

Kann der Importeur seine Werkstätten nicht doch aussuchen?

Importeure sind nicht immer gezwungen, jedem geeigneten Bewerber einen Werkstattvertrag anzubieten

Stellen wir uns ein klassisches Ausgangsszenario vor:

- Ein Importeur sucht für eine schwache Region einen neuen Vertragshändler.
- Ein guter Kandidat ist ohnedies schon schwer zu finden, ohne Aussicht auf solides Werkstattgeschäft gleich gar nicht.
- Gerade jetzt bewirbt sich ein nahegelegener Betrieb um einen reinen Werkstattvertrag oder vielleicht gibt es auch schon eine autorisierte Werkstatt.
- Nur um das Geschäft der reinen Werkstatt anzukurbeln, die ihm vielleicht das Wasser abgräbt, will sich der aussichtsreiche Kandidat das wesentlich höhere Risiko des Händlervertrages nicht antun. Neben der reinen Werkstatt findet sich so kein starker Händler.

Muss man nun wirklich mit jeder Werkstatt, die die Standards erfüllt, einen Werkstattvertrag abschließen? Kann man einen schon bestehenden Werkstattvertrag kündigen? In der Praxis wird diese Frage – abseits von Fällen, bei denen es bei der konkreten Werkstatt gelegene objektive Gründe für eine Ablehnung gibt – häufig folgendermaßen beantwortet: Es bestehe ein Kontrahierungszwang (Zwang zum Vertragsabschluss), daher müsse jede Werkstatt, die die Standards erfüllt, auch zum Netzwerk zugelassen werden.

Ganz so einfach ist es aber nicht. Es gibt mehrere Begründungsansätze, weshalb ein solcher Zwang nicht immer besteht. Diese werden in der Folge überblicksmäßig dargestellt:

1. MAN/JAGUAR

- 1.1. Schon im Kern beruht der Kontrahierungszwang auf zweifelhaften kartellrechtlichen Überlegungen:
- 1.2. Die Europäische Kommission geht bisher von einer **sehr engen Marktabgrenzung** aus: Demnach begründe jede KFZ-Marke einen eigenen Aftersales-Markt. Auf einem solchen *markenspezifisch abgegrenzten* Markt liegt der Anteil des Importeurs in aller Regel über der Schwelle von 30 %, bei deren Überschreiten die Vertikal-Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 330/2010 nicht mehr anwendbar ist. Eine quantitative Selektion – wie im Neuwagenhandel – ist somit nicht mehr pauschal (durch die GVO) freigestellt.
- 1.3. In dieser Allgemeinheit hat der deutsche BGH diese Ansicht jedoch bereits mit überzeugenden Argumenten verworfen (KZR 6/09 – „MAN-Vertragswerkstatt“; KZR 41/14 – „Jaguar-Vertragswerkstatt“). Im Ergebnis wird es zahlreiche Fälle geben, in denen der relevante Markt nicht markenspezifisch abgegrenzt werden kann. Dann wird die Vertikal-GVO in der Regel anwendbar und die quantitative Selektion, also die zahlenmäßige Beschränkung der Werkstätten durch den Importeur, auch im Werkstattgeschäft zulässig sein.

2. EINZELFREISTELLUNG

- 2.1. Es braucht nicht unbedingt die Gruppenfreistellungsverordnung. Unter das Kartellverbot fallende Wettbewerbsbeschränkungen können vom Kartellverbot auch „einzeln“ freigestellt sein, und zwar nach einer eingehenden Untersuchung der konkreten Wettbewerbsbeschränkung und ihrer wirtschaftlichen Folgen (Artikel 101 Abs 3 AEUV).
- 2.2. Ohne der Beurteilung im konkreten Einzelfall, die mit großer Sorgfalt erfolgen muss, vorzugreifen: Bei jenen Verkaufsbeschränkungen, die sich in den autorisierten Werkstattverträgen in aller Regel finden, scheint uns eine **Einzelfreistellung im Bereich des Möglichen** zu liegen.

3. SELEKTIONSKRITERIUM

- 3.1. Ein dritter Gedanke, mit dem man Neuland beschreitet: Im eingangs beschriebenen Fall lässt sich die Ablehnung des Bewerbers um einen Werkstattvertrag **sachlich rechtfertigen**. Ohne Neuwagenverkauf gibt es irgendwann gar kein Geschäft mehr, auch kein Werkstattgeschäft.
- 3.2. Man kann daher überlegen, ein **eigenes Selektionskriterium** zu formulieren, wonach die Autorisierung der jeweiligen Werkstatt die in ihrem Umkreis ansässigen autorisierten Vertragshändler nicht in deren Bestand gefährden darf. Dieses Selektionskriterium müsste dann für alle autorisierten Werkstätten im selben Maße gelten.

4. VERZICHT AUF WETTBEWERBSBESCHRÄNKENDE KLAUSELN

- 4.1. Ein Vertrag fällt überhaupt nur dann unter das Kartellverbot, wenn er wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen enthält. In Werkstattverträgen sind das regelmäßig Beschränkungen beim Verkauf von Teilen.
- 4.2. Brauchen das die Importeure wirklich, wo doch freie Werkstätten ohnehin Zugang haben müssen? Auf andere Wettbewerbsbeschränkungen und deren Notwendigkeit wäre der jeweilige Werkstattvertrag im Einzelfall zu prüfen. Wenn ein Importeur **alle wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen aus den Werkstattverträgen entfernt, dann folgt ein Kontrahierungszwang zumindest nicht aus dem Kartellverbot**.

Daneben gilt allerdings immer: Ein Marktbeherrscher wird unter Umständen in seiner Kontrahierungsfreiheit beschränkt. Anhand des konkreten Einzelfalles ist deshalb stets auch zu untersuchen, ob die Ablehnung eines Werkstattvertrages oder dessen Kündigung als Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung angesehen werden könnte.

Interessiert Sie einer dieser Gedanken näher? Wir freuen uns über Rückmeldung (schneiderschneider.at/de/kontakt), wozu Sie gerne mehr lesen möchten.