

«Name»
«Anrede»
«Titel»
comp-car-sector@ec.europa.eu
«Vorname» «Nachname»
«zH»
«Straße» «ON»
«Postleitzahl» «Ort»
«Land»
Im Wege
der Ständigen Vertretung Österreichs

Geschäftszahl:
BMWfJ-56.140/0013-C1/4/2009

Antwortschreiben bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an die E-Mail-Adresse
post@c14.bmwfj.gv.at richten.

Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den KFZ-Sektor

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWfJ) gibt zu der von der Kommission vorgelegten Mitteilung "*Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den KFZ-Sektor*", KOM(2009) 388 endgültig, sowie dem diese begleitenden Folgenabschätzungsbericht folgende Stellungnahme ab:

Der Folgenabschätzungsbericht setzt sich hinsichtlich des künftigen Rechtsrahmens mit vier Optionen auseinander, nämlich 1.) der Verlängerung der geltenden Verordnung; 2.) dem Außerkrafttreten der Verordnung, sodass an ihre Stelle die Bestimmungen der allgemeinen Gruppenfreistellung für vertikale Vereinbarungen (also die Nachfolgeverordnung zur Verordnung [EG] Nr. 2790/1999) treten sollen; 3.) der Annahme sektorspezifischer Bestimmungen in der Form von Leitlinien, die die allgemeine Gruppenfreistellung flankieren, und 4.) die Annahme neuer sektorspezifischer Bestimmungen in Form einer Gruppenfreistellungsver-



ordnung, die sich auf den Wettbewerb auf dem Anschlussmarkt konzentriert und die allgemeine Gruppenfreistellung ergänzt.

Als bevorzugte Variante wird von der Kommission Option 3 genannt. Da sich diese aber in ihrer Bewertung nicht wesentlich von Option 4 unterscheidet, sei auch eine Kombination der jeweils vorteilhaftesten Elemente beider Optionen denkbar.

Am Ende ihrer Mitteilung schlägt die **Kommission** in ihren Schlussfolgerungen folgende Vorgangsweise vor:

Für Vereinbarungen über den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge sollen die allgemeinen Regeln, wie sie derzeit in dem Vorschlag für eine neue Gruppenfreistellung für vertikale Vereinbarungen niedergelegt sind, gelten. Insbesondere aus Gründen der Rechtssicherheit werde die Kommission zu einigen in der Mitteilung angesprochenen Punkten (Verhinderung des Ausschlusses konkurrierender KFZ-Hersteller und Schutz ihres Zugangs zu den Vertriebs- und Instandsetzungsmärkten; Schutz des markeninternen Wettbewerbs und Erhaltung der Abschreckungswirkung von Artikel 81 EG-Vertrag) sektorspezifische Leitlinien vorlegen. Die Bestimmungen der Verordnung, die Vereinbarungen über den KFZ-Vertrieb betreffen, sollen bis zum 31. Mai 2013 in Kraft bleiben.

Für Vereinbarungen über Instandsetzungs- und Wartungsdienste bzw. die Lieferung und den Vertrieb von Ersatzteilen sollen die allgemeinen Regeln, wie sie derzeit in dem Vorschlag für eine neue Gruppenfreistellung für vertikale Vereinbarungen enthalten sind, gelten. Diese sollen entweder durch sektorspezifische Leitlinien oder eine gezielte Gruppenfreistellungsverordnung oder eine Kombination beider Instrumente ergänzt werden.

Die Regelung soll ab dem 31. Mai 2010 auf vertikale Vereinbarungen über Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen sowie Vereinbarungen über die Lieferung und den Vertrieb von Ersatzteilen angewandt werden.

Grundsätzliche Überlegungen

Aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung des KFZ-Sektors hält das BMWFJ - sowie eine breite Mehrheit von Interessensvertretern aus Wirtschaft und Konsumentenschutz - die Fortführung einer sektorspezifischen Gruppenfreistellungsverordnung für notwendig. Handel und Werkstätten beschäftigen in der EU 2,8 Millionen Mitarbeiter, die Fahrzeugindustrie 2,3 Millionen. Das österreichische KFZ-Gewerbe, umfasst etwa 5.600 kleine und mittlere Unternehmen, dabei handelt es sich um markengebundene wie markenungebundene Handelsunternehmen und Werkstätten. Überdies ist zu bedenken, dass neue KFZ aufgrund der finanziellen Aufwendungen, welche ihr Erwerb und ihre Nutzung für den Konsumenten mit sich bringen, sowie wegen der besonderen Bedeutung von Wartung und Reparaturen schwer mit anderen Produkten vergleichbar sind.

In der gegenwärtigen für den gesamten KFZ-Sektor problematischen Situation sind neben Herstellern und Zulieferern auch die Anliegen der Händler und Werkstätten, insbesondere nach klaren Regeln, die Rechtssicherheit gewährleisten, angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere kleinere Unternehmen stellt die Rechtsdurchsetzung, gerade gegenüber einem übermächtigen Vertragspartner, häufig vor schwierige Probleme. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Vorschlag der Einführung sektorspezifischer Leitlinien einzugehen. Für die Anwendung der Art. 81 und 82 des Vertrages sind gemäß Art. 5 und 6 der Verordnung 1/2003 die Wettbewerbsbehörden und Gerichte der Mitgliedstaaten zuständig. Leitlinien der Europäischen Kommission sind aber nur für diese selbst verbindlich, nicht aber für nationale Wettbewerbsbehörden und Gerichte. Die Einführung von *soft-law* anstelle der gemeinschaftsweit einheitlich anzuwendenden Vorschriften der Verordnung 1400/2002 kann wohl kaum als Fortschritt betrachtet werden. Vielmehr würde diese Vorgangsweise zu einer Zersplitterung in der Rechtsanwendung in der EU und zu Rechtsunsicherheit führen. Den Ausführungen des Folgenabschätzungsberichts, wonach es der derzeitigen Regelung an Rechtssicherheit mangle, kann daher nicht zur Gänze gefolgt werden. Sollte der Vorschlag der Kommission umgesetzt werden, ist jedenfalls mit einer Verschlechterung der Situation zu rechnen. Als wesentlicher Grund für die von der Kommission angeführte Vielzahl von Beschwerden und Vorabentscheidungsverfahren kann wohl auch die volkswirtschaftliche Bedeutung des KFZ-Sektors gesehen werden.

Eine neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung kann sogar weitere Verbesserungen hinsichtlich der Rechtssicherheit - auch für Konsumenten - bringen.

Mehrmarkenvertrieb

Die Verordnung 1400/2002 stellt solche vertikale Vereinbarungen nicht vom Kartellverbot frei, die Verpflichtungen enthalten, die den Mehrmarkenvertrieb durch einen Händler einschränken. Zulässig ist hingegen die Verpflichtung, KFZ anderer Lieferanten in gesonderten Bereichen des Ausstellungsraums zu verkaufen, um eine Verwechslung der Marken zu vermeiden. Der Übergang zur allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung für vertikale Vereinbarungen hätte zur Folge, dass in Zukunft in einem Händlervertrag ein Verbot des Mehrmarkenvertriebs zulässig ist, wenn das entsprechende Vertriebsnetz einen Marktanteil von weniger als 30% erreicht und die Dauer des Vertrages fünf Jahre nicht überschreitet.

Die Kommission merkt in ihrer Mitteilung (RZ 18) dazu an: *"Dies bedeutet in der Praxis, dass es dem Händler nach fünf Jahren freistehen sollte, eine zusätzliche Marke zu vertreiben, die er allerdings möglicherweise in einem gesonderten Ausstellungsraum verkaufen muss."*

Dieser Annahme der Kommission kann allerdings nicht gefolgt werden. Es ist kaum davon auszugehen, dass zwischen Hersteller und Händler ein Vertrag auf unbestimmte Dauer abgeschlossen wird und darin die Untersagung des Mehrmarkenvertriebes auf fünf Jahre beschränkt wird, um ihn dann wieder zuzulassen. Es kann viel eher angenommen werden, dass die Vertriebsverträge künftig insgesamt auf die Dauer von fünf Jahren beschränkt werden. Der Händler hat keine Gewissheit, ob er nach Ablauf der Vertragsdauer wiederum einen Vertrag erhält. Ebenso wenig hat einen Anspruch auf Ausgleich seiner vom Hersteller vorgegebenen markenspezifischen Investitionen.

Im Folgenabschätzungsbericht wird die Behauptung aufgestellt, der Mehrmarkenvertrieb veranlasse die Hersteller zur Einführung höherer Qualitätsstandards

bei den Händlern, um "Trittbrettfahrer" zu vermeiden, was wiederum zu höheren Vertriebskosten und schließlich einer Belastung der Verbraucher führe. Dem ist entgegenzuhalten, dass eine Erhöhung von Standards Händler mit Mehrmarkenvertrieb und solche Händler, die nur eine Marke vertreiben, in gleicher Weise betrifft, und somit kein taugliches Mittel zur Erreichung des genannten Ziels ist.

Um eine Marktabstottung gegenüber neuen Anbietern und damit weitere negative Auswirkungen auf den inter-brand Wettbewerb und mit der Folge einer Erhöhung der Preise für Neufahrzeuge auszuschließen, ist die Zulassung des Mehrmarkenvertriebes, wie sie bisher in der Verordnung Nr. 1400/2002 geregelt ist, unverzichtbar. In einer KMU-dominierten Wirtschaft ist dies unabdingbar. Nur so kann die Produktvielfalt und damit Wahlmöglichkeit für Verbraucher sichergestellt werden.

Schutz des markeninternen Wettbewerbs

Mit dem Übergang zu den Bestimmungen der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung für vertikale Vereinbarungen würde für selektive Vertriebssysteme allgemein eine Marktanteilsschwelle von 30% zur Anwendung kommen. Quantitative selektive Vertriebssysteme für neue KFZ sind derzeit bis zu einem Marktanteil von 40% freigestellt.

Das bedeutet, dass bei jenen Vertriebssystemen, die künftig nicht mehr von der Freistellung erfasst sein würden, eine individuelle Prüfung erfolgen müsste, um festzustellen, ob die Voraussetzungen für eine Freistellung gemäß Art. 81 Abs. 3 des Vertrages erfüllt sind. Damit ist natürlich auch ein Verlust an Rechtssicherheit verbunden, denn anstelle der klaren Regelung der Verordnung 1400/2002 müsste künftig die Rechtsprechung des EuGH als Orientierungsmaßstab herangezogen werden. Der Vorschlag der Kommission, Leitlinien zur Bewertung jener Fälle zu erlassen, in denen der relevante Marktanteil 30% übersteigt, stellt aus den bereits dargelegten Gründen (nur Bindung der Kommission, *soft-law* anstelle gemeinschaftsweit verbindlicher Regeln) keinen gleichwertigen Ersatz dar.

Das neue Regime würde auch kein Verbot der Einschränkung des Parallelhandels (Art. 4 Abs. 1 lit. f) oder von Standortklauseln (Art. 5 Abs. 2 lit. b) enthalten. Das Beibehalten solcher Schutzbestimmungen wird zur Stärkung des markeninternen Wettbewerbs für unabdingbar gehalten. In diesem Zusammenhang sei außerdem angemerkt, dass Art. 5 Abs. 2. lit. b nicht wie die übrigen Teile der Verordnung 1400/2002 am 1. Oktober 2002 sondern erst am 1. Oktober 2005 in Kraft getreten ist. Es erscheint kaum sinnvoll, nach einer derart kurzen Geltungsdauer bereits Schlüsse über Sinnhaftigkeit bzw. Erfolg dieser Bestimmung zu ziehen, wie dies die Kommission tut, indem sie feststellt, dass Händler nur in sehr wenigen Fällen zusätzliche Verkaufsstellen eröffnet hätten.

Schutz des Wettbewerbs zwischen unabhängigen Werkstätten und Vertragswerkstätten

Gemäß Art. 4 Abs. 2 der Verordnung 1400/2002 darf ein KFZ-Lieferant unabhängigen Werkstätten den Zugang zu den für die Instandsetzung und Wartung seiner KFZ oder für Umweltschutzmaßnahmen erforderlichen technischen Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Werkzeugen nebst einschlägiger Software oder die fachliche Unterweisung nicht verweigern.

Diese Bestimmung hat es unabhängigen Werkstätten ermöglicht, sich im Wettbewerb mit markengebundenen Werkstätten zu behaupten und ihre Leistungen zum Nutzen der Konsumenten überdies zumeist zu günstigeren Preisen anzubieten. Bei einem Wechsel zur allgemeinen Regelung vertikaler Vereinbarungen würde diese Sicherstellung des Informationszugangs entfallen. Da sie sich als so essentiell für funktionierenden Wettbewerb erwiesen hat, soll die Bestimmung des Art. 4 Abs. 2 aufrecht bleiben.

Die Kommission weist darauf hin, dass im Hinblick auf Reparaturinformationen die *Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge* ausführli-

che Regeln enthalte, die allen unabhängigen Betreibern einen uneingeschränkten und diskriminierungsfreien Zugang zu derartigen Informationen garantieren würde.

Gemäß Art. 6 Abs. 7 der Verordnung 715/2007 muss ein Hersteller, der für ein Fahrzeug die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung beantragt, der Typgenehmigungsbehörde die Einhaltung der Bestimmungen bezüglich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen nachweisen. Dieser Nachweis kann allerdings bis zu sechs Monate nach Erteilung der Typgenehmigung erbracht werden. Maßnahmen zur Einhaltung der Verordnung sind von der Typgenehmigungsbehörde zu erlassen, wobei die Sanktionen von den Mitgliedstaaten festzulegen sind.

Hier kann nicht von einem vollwertigen Ersatz für die geltende Regelung der Verordnung 1400/2002 gesprochen werden, sieht doch diese als Konsequenz für einen Verstoß gegen die Verpflichtung des Art. 4 Abs. 2 den Entzug der Gruppenfreistellung für das Vertriebssystem des Herstellers vor bzw. droht bei einem Verstoß gegen Art. 82 des Vertrages die Verhängung einer Geldbuße.

Der Zugang zu Informationen für unabhängige Werkstätten muss in Form der geltenden Gruppenfreistellungsverordnung weiterhin gewährleistet werden.

Gewährleistung eines wirksamen Wettbewerbs zwischen den Vertragswerkstätten der Hersteller

Die Kommission führt dazu u.a. aus, dass der Marktanteil der Netze von Vertragswerkstätten und Ersatzteilhändlern einer Marke normalerweise deutlich über 30 % liege, weshalb KFZ-Hersteller, die die Vorteile der Verordnung 1400/2002 in Anspruch nehmen wollen, nur qualitative selektive Vertriebsvereinbarungen verwenden könnten. Der Zugang zu ihrem Vertragswerkstattnetz müsse also auf Auswahlkriterien basieren, die den Endverbrauchern objektiv einen Nutzen bringen. Die Anwendung der allgemeinen Gruppenfreistellung würde zu demselben Ergebnis führen.

Es soll angemerkt werden, dass bei Anwendung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung die Hersteller auch die Möglichkeit haben, Werkstättenverträge nur mit Unternehmen abzuschließen, die sich auch im Vertrieb von Neufahrzeugen an den jeweiligen Hersteller gebunden haben, weil die Kernbeschränkung des Art. 4 Abs. 1 lit. h (Beschränkung des Rechts einer zugelassenen Werkstatt, ihre Tätigkeit auf die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und den Ersatzteilvertrieb zu begrenzen) entfielen.

Um eine deutliche Reduktion der Werkstättenverträge mit all ihren negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und die Beschäftigungslage zu vermeiden, ist eine Fortführung der Regelung der Verordnung 1400/2002 jedenfalls erforderlich.

Verhinderung einer Verschließung der KFZ-Anschlussmärkte gegenüber Ersatzteilherstellern

Die geltende Rechtslage sieht bei Beschränkungen der Lieferung von Originalersatzteilen oder qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen an Händler oder Werkstätten sowie bei Beschränkungen von Händlern oder Werkstätten, solche Ersatzteile zu beziehen den Verlust der Freistellung vor.

Nach der allgemeinen Gruppenfreistellung würden diese Beschränkungen einer Einzelfallprüfung unterzogen werden. Aufgrund der Marktanteilsschwelle von 30 % würden Vereinbarungen über den Ersatzteilhandel generell nicht in den Genuss der Vorteile der allgemeinen Gruppenfreistellung kommen, da der Anteil der KFZ-Hersteller auf den relevanten Ersatzteilmärkten deutlich über 30 % liegen dürfte. Die genannten Praktiken würden somit nicht freigestellt werden; Artikel 81 wäre im Falle fehlender Nachweise für kompensierende Effizienzgewinne unmittelbar auf Vereinbarungen mit wettbewerbswidriger Wirkung anwendbar. Daraus zieht die Kommission den Schluss, dass die Anwendung der allgemeinen Regeln auf diese Beschränkungen eine ebenso wirksame Durchsetzung gewährleisten würde wie nach der bisherigen Verordnung. Angesichts der Unsicherheit, die mit einem solchen Ansatz einhergehen könnte, will die Kommission in sektorspe-

zifischen Bestimmungen präzisieren, unter welchen Umständen die den genannten Beschränkungen zugrunde liegenden Vereinbarungen in den Anwendungsbereich von Artikel 81 fallen und Durchsetzungsmaßnahmen auslösen würden.

Die geltende Regelung hat sich, insbesondere auch im Sinne kleiner und mittlerer Unternehmen, die den Wettbewerb auf dem Markt für Ersatzteile belebt haben, bewährt. Das neue Regime würde hingegen einen Verlust an Rechtssicherheit bringen, sodass die Beibehaltung der aktuellen Rechtslage notwendig ist.

Erhaltung der Abschreckungswirkung von Artikel 81 EG-Vertrag

KFZ-Hersteller stellen an Händler und Werkstätten hohe Anforderungen, welche mit beträchtlichen Investitionen verbunden sind. Es handelt sich dabei um versunkene Kosten, die bei Kündigung bzw. Auslaufen des Vertrages Händler bzw. Werkstätten massiv belasten. Um zu gewährleisten, dass Hersteller ein wettbewerbsförderndes Verhalten ihrer wirtschaftlich weit schwächeren Vertragspartner nicht zu unterbinden versuchen, enthält die Verordnung 1400/2002 einige Bestimmungen, bei denen es sich keineswegs - wie von der Kommission dargestellt - um rein dem nationalen Vertragsrecht zugehörige Normen oder bloße Schutzbestimmungen für Händler (*dealer protection measures*) handelt. Zu ihnen zählen die Verpflichtung zur Einhaltung der zweijährigen Kündigungsfrist und der Begründungspflicht, der Bestimmungen über Vertragslaufzeit, Mediationsverfahren und Übertragung von Händlerverträgen innerhalb des Netzes.

Der Ansicht der Kommission, dass diese Bestimmungen der Verordnung 1400/2002 kein geeignetes oder zulässiges Mittel seien, um die Unabhängigkeit der Händler zu gewährleisten, muss klar widersprochen werden. Vielmehr tragen sie dem wirtschaftlichen Ungleichgewicht der Vertragspartner Rechnung

Wenn in den Raum gestellt wird, die Verordnung könne sich sogar negativ ausgewirkt haben, indem sie es den Herstellern erschwert habe, ihre Netze an eine sich ändernde Marktlagen anzupassen, in der es für die europäische KFZ-Industrie von entscheidender Bedeutung sei, dass sie ihre Netze rasch reorgani-

sieren könne, um ihre Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu erhalten und zu stärken, so übersieht sie jedenfalls die berechtigten Anliegen der KMU im Bereich der Händler und Werkstätten, welche bedeutende Arbeitgeber in der EU darstellen. Außerdem ist dieser Argumentation entgegenzuhalten, dass auf dem Gemeinsamen Markt auch Hersteller aus den USA und Asien den Vorschriften der Verordnung 1400/2002 unterliegen und umgekehrt die europäischen Hersteller auf den Märkten außerhalb der EU nicht an sie gebunden sind.

Verwunderlich ist es schließlich, dass die Kommission der Sanktion des Entzugs der Freistellung derart geringe Bedeutung beimisst, wenn sie ausführt, die gegenständlichen Bestimmungen würden weder Rechte für die Händler noch Pflichten für die Hersteller begründen, sondern ein Verstoß gegen sie würde lediglich die Vorteile der Gruppenfreistellung aufheben. Das BMWFJ vertritt die Ansicht, dass ein effektiver Vollzug der Verordnung (also gegebenenfalls der Entzug der Freistellung) durchaus abschreckende Wirkung hätte und die Unabhängigkeit der Händler gewährleisten könnte.

Zusammenfassend soll festgehalten werden, dass das BMWFJ die Fortführung einer sektorspezifischen Gruppenfreistellungsverordnung für den KFZ-Sektor befürwortet, weil es sich dabei um die klarste und der mit der höchsten Rechtssicherheit verbundene Maßnahme zur Sicherstellung des Wettbewerbs auf diesem Sektor handelt und damit insbesondere auch eine große Auswahl für die Konsumenten gewährleistet wird.

Wie sich aus den Ausführungen dieser Stellungnahme ergibt, kommt insbesondere folgenden Elementen der geltenden Gruppenfreistellungsverordnung wesentliche Bedeutung zu:

- Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebs (auch in einem Schauraum)
- Zweijährige Kündigungsfrist sowie der Begründungspflicht bei Kündigung
- Möglichkeit der Übertragung des Händlervertrages
- Bestimmungen betreffend Parallelhandel und Standortklauseln
- Gewährleistung des Zugangs zu technischen Informationen

**Resolution der Kraftfahrzeug-Verbände von Deutschland, Luxemburg, Österreich,
Schweiz und Südtirol anlässlich ihres Treffens vom 15. bis 17. Oktober 2009 in Bozen
(Südtirol / Italien)**

In Anknüpfung an die Resolution der Kraftfahrzeugverbände anlässlich ihres Treffens vom 6. bis 8. November 2008 sehen die unterzeichnenden Verbände aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung mehr als je zuvor die Notwendigkeit, auf europäischer Ebene dafür Sorge zu tragen, nach Auslaufen der Kfz-GVO für die vorwiegend kleinen und mittelständischen Kfz-Betriebe rechtlich verbindliche Rahmenbedingungen zu erhalten.

In den Ländern der Europäischen Union und der Schweiz werden Verkauf, Wartung und Reparatur von Automobilen durch 350.000 kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) mit insgesamt mit insgesamt 2,8 Millionen Beschäftigten durchgeführt.

Der rechtliche Rahmen der Tätigkeit dieser Unternehmen ist die Europäische Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (Kfz-GVO). Kernpunkte sind unter anderem:

- Vorgaben für die zulässigen Inhalte der Verträge zwischen den KMU des Kfz-Gewerbes und den wirtschaftlich überlegenen Automobilherstellern.
- Das Recht dieser Unternehmen, Automobile mehrerer Marken verkaufen und reparieren zu dürfen.
- Das Recht der KMU des Kfz-Gewerbes, ihren vertragsgebundenen Betrieb auf einen Markenkollegen übertragen zu dürfen.
- Mindestfristen für die Kündigung von Händler- und Werkstattverträgen durch die Automobilhersteller und deren Pflicht zur Begründung der Kündigung.

Auf der Basis dieser Rahmenbedingungen haben KMU des Kfz-Gewerbes mehrere Milliarden Euro, z.B. in Mehrmarkenbetriebe, investiert und hierfür Kredite aufgenommen.

Nun will die EU-Kommission die Vertriebsregelungen der aktuellen KFZ-GVO nach Ablauf einer Übergangsregelung ersatzlos auslaufen lassen.

Damit könnte der durch die GVO 1400/2002 erleichterte Mehrmarkenvertrieb von den Herstellern unterbunden werden. Investitionen, die im Vertrauen auf die bisherige GVO getätigt wurden, könnten dadurch nicht mehr amortisiert werden. Dies stünde in offenem Widerspruch zum besonderen Schutz der KMU, den die Europäische Union im Small Business Act ausdrücklich verankert hat.

Der Wettbewerb zwischen den Marken und innerhalb der Marken nähme zum Nachteil der Verbraucher ab. Der Weg zum nächsten Betrieb würde für den Autofahrer länger.

Deshalb fordern die unterzeichnenden Verbände die EU-Kommission auf, die Existenz dieser KMU und ihrer Beschäftigten – auch zum Vorteil des Wettbewerbs und der Verbraucher – nicht zu gefährden und die Bestimmungen der aktuellen Kfz-GVO, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit des Vertriebes von mehreren Marken und der bestehenden Kündigungsbestimmungen, auf europäischer Ebene langfristig rechtlich verbindlich zu erhalten.

Bozen, 16. Oktober 2009

AGVS Autogewerbeverband der Schweiz

N. Berni

Fergarlux/Luxemburg

Dorau

Bundesgremium des Kfz-Handels /
Bundesinnung der Kfz-Techniker, Österreich

[Signature]

LVH, Landesverband der Handwerker
Südtirol

Ma Dita

[Signature]
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
R. Radmann