

**Kurzbericht**

# **Änderung der Wettbewerbsbedingungen für die Kfz-Wirtschaft in Europa**

Die wirtschaftlichen Folgen für  
Handel, Service und Reparatur in  
Österreich – Ein erster Überblick

**Hanspeter Hanreich, Hermann Kuschej**

**Kurzbericht**

# **Änderung der Wettbewerbsbedingungen für die Kfz-Wirtschaft in Europa**

Die wirtschaftlichen Folgen für  
Handel, Service und Reparatur in  
Österreich - Ein erster Überblick

**Hanspeter Hanreich, Hermann Kuschej**

**Feber 2010**

**Contact:**

Hanspeter Hanreich  
☎: +43/1/599 91-306  
email: [hanreich@ihs.ac.at](mailto:hanreich@ihs.ac.at)

---

# Inhalt

<i>Executive Summary</i>	1
<i>Einleitung</i>	1
1. <i>Die Grundlagen der Wettbewerbspolitik der EU-Kommission</i>	2
2. <i>Die aktuellen wettbewerbspolitischen Überlegungen der EU-Kommission zum Kfz-Vertrieb</i>	4
3. <i>Mögliche Folgen für den österreichischen Kfz-Handel und die österreichischen Kraftfahrzeugtechniker bei Durchführung der Pläne der EU-Kommission</i>	5
4. <i>Vorschläge des IHS zur Bewältigung der dargestellten Situation</i>	9

## Executive Summary

Die von der EU-Kommission geplante Änderung der wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Kfz-Wirtschaft wird auf den österreichischen Kfz-Handel und die österreichischen Kfz-Techniker wesentlichen Einfluss haben. Die Abhängigkeit des Kfz-Handels und des Kfz-Reparaturgewerbes von den Herstellern bzw. den großen Handelsunternehmen, die vielfach im Eigentum der Kfz-Produzenten stehen, könnte sich weiter verstärken. Hohe versunkene Kosten wegen unrentabel werdender Investitionen könnten drohen. Nach Meinung des IHS sollte die EU-Kommission die unterschiedlichen Situationen der Kfz-Wirtschaft in den einzelnen Mitgliedstaaten bei Erlassung von neuen Gruppenfreistellungen und Leitlinien stärker berücksichtigen. Die nationalen Wettbewerbsbehörden und die nationalen Gesetzgebungen werden gefordert sein, diese unterschiedlichen Verhältnisse durch angepassten Vollzug und begleitende gesetzliche Maßnahmen, vor allem zur Förderung von KMUs, auszugleichen.

## Einleitung

Die geltende Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (idF: Kfz-GVO)<sup>1</sup> hat die Vertriebsstruktur des österreichischen Kfz-Sektors weitreichend verändert. Die EU-Kommission plant eine Änderung der allgemeinen GVO für vertikale Vereinbarungen<sup>2</sup> und der Kfz-GVO<sup>3</sup>. Der österreichische Kraftfahrzeughandel und die österreichischen Kfz-Techniker befürchten wegen dieser geplanten Änderungen wirtschaftliche Probleme. Das Bundesgremium des Fahrzeughandels, die Bundesinnung der Kraftfahrzeugtechniker und der Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe hat daher das Institut für Höhere Studien (IHS) beauftragt, die Auswirkungen einer Änderung dieser wettbewerbspolitischen Rahmenbedingungen auf die österreichische und europäische Kfz-Wirtschaft in einem ersten Überblick zu identifizieren und Reaktionsmöglichkeiten vorzuschlagen.

Um diese Auswirkungen auch empirisch untermauert darstellen und diskutieren zu können, sollte in einem einleitenden Abschnitt das einschlägige statistische Datenmaterial wiedergegeben und in aller Kürze analysiert werden. Wie bei ähnlichen vom IHS durchgeführten Projekten hat sich aber auch bei den betroffenen Branchen gezeigt, dass das vorhandene Datenmaterial aus dem Fach- und Berufsgruppenverzeichnis der WKÖ nicht ohne weiteres mit den Daten der Leistungs- und Strukturhebung der Statistik Österreich (LSE) vereinbart werden kann. Außerdem beziehen sich die letzten

<sup>1</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1400/2002 vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor, ABI Nr. L 203 vom 1.8.2002, S. 30.

<sup>2</sup> Entwurf einer Verordnung (EG) über die Anwendung von Art 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, K(2009) 5365/23.

<sup>3</sup> Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Kfz-Sektor, Mitteilung der Kommission vom 22.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig; Begleitdokument zur Mitteilung der Kommission, Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Kfz-Sektor, Zusammenfassung der Folgenabschätzung vom 22.7.2009, SEK(2009) 1053.

veröffentlichten Daten der LSE auf das Jahr 2007. Eine zahlenmäßig belegte Beschreibung der Entwicklung der hier interessierenden Branchen muss daher einer eingehenderen Untersuchung vorbehalten bleiben. Aus den Daten kann derzeit nur entnommen werden, dass die Anzahl der Unternehmen, die Kfz-Handel betreiben, von 2002 bis 2007 stetig zugenommen hat. Dieser Trend hat sich, nach der Mitgliederstatistik der Wirtschaftskammern Österreichs, 2008 und 2009 noch verstärkt. Im selben Zeitraum, nämlich von 2002 bis 2007, blieb die Anzahl der Fahrzeugtechniker-Betriebe ziemlich gleich. 2008 und 2009 nahm aber auch die Anzahl der Mitglieder der Innungen der Kraftfahrzeugtechniker stark zu. Demgegenüber nahmen in beiden Branchen die Umsatzerlöse und die Anzahl der Beschäftigten je Betrieb, wenn man den Zeitraum 2002 – 2007 (Daten der LSE) betrachtet, ab. Die Studie basiert daher ausschließlich auf einer Reihe von Gesprächen mit Branchenvertretern, Dokumenten der EU, wissenschaftlichen Arbeiten und veröffentlichten Gutachten von Unternehmensberatungsunternehmen.

Die folgenden Ausführungen setzen die Kenntnis der Pläne der EU-Kommission für die neuen GVOs voraus, hier wird nur auf die für die betroffenen Branchen wichtigsten Punkte eingegangen. Im Begutachtungsverfahren zu den geplanten GVOs<sup>4</sup> und in verschiedenen Gutachten<sup>5</sup> wurden die Vorhaben in ihrer Gesamtheit bereits ausführlich kommentiert und bewertet.

## 1. Die Grundlagen der Wettbewerbspolitik der EU-Kommission

- a. Die grundlegenden Normen der Art 101 ff AEUV (ex - Art 81 ff EUV) bestimmen das europäische Wettbewerbsrecht. Wettbewerbsbeschränkungen sind danach grundsätzlich verboten (Art 101 Abs 1 AEUV). Sie können nur unter den Bedingungen des Art 101 Abs 3 AEUV gerechtfertigt werden. Diese sind: Die Beschränkungen müssen für die Verwirklichung der Ziele der Verbesserung der Warenerzeugung, der Warenverteilung oder der Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts unerlässlich sein. Sie dürfen nicht die Möglichkeit eröffnen, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Güter den Wettbewerb auszuschalten. Die Verbraucher müssen an den durch solche Maßnahmen entstehenden Gewinnen angemessen beteiligt werden. Dieses Modell besteht seit Gründung der Gemeinschaft.
- b. Auf der Grundlage des Art 101 Abs 3 AEUV (bzw der gleichlautenden Vorgängerbestimmungen, zuletzt Art 81 Abs 3 EUV) hat die EU-Kommission einige Kfz-GVOs erlassen, zuletzt die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1400/2002 vom 31.Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/competition/consultations/2008\\_motor\\_vehicle/index.html](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2008_motor_vehicle/index.html)

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/evaluation\\_report\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/evaluation_report_de.pdf)

eine Reihe von einschlägigen Dokumenten und Studien findet sich unter: [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/documents.html](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/documents.html)

Für Österreich: zB Gugerbauer, Rechtsgutachten zum wettbewerbsrechtlichen Rahmen der EU für den Kfz-Sektor ab dem 1. Juni 2010 vom 3.9.2009.

Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor<sup>6</sup>.

- c. Die Kompetenz der EU, Industriepolitik zu betreiben, wurde durch den Vertrag von Maastricht in den Text des EGV aufgenommen. Nach Art 173 AEUV (ex-Art 157 EGV) sollen die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die notwendigen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gewährleistet sind. Zu diesem Zweck soll auf offenen und wettbewerbsorientierten Märkten ua die Erleichterung der Anpassung der Industrie an strukturelle Veränderungen erreicht werden, aber auch ein Umfeld geschaffen werden, das die KMUs begünstigt. Die Mitwirkung des EU-Parlaments bei den Angelegenheiten des Art 173 AEUV wurde durch den Lissabon-Vertrag verstärkt. Der Small Business Act (SBA)<sup>7</sup> und eine ganze Reihe von Förder- und Reformmaßnahmen sollen den europäischen KMUs das Wirtschaften erleichtern.
- d. Die Vollziehung des europäischen Wettbewerbsrechts erfolgt nach den Verfahrensregeln der VO 1/2003<sup>8</sup>. Diese VO hat die Zuständigkeiten für eine europäische Wettbewerbspolitik wesentlich verändert. Die Vollziehung des europäischen Rechts gegen wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen wurde nämlich den nationalen Wettbewerbsbehörden übertragen. Darüberhinaus wurde die Möglichkeit einer ex ante-Beurteilung von Vereinbarungen in Hinblick auf das Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen und die unter Umständen mögliche Genehmigung solcher Verträge gem Art 101 Abs 3 AEUV sowohl für die Kommission als auch für die nationalen Wettbewerbsbehörden beendet. Die rechtliche Beurteilung von Markthandlungen obliegt seither zuerst nur den beteiligten Unternehmen. Die nachprüfende Kontrolle durch die Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten blieb natürlich aufrecht.
- e. Diese Eckpunkte begrenzen die Wettbewerbspolitik der EU. Wirtschaftliche Überlegungen zu den einzelnen Stufen der Wertschöpfungskette (zB Erzeugung, Handel, Reparatur, Entsorgung) erfolgen ausschließlich unter dem Gesichtspunkt, eine Gesamtbilanz der wirtschaftlichen Tätigkeiten iS des Art 101 Abs 3 AEUV vorzunehmen und auf dieser Grundlage über allgemeine Maßnahmen (zB Erlassung von GVOs) zu entscheiden. Auf welche Art und Weise dabei im Sinne des Art 173 AEUV industriepolitische Überlegungen einfließen müssen oder dürfen, bzw im Sinne des SBA Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung von KMUs ergriffen werden müssen oder dürfen, unterliegt den wechselnden wirtschaftspolitischen Anschauungen der EU-Kommission<sup>9</sup>. So wurden bei Erlassung der geltenden Kfz-

<sup>6</sup> ABI Nr. L 203 vom 1.8.2002, S. 30; Entscheidungen zu dieser GVO und weiterführende Quellen, zB: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R1400:EN:NOT>

<sup>7</sup> Der „Small Business Act“ für Europa, Vorfahrt für KMU in Europa, Mitteilung der Kommission vom 25.6.2008, KOM(2008) 394 endgültig. Weitere Informationen: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/small-business-act/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/small-business-act/index_de.htm).

<sup>8</sup> Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln, ABI Nr. L 1 vom 4.1.2003, 1.

<sup>9</sup> Die Neufassung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung wird von der EU zB als Aktivität zugunsten der KMUs bezeichnet: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/docs/sba/sba\\_citizens\\_summary\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/docs/sba/sba_citizens_summary_de.pdf)

GVO die Interessen der KMUs offenbar stärker berücksichtigt als bei den Plänen der Kommission für eine neue wettbewerbspolitische Ordnung des Kfz-Sektors.

## 2. Die aktuellen wettbewerbspolitischen Überlegungen der EU-Kommission zum Kfz-Vertrieb

Die EU-Kommission ging bei der Ausarbeitung ihrer Pläne zur Neuregelung des Wettbewerbsrahmens für die Kfz-Wirtschaft vor allem von folgenden Überlegungen aus:

- a. Alle geplanten Neuregeln sollen die nationalen Wettbewerbsbehörden entlasten, damit diese ihre Ressourcen für die Verfolgung der schwersten Wettbewerbsverstöße einsetzen können und die Abschreckungswirkung von Art 101 AEUV erhöht wird<sup>10</sup>.
- b. Der Verkauf von Neuwagen, die Instandhaltungs- und Wartungsdienstleistungen und der Ersatzteilhandel bilden jeweils getrennte Märkte und sollen in Zukunft unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen unterliegen<sup>11</sup>.
- c. Beim Verkauf von Neuwagen ergeben sich keine Anhaltspunkte für nennenswerte Wettbewerbsbeeinträchtigungen. Die Anwendung der einschlägigen Regeln der GVO vertikaler Vertrieb soll daher in Zukunft ausreichen, um Vertriebssysteme aufbauen zu können, die den Bedingungen des Art 101 Abs 3 AEUV genügen<sup>12</sup>. Auf die Möglichkeit, die Vorteile der GVO im Einzelfall zu entziehen ( Art 6 GVO-Entwurf), wird hingewiesen<sup>13</sup>.
- d. Bei der Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen, bzw beim Ersatzteilhandel ist der Wettbewerb wegen „Marktspezifik“ weniger ausgeprägt als im Neuwagenhandel, sodass die Vertragsnetze der Hersteller generell hohe Marktanteile haben<sup>14</sup>. Unabhängige Werkstätten üben beträchtlichen Wettbewerbsdruck auf Vertragswerkstätten aus. Die Folge sind niedrigere Verbraucherpreise. Unabhängige Werkstätten müssen daher bes im Hinblick auf den Zugang zu Informationen weiterhin geschützt werden<sup>15</sup>. Sowohl für Vertragswerkstätten als auch für unabhängige Werkstätten sind alternative Bezugsquellen für Ersatzteile zu erhalten<sup>16</sup>. Die allgemeine GVO für vertikale

---

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 11. In P. 1 c dieses Papiers wird darauf hingewiesen, dass die Hauptlast der Vollziehung der Wettbewerbsregeln den nationalen Wettbewerbsbehörden übertragen wurde.

<sup>11</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 12, Basis für diese Argumentation bildet vor allem das Gutachten [The Natural Link between Sales and Service, by Autopolis](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/sales_and_service.pdf), [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/sales\\_and\\_service.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/sales_and_service.pdf)

<sup>12</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 18, 19

<sup>13</sup> Entwurf einer Verordnung (EG) über die Anwendung von Art 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, K(2009) 5365/23, Erwägungsgrund (13) und (14).

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 13.

<sup>15</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 29ff.

<sup>16</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 37.

Vereinbarungen soll daher für diesen Bereich des Kfz-Sektors durch spezifische Bestimmungen ergänzt werden.

- e. Der Mehrmarkenvertrieb im Rahmen der geltenden Kfz-GVO<sup>17</sup> kann dem „Trittbrettfahren“ Vorschub leisten und kann zu einem „suboptimalen Investitionsniveau“ führen<sup>18</sup>. Ein gewichtiges Risiko für Marktabschottung bei Verhinderung von Mehrmarkenvertrieb wird hingegen nicht gesehen.
- f. Die VO 1/2003 zieht eine Trennungslinie zwischen nationalem Vertrags- und Handelsrecht auf der einen und EU-Wettbewerbsrecht auf der anderen Seite. Bestimmungen, die einem anderen Ziel als dem Schutz des Wettbewerbs dienen, sind in der Regel Bestandteil des nationalen Vertragsrechts<sup>19</sup>. Jene geltenden Regeln der Kfz-GVO, die dem Schutz der Kfz-Händler dienen, haben die Kfz-Hersteller gehindert, ihre Vertriebsnetze rasch an eine sich ändernde Marktlage anzupassen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu erhalten und zu stärken<sup>20</sup>. Die nationalen Wettbewerbsbehörden sollen von der Vollziehung jener Normen entlastet werden, die nicht dem Schutz des Wettbewerbs dienen<sup>21</sup>.
- g. Der bis zum 31.5.2010 geltenden allgemeinen GVO für vertikale Vereinbarungen soll eine neue mit grundsätzlich gleichem Inhalt folgen. Die geplanten Änderungen in dieser GVO beziehen sich vor allem auf den Internet-Vertrieb. Zusätzlich soll eine Einschränkung des Geltungsbereichs der GVO erfolgen: Die Anwendung der Regeln der GVO soll nur dann möglich sein, wenn die Marktanteile jedes an einem Vertriebssystem beteiligten Unternehmens die Grenze von 30% nicht überschreiten.

### **3. Mögliche Folgen für den österreichischen Kfz-Handel und die österreichischen Kraftfahrzeugtechniker bei Durchführung der Pläne der EU-Kommission**

- a. Die Zusammenfassung der geplanten Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Kfz-Sektor in Punkt 2 hat gezeigt, dass die Kommission das Bestehen einer global wettbewerbsfähigen europäischen Kfz-Industrie und von möglichst niederen Verbraucher-Preisen an die Spitze ihrer Überlegungen zur Wettbewerbspolitik gegenüber dem Kfz-Sektor stellt. Die Gewährleistung eines funktionsfähigen mittelständischen Kfz-Handels und von mittelständischen Kfz-Werkstätten soll in Zukunft nicht die Aufgabe der europäischen Wettbewerbspolitik sein, sondern muss von der europäischen und mitgliedstaatlichen KMU-Politik geleistet werden. Dieses

<sup>17</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1400/2002 vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor, ABI Nr. L 203 vom 1.8.2002, S. 30.

<sup>18</sup> Die Kommission befürchtet das Entstehen einer „unkontrollierten Häufung von Verkaufsstellen“, was dazu führen könnte, dass sich Händler „die Investitionen anderer zunutze“ machen. Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 26.

<sup>19</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 45.

<sup>20</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 43.

<sup>21</sup> Mitteilung der Kommission vom 2.7.2009, KOM(2009) 388 endgültig, RN 11 und 45.

Ergebnis ist nicht nur mit den Einflussmöglichkeiten der einzelnen Wirtschaftsstufen zu erklären, sondern ist schon im Konzept der zentralen Norm zur Beurteilung der Zulässigkeit von Wettbewerbsbeschränkungen, dem Art 101 Abs 3 AEUV, vorgebildet. Wie schon eingangs festgehalten, sind Wettbewerbsbeschränkungen nur dann zulässig, wenn durch sie die Warenerzeugung verbessert oder der technische oder wirtschaftliche Fortschritt gefördert wird. Die Verbesserung des Warenvertriebs ist zwar ebenfalls ein Argument, mit dem Wettbewerbsbeschränkungen gerechtfertigt werden können, damit ist aber das gesamte Vertriebssystem für eine Ware oder Dienstleistung gemeint und nicht nur der Handel. Es sind somit immer die Vor- oder Nachteile für die gesamte Wertschöpfungskette zu berücksichtigen. Alle Verbesserungen oder Förderungen iS des Art 101 Abs 3 AEUV sind außerdem für die Beurteilung nur dann relevant, wenn auch die Verbraucher an dem durch die Wettbewerbsbeschränkung erzielbaren Gewinn angemessen beteiligt werden.

- b. Die Folgen dieser Wirtschaftspolitik der EU-Kommission sind für die Volkswirtschaften der einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich. Eine Volkswirtschaft wie die österreichische mit relativ starker Kfz-Zuliefer- und Fertigungsindustrie, aber ohne nationale Kfz-Markenindustrie, ist wesentlich anders betroffen als die eines Staates mit einer starken Kfz-Markenindustrie. Jede Zuliefer- und Fertigungsindustrie hängt nämlich stark vom wirtschaftlichen Erfolg der belieferten Kfz-Markenindustrie ab. Das von der Kfz-Markenindustrie gewählte Vertriebssystem kann von der Zuliefer- und Fertigungsindustrie aber nicht direkt beeinflusst werden. Der Beitrag der Zuliefer- und Fertigungsindustrie am Erfolg der Kfz-Markenindustrie beschränkt sich auf die technische Qualität und den Preis der zugelieferten Produkte. Die Interessen der Zuliefer- und Fertigungsindustrie fallen daher bei den Beurteilungen gem Art 101 Abs 3 AEUV kaum ins Gewicht.
- c. Dazu kommt in Österreich, dass die klein- und mittelständischen Handels- und Werkstättenbetriebe bei allen marktrelevanten Kfz-Marken wirtschaftlich starken Unternehmen gegenüber stehen, die Import, Großhandel und zT auch Einzelhandel betreiben und in vielen Fällen Tochterunternehmen von Herstellerunternehmen sind. Diese Unternehmen behalten sich in den Vereinbarungen mit den Kfz-Letzterverbraucherhändlern häufig die Flottenverkäufe und andere umfangreiche Geschäfte vor. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die KMUs in Bezug auf Wettbewerb am Markt und Preisgestaltung lassen sich in diesem ersten Papier noch nicht empirisch belegen. Die Bewerbung von nationalen unverbindlichen Preisempfehlungen durch die Hersteller verbunden mit der Gewährung von nur geringen Handelsspannen für die Einzelhändler und der Durchführung von Parallelverkäufen durch die Großhändler, zB im Flottengeschäft, aber auch in anderen Bereichen des Einzelhandels, führt zu einem starken Druck auf die Preisgestaltungsmöglichkeiten des mittelständischen Kfz-Handels.
- d. Die geplante Einschränkung der Zulässigkeit des Mehrmarkenvertriebes in Kfz-Vertriebsbindungssystemen wird den österreichischen Handel und das

österreichische Reparaturgewerbe schwächen. Durch diese Veränderung der europäischen Wettbewerbspolitik wird den KMUs in Handel und Gewerbe jenes betriebswirtschaftliche Verhalten weitgehend verschlossen, das die Kommission zu Recht als besonders wichtig für die Kfz-Hersteller herausstellt, nämlich die Möglichkeit, auf Veränderungen in der Nachfrage nach Kfz rasch zu reagieren. Für ein Handelsunternehmen ist von großer Bedeutung, nicht von einer Kfz-Marke völlig abhängig zu sein. Gerade die aktuellen Diskussionen über den Imageverlust von bestimmten Kfz-Marken wegen einer verfehlten Rückholpolitik zeigen, wie notwendig es für den Handel ist, sein Risiko durch den Vertrieb mehrerer Marken zu streuen.

- e. Die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen, die der Handel und die Werkstättenbetriebe in Zukunft vorfinden könnten, könnten zu einer weitergehenden Aufspaltung dieser Betriebszweige führen. Die Netzwerkstruktur des Kfz-Vertriebes könnte damit weiter gelockert werden. Damit würden aber auch die positiven Effekte solcher Netzwerkstrukturen für die Konsumenten geringer, die von Art 101 Abs 3 AEUV geforderte Beteiligung der Verbraucher am Gewinn der Vertriebssysteme würde abnehmen und daher der Ausnahmetatbestand schwerer zu erfüllen sein.
- f. Diese Änderungen der Wettbewerbspolitik der Kommission gegenüber dem Kfz-Sektor werden in Österreich zu einer noch stärkeren Abhängigkeit des Handels von den Herstellern, bzw den großen Handelsunternehmen, die vielfach im Eigentum der Kfz-Produzenten stehen, führen. Die Konzentration des österreichischen Kfz-Handels ist Liebe Marie!
- g.
- h. Wie gerade besprochen: In der Anlage die fertige Kurzstudie, unten das Email mit dem vereinbarten Betrag. Von mir bekommst du eine Honorarnote in Höhe von 2.800.-. Ich schreibe dir noch, wer Auftraggeber und daher Rechnungsadressat ist (vielleicht mehrere Fachverbände, ich konnte aber den Geschäftsführer noch nicht erreichen).
- i.
- j. Besten Dank
- k. Hanspeterbereits jetzt groß, wenn man die Umsatzanteile der einzelnen Marken-Vertriebssysteme und der großen Unternehmen in diesen Vertriebssystemen betrachtet. Diese Konzentration wird sich noch verstärken. Der Kfz-Handel wird immer mehr in die Nähe von Franchise-Systemen gedrängt<sup>22</sup>. Durch unrentabel werdende Investitionen von Handelsbetrieben und Kfz-Werkstätten werden hohe versunkene Kosten entstehen. Diesen volkswirtschaftlichen Nachteilen stehen in einem Mitgliedstaat ohne eigene Kfz-Markenindustrie kaum Vorteile für

---

<sup>22</sup> Solche Expansionen gehen solange weiter, bis die Kosten der Internalisierung einer weiteren Transaktion (zB vertikale Integration durch Anteilserwerb von Handelsunternehmen) gleich hoch sind, wie die Kosten der Durchführung einer gleichgerichteten Transaktion am Markt (zB Zahlung von Entgelten an andere Marktteilnehmer, zB Handelsunternehmen). Coase, The Nature of the Firm, *Economica* 1937,386 (388).

Industriebetriebe, die aus zulässigen, aber den Wettbewerb beschränkenden Vertriebssystemen entstehen sollen, gegenüber.

#### 4. Vorschläge des IHS zur Bewältigung der dargestellten Situation

- a. Primär ist zu überlegen, ob die neue EU-Kommission die von der alten Kommission geplanten Reformen revidieren wird? Die Änderung der Wettbewerbspolitik gegenüber der Kfz-Wirtschaft wurde von der EU-Kommission auf Expertenebene bereits seit langem vorbereitet<sup>23</sup>, sodass nach Ansicht der Studienautoren wohl nur geringe Chancen bestehen, bei der neuen Kommission ein rasches und vollständiges Umdenken zur Wettbewerbspolitik für den Kfz-Sektor zu erreichen. Die neuen Möglichkeiten des EU-Parlaments, die aufgrund des Art 173 Abs 3 AEUV bestehen, geben eine gewisse Hoffnung, dass der Aspekt einer europäischen Mittelstandspolitik umfassender diskutiert werden kann.
- b. Der Vorschlag, die geplanten Änderungen erst mit einer längeren Übergangsfrist, zB nach 5 Jahren, in Kraft treten zu lassen, wird unterstützt. Auf diese Weise könnten nämlich vor allem die zu befürchtenden sunk costs von KMUs reduziert oder vermieden werden. Investitionen, die unter Vertrauen auf die Inhalte der geltenden Kfz-GVO getätigt wurden, würden nach einer Übergangszeit von 5 Jahren meist abgeschlossen sein. Es ist nach Ansicht der Studienautoren daher sinnvoll, dafür einzutreten, den Termin des Inkrafttretens der geplanten Bestimmungen hinauszuschieben.
- c. Die folgenden Vorschläge beruhen auf der Tatsache, dass die nationalen Volkswirtschaften in Europa durch die geplante Änderung der Wettbewerbspolitik der Kommission unterschiedlich betroffen werden. Solche unterschiedliche Folgen für die Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten bestehen insbesondere durch:
  - i. eine unterschiedliche rechtliche Behandlung von Handels- und Service/Reparaturbetrieben. In diesem Zusammenhang sind Überlegungen zur Funktionsfähigkeit von regionalen Netzwerken anzustellen. Hierher gehört auch die volkswirtschaftliche Untersuchung der Auswirkungen des bestehenden Garantie- und Gewährleistungssystems<sup>24</sup>;
  - ii. eine Änderung der Möglichkeiten für den Mehrmarkenvertrieb.

Diesen unterschiedlichen Folgen für die Volkswirtschaften einzelner Mitgliedstaaten stehen europaweit vereinheitlichte Vertragsmuster, die mit allen Unternehmen, die an einem Vertriebsbindungssystem teilnehmen wollen, vereinbart werden, gegenüber.

<sup>23</sup> Beachte die vorbereitenden Gutachten für die EU-Kommission, dokumentiert unter: [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/documents.html](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/documents.html).

<sup>24</sup> Dogmatische Untersuchungen dieses Themas (zB Jud, Vergütungsansprüche im Kfz-Handel an der Schnittstelle von Zivil- und Kartellrecht, ÖZW 2007, 62) genügen nicht, weil mit dieser Methode die ökonomisch wesentlichen Fragen nicht gestellt werden. Es geht nämlich bei wirtschaftlicher Beurteilung des bestehenden Gewährleistungs/Garantieleistungssystems im Verband eines Vertriebssystems, nicht um die Frage, ob die geschlossenen Vereinbarungen sittenwidrig etc sind oder nicht, sondern um die Frage, ob das System zu einer wohlfahrtsökonomisch gesehen optimalen Lösung führt oder Trittbrettfahrertum etc gefördert wird.

- d. Die EU-Kommission sollte daher durch gezielten, europäischen Lobbyismus dazu gebracht werden, das Problem der unterschiedlichen nationalen Auswirkungen der GVOs und deren volkswirtschaftlichen Folgen in den geplanten Verordnungen oder zumindest in den Erwägungsgründen zu diesen GVOs ausdrücklich anzusprechen.
- e. Die in Aussicht genommenen Leitlinien der Kommission zu den neuen wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen der Kfz-Wirtschaft sollten die Situation des Kfz-Sektors in den einzelnen Mitgliedstaaten verstärkt berücksichtigen. Die Kommission sollte die Probleme des Handels und der Kfz-Werkstätten in den Leitlinien deutlich herausarbeiten und unterschiedliche Reaktionen der mitgliedstaatlichen Wettbewerbsbehörden, die zum Ausgleich solcher unterschiedlicher Verhältnisse ergriffen werden, befürworten.
- f. Die Kommission sollte ihren Einfluss im Netzwerk der Wettbewerbsbehörden dazu benutzen, die nationalen Wettbewerbsbehörden zu ermuntern, auch im Bereich der Gruppenfreistellungen die nationalen Besonderheiten der betroffenen Märkte zu berücksichtigen. Es versteht sich von selbst, dass eine solche Wettbewerbspolitik von den nationalen Wettbewerbsbehörden umzusetzen ist.
- g. Aufgabe der Rechts- und Wirtschaftspolitik eines EU-Mitgliedstaates wie Österreich muss es sein, konkrete Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung von KMUs auszuarbeiten<sup>25</sup>. Es sollte daher politisch darauf hingewirkt werden, dass Normen wie der vor einigen Jahren erlassene § 454 UGB (Investitionersatz im Vertriebs- und Zulieferwesen) vom österreichischen Gesetzgeber beschlossen werden<sup>26</sup>.
- h. Im Sinne einer effizienten Vollziehung des Wettbewerbsrechts muss das Problem gelöst werden, dass die Anzeige möglicher Verstöße gegen die EU-Wettbewerbsregeln von den Teilnehmern eines Vertriebssystems aus betriebswirtschaftlichen Gründen oft nicht gewagt wird. Ein Mittel gegen eine solche verständliche Zurückhaltung wäre, den Betroffenen die Möglichkeit zu geben, Informationen an Personen ihres Vertrauens weitergeben zu können. Personen oder Einrichtungen, die ein solches Vertrauen der Betroffenen besitzen, könnten dann, ähnlich wie die Sachverständigen im Verfahren gem § 225g AktG, die ihnen bekannt gegebenen Fakten ausschließlich in anonymisierter Form verwenden bzw auf andere Art die Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der Informanten wahren. Mit diesen Informationen sollten sie gleichsam als „amtliche, sachverständige Kronzeugen“ auftreten können.

<sup>25</sup> Die Wirksamkeit derartiger Maßnahmen für einen bestimmten Wirtschaftszweig wurde vor kurzem in einer Studie des IHS bewiesen, Hanreich/Kuschej/Grohall/Reis, Buchpreisregelungen in Europa als Mittel der Kulturpolitik, Wirksamkeit und wohlfahrtsökonomische Bedeutung, IHS (2009).

<sup>26</sup> Budgetbegleitgesetz 2003, BGBl I 2003/71; ausführlich: Hohenecker, Der neue § 454 UGB, Investitionersatz im Vertriebs- und Zulieferwesen (2006).

---

Authors: Hanspeter Hanreich, Hermann Kuschej

Title Änderung der Wettbewerbsbedingungen für die Kfz-Wirtschaft in Europa

Projektbericht/Research Report

© 2010 Institute for Advanced Studies (IHS),  
Stumpergasse 56, A-1060 Vienna • ☎ +43 1 59991-0 • Fax +43 1 59991-555 • <http://www.ihs.ac.at>

---