

Die Sicherstellung fairen und effektiven Wettbewerbs ist ein Herzstück des europäischen Gemeinschaftsrechts. Dementsprechend gibt es seit vielen Jahren branchenspezifische Regelungen zum Wettbewerb im Automobilsektor. Die derzeitige Gruppenfreistellungsverordnung 1400/2002/EG (in Kraft seit 2002; kurz GVO) regelt in erster Linie das Verhältnis der Kfz-Hersteller zu ihren Vertriebspartnern (Schutz des Wettbewerbs) doch beinhaltet die Verordnung mittelbar einige essentielle Verbraucherrechte, die nirgendwo sonst geregelt sind:

- das Recht, ein Fahrzeug auch außerhalb des Wohnsitzstaates des Verbrauchers zu erwerben
- das Recht, ein in einem anderen Staat gekauftes Fahrzeug im Heimatstaat bei jeder Vertragswerkstätte der betreffenden Marke servicieren zu lassen bzw. dort seine Garantieansprüche geltend machen zu können
- das Recht, auch unabhängige Werkstätten aufsuchen zu können
- das Recht, (preisgünstigere) Nachbauersatzteile für Reparaturen verwenden zu dürfen, ohne seine Garantieansprüche zu verlieren

Weiters wird durch die aktuelle GVO gewährleistet, dass unabhängige Marktbeteiligte Zugang zu den für Instandsetzung, Wartung oder Umweltschutzmaßnahmen erforderlichen technischen Informationen, Diagnosegeräten, Werkzeugen und Software erhalten. Gerade für freie Werkstätten aber auch für die europäischen Automobilclubs und ihre Pannenhilfsdienste ist die Aufrechterhaltung dieses Rechtes essentiell zur Erbringung ihrer Kerndienstleistungen und zur Erfüllung ihrer statutarischen Pflichten sowie zur Wahrung ihrer sich daraus ergebenden Verkehrssicherungspflichten.

Die Gültigkeit der GVO ist zeitlich begrenzt; die aktuellen Regelungen werden am 31. Mai 2010 auslaufen. Die Verlängerung der GVO ist derzeit Gegenstand kontroverser Diskussionen. Die Fahrzeugindustrie hat ein erhebliches Interesse an der Abschaffung der Verordnung, während Handel, Werkstätten, Ersatzteileproduzenten, Pannenhilfeorganisationen und Verbraucherschützer für ihre Aufrechterhaltung plädieren. Würde die GVO eines Tages ersatzlos aufgegeben, wären die oben aufgezählten Verbraucherrechte mit einem Schlag nirgendwo festgeschrieben; die Verbraucher wären dem Diktat der Industrie unterworfen. Nach dem aktuellen Bericht der EU-Kommission vom 28.5.2008 erscheint derzeit ein weiteres Bestehen einer branchenspezifischen Kfz-GVO unwahrscheinlich (das Kernargument der Kommission lautet, der Markt funktioniere auch ohne Kfz-GVO). Angedacht wird von der EU-Kommission, für mehrere Branchen eine übergreifende „Schirm-GVO“ zu schaffen. Eine Entscheidung darüber wird vermutlich erst 2009 fallen.

### **Die konkreten Vorschläge des ÖAMTC**

Nach Ansicht des ÖAMTC besteht ein erhebliches Bedürfnis der Konsumenten, Klarheit in diesem komplexen Bereich zu erhalten. Selbst wenn man – wie die Kommission - davon ausgeht, dass der momentan funktionierende Sales- und Aftersales-Markt nicht nur auf die GVO zurückzuführen ist, ist es wichtig, die Verbraucherrechte und den Schutz des freien Wettbewerbs durch eine spezifische GVO zu erhalten und sogar noch zu präzisieren. Nur eine klare Kfz-spezifische Regelung schafft sowohl für die Anbieter als auch für die Verbraucher konkrete Anhaltspunkte über die Zulässigkeit einzelner Verhaltensweisen.

Konkreten Verbesserungsbedarf erkennt der ÖAMTC bei folgenden Punkten:

Bereits derzeit gibt es Entwicklungen, die Verbraucherschutzmechanismen der GVO zu umgehen. Durch mehrjährige Garantien mit strengen Auflagen wird versucht, Konsumenten an das Markennetz und an Originalersatzteile zu binden. Dadurch wird die Möglichkeit bzw. das Wahlrecht, ein Fahrzeug kostengünstig in einer unabhängigen Werkstätte oder unter Verwendung von baugleichen Nachbauersatzteilen reparieren und instand halten zu lassen, eingeschränkt und untergraben.

Die Praxis zeigt eine Fülle von Problemen auf, die durch das Nebeneinander von kommerziellen Garantien und gesetzlicher Gewährleistung entstehen. Zunächst ist der Mehrheit der Verbraucher trotz konstanter, intensiver Informationspolitik durch Konsumentenschutzorganisationen der substantielle Unterschied dieser beiden Instrumente nicht bewusst. Dieses Wissensdefizit wird noch gestützt durch die Tatsache, dass die beiden Begriffe in diversen Informationen (AGB, Garantiebedingungen, etc.) permanent verwechselt bzw. synonym verwendet werden. Diese Verwirrung der Verbraucher führt dazu, dass sie sich im Falle eines Mangels nicht im Klaren darüber sind, welches das jeweils geeignete Mittel zur Abhilfe ist und welche Konsequenzen es hat, sich für Gewährleistungsbehelf oder Garantieinanspruchnahme zu entscheiden. Im schlimmsten Falle entscheiden sie sich für das falsche, ungeeignete Instrument und büßen dadurch ihre Rechte ein.

Darüber hinaus werden kommerzielle Garantien im Fahrzeughandel heute weithin als Kundenbindungsinstrument und nicht als Serviceleistung verstanden. Der Garantieinhalt wird nicht nur auf bestimmte Teile eingeschränkt, sondern auch noch von weiteren Bedingungen wie dem regelmäßigen, ausschließlichen Aufsuchen der Vertragswerkstätte für Servicearbeiten und der Verwendung von Originalersatzteilen im Garantiezeitraum abhängig gemacht, was den Vorgaben der Gruppenfreistellungsverordnung für den Automobilvertrieb zuwider läuft.

Weiteren Verbesserungsbedarf ortet der ÖAMTC in folgenden Punkten:

- Die teilweise überzogenen Standards der Hersteller behindern den Mehrmarkenvertrieb.
- Der Mehrmarkenvertrieb wird teilweise durch Konzernvorbehalte (z. B. Volkswagen) erschwert.
- Da die Regelung zum Zugang zu Reparaturinformationen in der aktuellen Kfz-GVO sehr allgemein gehalten sind, ist es immer noch kein großes Problem für die Hersteller, den Zugang für freie Werkstätten durch Paketangebote bzw. besondere Zugangsformen zu erschweren. Auch hier wäre eine striktere Regelung von Nöten.
- Die Ausweitung des Begriffes Originalersatzteil auch auf Identteile, die Möglichkeit für Vertragswerkstätten auch Ersatzteile unabhängiger Anbieter zu verkaufen und die in der GVO festgelegte Bezugsmöglichkeit der freien Werkstätten hinsichtlich Originalersatzteilen hat zwar in der Theorie zu einer Verbesserung der Wettbewerbssituation bei den Ersatzteilen gesorgt, in der Praxis führte dies jedoch kaum zu Verbesserung des Wettbewerbs auf dem Ersatzteilmarkt. Bei den Vertragshändlern ist es kaum möglich, Ersatzteile freier Anbieter zu erhalten. Dies wird durch entsprechende Ersatzteilverträge (Margen-Regelungen) und Bestellsysteme unterbunden.

Um in diesen Punkten Rechtssicherheit und Klarheit zu erreichen, fordert der ÖAMTC die Sicherung und Verankerung der genannten Rechte in einem geeigneten Instrument. In erster Linie sollte dies die branchenspezifische Kfz-GVO sein.