

„Resolution von Interlaken“ zu Vertriebs-/Handelsverträgen

Angesichts der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen, namentlich in der EU, welche das Vertragsverhältnis zwischen den Herstellern/Generalimporteuren („Hersteller“) und den Händlern/Vertriebspartnern („Händler“) regeln, erlassen die vier untenstehenden Länderverbände die „Resolution von Interlaken“.

I. Feststellung:

- 1) Die bisherige Kfz-GVO 1400/2002 hat dem Handel selbstverständliche Rechte eingeräumt, um die unternehmerische Freiheit, auch in Bezug auf Investitionen, zu gewährleisten. Dies ist durch das Auslaufen der Kfz-GVO 1400/2002 zum 31. Mai 2013 gefährdet: Die Kräfteverhältnisse zwischen Herstellern und Händlern werden neu massiv und in wettbewerbsverzerrender Art und Weise zugunsten der Hersteller verschoben. Dies gilt insbesondere in Bezug auf: (i) die Möglichkeit zu willkürlichen Einschränkungen des Mehrmarkenhandels, welcher für viele Betriebe die Grundlage für die wirtschaftliche Führung des Autohauses darstellt; (ii) die Festlegung von unangemessenen Kündigungsfristen führen bei vielen Betrieben zu erheblichen wirtschaftlichen Turbulenzen insbesondere dann, wenn kurz vorher Investitionen in grösserem Umfang vorgenommen wurden. Ein entsprechender Investitionsschutz ist unabdingbar.
- 2) Der (beabsichtigte) Code of Conduct der Hersteller stellt eine reine Absichtserklärung dar, die von vorherein die Kfz-GVO nicht zu ersetzen vermag. Dies gilt namentlich aus folgenden Gründen: (i) Keine Rechtsverbindlichkeit; Hersteller können jederzeit vom Code of Conduct abweichen; (ii) Weigerung der Hersteller, den Mehrmarkenvertrieb zu garantieren. (iii) Weigerung der Hersteller, händlerseitige Investitionen – in krassem Widerspruch zu Besitzstandsregeln – zu schützen.
- 3) Die Tatenlosigkeit der EU-Kommission führt zu einer Verstärkung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem Markt: (i) Zahlreiche EU-Mitgliedstaaten wie auch die Schweiz beabsichtigen deshalb, durch nationalrechtliche Regelungen die „alten“ bewährten Wettbewerbsregeln der Kfz-GVO zu retten. (ii) Eine EU-weite KMU-Politik in einem der wichtigsten Wirtschaftsbereiche ist von „Brüssel“ aufgegeben worden.

II. Forderung:

Der Fortbestand des selbständigen Automobilhandels in Europa hängt weitestgehend davon ab, dass die Hersteller, welche zusehends ihre Tätigkeiten auf den Einzelhandel ausdehnen, nachstehende Forderungen des Handels umsetzen:

- 1) Die Verbände fordern faire und verursachergerechte Vertrags- und Geschäftsbedingungen zwischen Herstellern und Händlern. Die Verbände werden alle Massnahmen ergreifen, damit die einseitige kommerzielle Belastung der Händler durch Hersteller eingestellt wird. Insbesondere darf der Handel nicht von herstellereitigen Faktoren beeinträchtigt werden, auf die er keinen Einfluss nehmen kann.
- 2) Die Verbände fordern die EU-Kommission auf, den Wegfall der Kfz-GVO ohne Verzug durch geeignete Regeln zu korrigieren. Es sind Vorkehrungen zu treffen, damit der Händler nicht

gezwungen werden kann, auf eigene Kosten und Risiko Investitionen zu tätigen, deren Amortisation nicht abgesichert werden kann. Zu diesem Zwecke fordern die Länderverbände eine Erweiterung der EU-Handelsvertreterrichtlinie.

- 3) Die Länderverbände fordern die EU-Kommission und die nationalen Kartellämter auf, die Wettbewerbsregeln konsequent gegen die Marktmacht der Hersteller abzustimmen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die finanzielle Aushöhlung und Bildung einseitiger Abhängigkeitsverhältnisse von Tausenden von KMU-Händlern durch Hersteller.

Interlaken, 5. Oktober 2012

Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe



Ulrich Fromme, Vizepräsident

Bundesgremium Fahrzeughandel



Dr. Gustav Oberwallner, Stv. Obmann

AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli, Zentralpräsident

KFZ-Berufsbeirat, LVH Bozen



Dietmar Mock, Präsident