

Betrifft: BMW-Netz-Umstrukturierung

Ohne nähere Details über die in der **Auto-Info vom 14. April 2017** veröffentlichte Meldung über eine Neuordnung des österreichischen BMW Händlernetzes zu kennen, möchte ich dennoch einige grundlegende Gedanken zu derartigen Vorgängen zum Ausdruck bringen:

In der Regel gilt für KFZ Händlerverträge eine 2-Jährige Kündigungsfrist mit der Option für den Hersteller, diese im Falle einer Strukturveränderung - das ganze Händlernetz betreffend - auf ein Jahr einschränken zu können.

Was nun die kolportierte BMW-Vorgangsweise betrifft steht es dem Hersteller wohl grundsätzlich zu, dem Händler diverse Empfehlungen zu geben bzw. Vorschläge über eine allfällige Betriebsschließung bzw. Betriebsveräußerung zu unterbreiten, welche jedoch für den betreffenden Händlerbetrieb keineswegs bindend sein können.

Die Begriffe „Entmündigung“, „Drängen“ und „Schlucken“ sind keinsterweise zu akzeptieren und eines „Premium-Herstellers“ unwürdig!

Soweit, sogut – ich denke, dass die Vertragspartner bei Unterfertigung eines derartigen Vertragswerkes dessen Inhaltspunkte sehr genau kennen, sofern keine anderslautenden Vertragsinhalte auserhandelt wurden.

Jeder KFZ Händler/ Werkstätte muss sich daher bewusst sein, jederzeit und ohne Angabe besonderer Gründe von seinem Hersteller unter Einhaltung der 2-Jährigen Kündigungsfrist gekündigt zu werden!

Aber: Wiewohl eine Vertragskündigung unter Geschäftspartnern ein völlig legitimer und praktizierter Vorgang ist kommt es sehr wohl darauf an, in welchem „Klima“ die Vertragsbeendigung vollzogen wird und inwieweit der jeweilige Hersteller/ Importeur die dem Händler/ der Werkstätte in einem solchen Fall zustehenden „Rechte und Vorgaben beachtet“ bzw. deren Inhalte erfüllt.

Dies betrifft vor allem Entschädigungszahlungen gemäß derzeit bestehender gesetzlicher Grundlagen – insbesondere jedoch **zum Zeitpunkt der Kündigung nicht amortisierte Investitionen** durch vom Hersteller zumeist einseitig vorgegebener Standards und Vorgaben, welche üblicherweise in einer Zusatzvereinbarung zum Händler/ Werkstättenvertrag niedergeschrieben sind.

Und hier scheiden sich oftmals „die Geister“ – sprich, die Bewertungen zwischen Herstellern und deren Vertragspartnern!

Die Betriebsschließungen sollten auch „Good-will“-Zahlungen gemäß der Zeitspanne der Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Hersteller durchaus ein Thema sein!

Aufgrund bisheriger Erfahrungen gehe ich davon aus, dass es künftighin gerade im finanziellen Bereich zu erheblichen Auffassungsunterschieden und daraus resultierenden Rechtsstreitigkeiten kommen wird.

Um den Händler/Werkstattpartner im Streitfall die finanzielle Grundlage einer gerichtlichen Auseinandersetzung zu bieten, empfehle ich den unbedingten Abschluss einer entsprechenden „**Händler- Vertrags- Rechtsschutzversicherung**“ womit Prozesskosten in zumeist ausreichender Größenordnung Deckung finden.

Diesbezüglich hat die Interessensvertretung z.B. mit der berufsständischen GARANTA-Versicherung durchaus leistbare Prämien aushandeln können.

Nachdem zu den bereits bestehenden gesetzlichen Regelungen und gerichtlichen Entscheidungen betreffend „**KFZ-Händlerrechte**“ auch noch sehr weitreichende **Klarstellungen seitens der Bundeswettbewerbsbehörde** getroffen wurden, hoffe ich auf möglichst wenige Konfliktfälle dieser Art.

Dabei bedauere ich sehr, dass es sich in manchen Hersteller-Zentralen sichtlich noch immer nicht herumgesprochen hat, **dass auf österreichischem Boden auch österreichisches Recht zur Anwendung kommt!**

Abschließend gesagt:

Gemessen an früheren Zeiten können gekündigte Händler/Werkstätten heutzutage durchaus die berechtigte Hoffnung haben, im Streitfalle angesichts der „Hersteller-Übermacht“ nicht von vornherein chancenlos zu sein!