifende GVO zur Anwendung käme, könnten die Nutzfahrzeughersteller sowohl den Mehrmarkenvertrieb als auch den Mehrmarkenservice einschränken. Für die Dauer von fünf Jahren könnte dann sowohl der Mehrmarkenvertrieb als auch der Mehrmarkenservice vollständig untersagt werden. Dies würde eine erhebliche Beschneidung des Wettbewerbs bedeuten, welcher angesichts der Tatsache, dass auf dem Nutzfahrzeugmarkt ohnehin nur noch fünf Hersteller mit sieben Marken aktiv sind, eine besondere Brisanz zukommt. Die Folgen für die Nutzfahrzeughändler und insbesondere auch für die Nutzfahrzeugwerkstätten, die nach Inkrafttreten der Kfz-GVO in die Aufnahme weiterer Marken investiert haben, liegen auf der Hand. Einerseits könnten die getätigten Investitionen nicht mehr amortisiert werden. Andererseits könnten gerade in dünner besiedelten Regionen Werkstätten mit nur einer Marke kaum überleben. Ihre künftige Existenz wäre nicht abhängig von ihrer kundenorientierten Leistungsfähigkeit im Vergleich zu ihren Wettbewerbern, sondern vielmehr vom Wohlwollen der Hersteller, deren Marke sie vertreten.

Hinzu kommt als weiterer Aspekt, dass der Nutzfahrzeugkunde, der über eine Flotte mit Fahrzeugen unterschiedlicher Marken verfügt, diese nicht mehr in eine einzige Vertragswerkstatt zur Wartung und Reparatur bringen könnte, sondern künftig mehrere Werkstätten als Ansprechpartner hätte.

**Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen und somit zum Schutz des Wettbewerbs sind Kfz-spezifische Regelungen zum Mehrmarkenvertrieb und -service, so wie sie heute unabhängig von der Höhe etwaiger Marktanteilsschwellen gelten, auch über den 31. Mai 2010 hinaus erforderlich.**

**Ohne eine Kfz-GVO  
im Nutzfahrzeugbereich  
gäbe es keine Verpflichtung  
für die Nutzfahrzeughersteller, den  
Werkstätten technische Informationen  
zur Verfügung zu stellen.  
Damit würde der Wettbewerb  
zwischen markenunabhängigen  
Werkstätten und Vertragswerkstätten  
erheblich beeinträchtigt.**

Die EU-Kommission vertritt im Evaluierungsbericht die Auffassung, dass die heutige Regelung aus der Kfz-GVO zur Bereitstellung technischer Informationen redundant werde, da die Automobilhersteller ab dem 1. September 2009 aufgrund der Euro 5/ Euro 6-Verordnung verpflichtet sind, technische Informationen zur Verfügung zu stellen (vergleiche aber hierzu die Ausführungen auf Seite 6). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die genannte Verordnung nicht für Nutzfahrzeuge gilt. Fände also die branchenübergreifende GVO auf Nutzfahrzeuge Anwendung, dann gäbe es keine Verpflichtung für Nutzfahrzeughersteller, nicht zu ihrem Netz gehörenden Werkstätten technische Informationen zur Verfügung zu stellen. Dies bedeutete eine Einschränkung des Wettbewerbs mit der zu erwartenden Konsequenz eines Anstiegs der Preise für Reparatur- und Wartungsdienstleistungen.

**Kfz-spezifische Regelungen zur Zurverfügungstellung technischer Informationen sind gerade auch für Nutzfahrzeugwerkstätten über den 31. Mai 2010 von Bedeutung, da die Euro 5/ Euro 6-Verordnung für die Nutzfahrzeuge nicht gilt.**

Abschließend lässt sich zur Verdeutlichung der speziellen Nutzfahrzeugproblematik folgendes feststellen:

Bereits vor Vorlage des Evaluierungsberichts haben Mitarbeiter der Generaldirektion Wettbewerb bei öffentlichen Veranstaltungen geäußert, man müsse darüber nachdenken, ob eine eventuelle künftige Kfz-GVO auch den Nutzfahrzeugvertrieb und -service umfassen solle. Diese Aussage wurde damit begründet, dass das Nutzfahrzeuggeschäft sich erheblich vom Pkw-Geschäft unterscheide. Insbesondere gebe es keinen Endverbraucher, zu dessen Gunsten der Wettbewerb geschützt werden müsse.

Dieser Argumentation muss insoweit widersprochen werden, als im Fall einer Anwendung der branchenübergreifenden GVO mit den oben geschilderten Konsequenzen auf den Wettbewerb sehr wohl Auswirkungen auf Endkonsumenten zu erwarten wären. Wenn beispielsweise der Mehrmarkenservice eingeschränkt würde und Hersteller zudem nicht mehr verpflichtet wären, technische Informationen an nicht zu ihrem Netz gehörende Werkstätten zu geben, wäre damit zu rechnen, dass die Kosten für Nutzfahrzeugkunden (z.B. Speditionen) stiegen. Diese gestiegenen Kosten würden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit an den Endverbraucher weitergegeben.

**Aufgrund der beobachtbaren Marktkonzentration im Nutzfahrzeugbereich mit seinen lediglich fünf Herstellern (mit sieben Marken) und zusätzlich aufgrund des stark ausgeprägten Direktvertriebs ist bereits heute ein Ungleichgewicht zugunsten der Hersteller und zu Lasten der Nutzfahrzeughändler und -werkstätten feststellbar. Mit dem Wegfall der Regelungen der Kfz-GVO und der anschließenden Anwendung der branchenübergreifenden GVO würde die ohnehin starke Marktstellung der Nutzfahrzeughersteller weiter zu Lasten der Nutzfahrzeughändler und -werkstätten vergrößert. Um dieser Entwicklung entgegen zu arbeiten und somit den Markt zum Vorteil des Kunden zu schützen, geht aus Sicht des ZDK kein Weg an einer Kfz-spezifischen Gruppenfreistellungsverordnung, die sowohl für den Pkw-, als auch für den Nutzfahrzeugbereich gültig ist, vorbei.**

## **Anmerkungen zum Motorradgeschäft**

**Die vorstehend dargelegten Argumente gegen den Entfall einer Kfz-GVO ab dem 31. Mai 2010 fußen auch auf den Erfahrungen mit dem Vertrieb und Service von Motorrädern, auf die die Bestimmungen der branchenübergreifenden GVO schon heute Anwendung finden.**

### ***Keine Trennung von Vertrieb und Service und keine Zurverfügungstellung technischer Informationen***

Ebenso wie im Pkw-Bereich ist auch im Motorradsektor davon auszugehen, dass zumindest bei den fünf großen Herstellern BMW, Honda, Yamaha, Kawasaki und Suzuki der Marktanteil im Service jeweils bei über 30% liegt. Verstärkt wird diese Vermutung dadurch, dass es im Motorradbereich keine Regelungen zur Zurverfügungstellung technischer Informationen durch die Motorradhersteller an netzfremde Werkstätten gibt. Dies stellt - wie die EU-Kommission im Pkw-Bereich selbst einräumt - aber eine der wesentlichen Voraussetzungen für einen funktionierenden Wettbewerb zwischen unabhängigen und markengebundenen Werkstätten dar. Diese Voraussetzung ist im Motorradbereich nicht erfüllt mit der Folge, dass angesichts der zunehmenden technischen Komplexität von Motorrädern unabhängige Werkstätten nur einfachere Reparaturen an älteren Fahrzeugen durchführen können. Insofern dürften die Servicemarktanteile der Motorradhersteller noch erheblich höher liegen als die Servicemarktanteile der Pkw-Hersteller. Dennoch wird die rein qualitative Selektion im Service in der Motorradbranche nicht praktiziert. Solchen Werkstätten, die Interesse an einem Werkstattvertrag gezeigt haben und bereit waren, die Standards des jeweiligen Herstellers zu erfüllen, wurden bislang Absagen erteilt.

### **Keine flexiblen Ansätze oder innovative Vertriebsformate seit Inkrafttreten der branchenübergreifenden GVO**

Das bedeutet weiter, dass es im Motorradsektor Händlerverträge gibt, die eher solchen Verträgen entsprechen, wie sie im Pkw-Bereich unter der „alten“ Kfz-GVO 1475/95 vergeben wurden. Diese Verträge enthalten unter anderem folgende Regelungen:

- Kombination von exklusivem und selektivem Vertrieb: Den vom Hersteller ausgewählten Motorradhändlern werden Vertragsgebiete zur Bearbeitung zugewiesen.
- Verbindung von Vertrieb und Kundendienst: Die ausgewählten Motorradhändler müssen über eine eigene Werkstatt verfügen, um Kundendienstleistungen erbringen zu können. Reine markengebundene Motorradwerkstätten gibt es so gut wie gar nicht.
- Kurze Kündigungsfristen: Die Verträge sehen in der Regel eine ordentliche Kündigung ohne Begründung mit einer Frist von zwölf Monaten (oder kürzer) vor.

Wenn die EU-Kommission im Pkw-Bereich nunmehr argumentiert, bei Verzicht auf eine Kfz-GVO und Anwendung der branchenübergreifenden GVO wäre mit flexibleren Systemen zu rechnen, dann zeigt ein Blick auf die Motorradbranche, dass gerade diese Vermutung sich dort nicht bestätigt hat.

Aus der branchenübergreifenden GVO wurden in die Motorradverträge hauptsächlich die Regelungen zum Mehrmarkenvertrieb und -service übernommen. Das bedeutet konkret, dass Wettbewerbsverbote für die Dauer von fünf Jahren formuliert wurden. Der Mehrmarkenvertrieb und -service ohne ausdrückliche Zustimmung des Motorradherstellers wird insofern untersagt. Damit wird der Wettbewerb beschränkt und die unternehmerische Freiheit der Händler und Werkstätten beschnitten.

Seit der Anwendung der branchenübergreifenden GVO 2790/99 auf den Motorradvertrieb und -service hat sich somit die Position der ohnehin schon schwachen Motorradhändler und Werkstätten gegenüber den Herstellern nochmals verschlechtert.

**Zusammenfassend lässt sich feststellen:**

#### **FAZIT**

**Die im Evaluierungsbericht geäußerte Auffassung, wonach eine kfz-spezifische Gruppenfreistellungsverordnung nach dem 31. Mai 2010 nicht mehr erforderlich ist, da**

- die in der heutigen Kfz-GVO enthaltenen Regelungen in ähnlicher Form durch andere Verordnungen abgedeckt werden (z. B. Zurverfügungstellung technischer Informationen),
- die branchenübergreifende Verordnung zu ähnlichen Konsequenzen führt wie die Kfz-GVO (z. B. Mehrmarkenvertrieb) und
- die Regelungen zum Schutz der Unabhängigkeit von Händlern und Werkstätten entfallen und stattdessen in einem freiwilligen Kodex von Verhaltensregeln geregelt werden könnten,

**ist unzutreffend. Kfz-spezifische Regelungen, die zumindest die genannten Aspekte berücksichtigen, sind angesichts des bestehenden Machtungleichgewichts zwischen Automobilherstellern und Händlern/Werkstätten, und zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs auf den Vertriebs- und Servicemärkten auch über den 31. Mai 2010 hinaus notwendig. Das gilt nicht nur für den Pkw-Bereich, sondern auch für den Nutzfahrzeug- und Motorradbereich.**

## - ZUSAMMENFASSUNG -

**31.5.2010:** Auslauf Kfz-GVO 1400/2002

**28.5.2008:** EU-Kommission veröffentlicht Evaluierungsbericht zur Umsetzung der Kfz-GVO

### Fazit aus Evaluierungsbericht der EU-Kommission:

- Durch verbesserte Wettbewerbsbedingungen Vorteile für Verbraucher erlangt.
- Ziele Kfz-GVO erreicht, weniger wegen Kfz-GVO als durch externe Marktentwicklungen.
- Konsequenz: Nach 31.5.2010 keine kfz-spezifische GVO mehr; stattdessen (neue) branchenübergreifende GVO.

**Folge: Für Autohäuser/Werkstätten wäre der Wegfall Kfz-spezifischer Regelungen ab 1.6.2010 problematisch, denn Regelungen zum Schutz von markengebundenen Autohäusern und Werkstätten ebenso wie zur Gewährung unternehmerischer Freiräume (siehe Tabelle) entfielen.**

Thematik	Meinung EU-Kommission aus Evaluierungsbericht	Meinung deutsches Kfz-Gewerbe
<b>Mehrmarkenvertrieb</b>	Möglichkeit wurde nicht wie von der Kommission erwartet genutzt.	Regelung wurde häufig genutzt.
<b>Untervergabe des Service</b>	Möglichkeit wurde nicht genutzt.	Möglichkeit ist positiv zu beurteilen, da unternehmerische Gestaltungsspielräume eröffnet werden.
<b>Niederlassungsfreiheit</b>	Möglichkeit wurde nicht genutzt.	Regelung gilt <b>erst</b> seit dem <b>1.10.2005</b> . Möglichkeit zur Umsetzung innovativer Vertriebsformate.
<b>Autorisierung als Fabrikatswerkstatt bei Erfüllung der Standards</b>	Möglichkeit wurde genutzt, besteht aber auch nach der Schirm-GVO.	Regelung wurde massiv genutzt.
<b>Zugang zu technischen Informationen für nicht zum Netz eines Herstellers gehörenden Werkstätten</b>	Nach wie vor erstrebenswert; Regelung sei durch die Euro 5/6 Verordnung im Jahr 2010 abgedeckt.	Euro5/6-Verordnung gilt nur für Fahrzeuge, die nach dem 1.9.2009 neu in den Verkehr gebracht werden; nicht für ältere Fahrzeuge.
<b>Schiedsverfahren, Kündigungsfristen und Begründungszwang, Möglichkeit der Übertragung von Verträgen</b>	Sollen ersatzlos gestrichen werden, da weniger kartellrechtlicher als vielmehr vertragsrechtlicher Natur.	Die Unabhängigkeit der Händler von ihren Herstellern wird mit diesen Regelungen vergrößert.

### Fazit:

Die im Evaluierungsbericht geäußerte Auffassung, wonach eine kfz-spezifische Gruppenfreistellungsverordnung nach dem 31.5.2010 nicht mehr erforderlich ist, da

- die in der heutigen Kfz-GVO enthaltenen Regelungen in ähnlicher Form durch andere Verordnungen abgedeckt werden (z.B. Zurverfügungstellung technischer Informationen),
- die (neue) branchenübergreifende Verordnung zu ähnlichen Konsequenzen führte wie die Kfz-GVO (z.B. Mehrmarkenvertrieb) und
- Regelungen zum Schutz der Unabhängigkeit von Händlern und Werkstätten entfallen und stattdessen in einem freiwilligen Kodex von Verhaltensregeln geregelt werden könnten,

ist aus Sicht des Deutschen Kfz-Gewerbes nicht überzeugend.

**Kfz-spezifische Regelungen, die zumindest die genannten Aspekte berücksichtigen, sind angesichts des bestehenden Machtungleichgewichts zwischen Automobilherstellern und Händlern/Werkstätten und zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs auf dem Vertriebs- und Servicemarkt auch über den 31.5.2010 hinaus notwendig.**