

Dauerthema Gewährleistung

Automobilhersteller dürfen den Wettbewerb nicht verzerren, indem sie die gesetzliche Gewährleistung oder vertragliche Garantiezusagen davon abhängig machen, dass im Gewährleistungszeitraum Reparaturen und Inspektionen nicht durch freie Servicebetriebe durchgeführt oder Qualitätsteile aus dem freien Markt verbaut werden. Der Fahrzeughalter soll sein Eigentum in einer Werkstatt seiner Wahl warten oder reparieren lassen können, ohne Nachteile bei der Beseitigung von Produktionsfehlern seitens des Herstellers befürchten zu müssen.

Nach Auffassung der EU-Kommission sind auch erweiterte Garantien, mit denen zahlreiche Fahrzeughersteller ihre Neufahrzeuge bewerben, kartellrechtsrelevant und werden kritische Beobachtung finden. Anderes ergibt sich auch nicht aus der Rechtsprechung – das in diesem Zusammenhang oft angeführte Urteil des Bundesgerichtshofs zur Durchrostungsgarantie von Mercedes-Benz (BGH vom 12.12.2007, Az. VIII ZR 187/06) hat die Frage der Vereinbarkeit mit dem Kartellrecht nur offen lassen müssen, weil der entsprechende Sachvortrag verspätet erfolgte.

Einschränkungen des Rechts zur freien Wahl der Werkstatt können sich aus Leasing- oder Finanzierungsverträgen ergeben. Auch für separat erworbene Anschlussgarantien kommen Ausnahmen in Betracht.

Der Fahrzeughersteller darf Vorgaben machen, welche Teile eine Werkstatt zu verwenden hat, soweit es sich um Arbeiten im Rahmen von Rückrufaktionen, Fehlerbeseitigung oder Kulanz handelt. In diesen Fällen wird die Arbeit der Werkstatt nicht vom Fahrzeughalter vergütet, sondern vom Hersteller. Entsprechend gilt der Grundsatz „Wer die Musik zahlt, bestimmt was gespielt wird.“



**Dienstleistungen für seine Mitglieder
Interessenvertretung der Branche
Aktiv für den freien Teilehandel**

Freiheit die wir meinen:



**Freie Wahl
bei
Ersatzteilen!**



**Freie Wahl
der
Werkstätte!**



Die neue „Aftermarket-GVO“ Chancen für den Kfz-Teilehandel



Der VFT ist Mitglied der **FIGIEFA**
Automotive Aftermarket Distributors

www.vft.at

www.r2rc.eu

Aus „Kfz-GVO“ wird „Aftermarket-GVO“

Seit dem 1. Juni 2010 ist die neue Gruppenfreistellungsverordnung (EG) Nr. 461/2010 in Kraft. Sie löst als „Aftermarket-GVO“ gemeinsam mit einer neuen Vertikal-GVO die bisherige „Kfz-GVO“ (EU) Nr. 1400/2002 ab. Während die bisherige „Kfz-GVO“ auch Regelungen zum Neuwagenvertrieb enthielt, bezieht sich die neue „Aftermarket-GVO“ ausschließlich auf den Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt. Die neue Verordnung und die begleitenden Leitlinien zielen darauf ab, die Grundlagen für Wettbewerb im Kfz-Aftermarket zum Wohle der Verbraucher zu sichern und die Lebensnerven der Unternehmen aus Teileindustrie und -handel sowie der Servicebetriebe wirksam zu schützen.

Zu diesen Lebensnerven zählen:

1. Der Zugang der IAM-Akteure zu den Reparatur- und Wartungsinformationen der Fahrzeughersteller.
2. Der Zugang der Mehrmarkenservicebetriebe zu allen Ersatzteilen der Fahrzeughersteller.
3. Die Möglichkeit der vertragsgebundenen Servicebetriebe im freien Markt zu kaufen.
4. Die Möglichkeit für die Teileindustrie, ihre Produkte direkt an den Aftermarket zu liefern und ihr Markenzeichen auch auf Fahrzeugherstellern zugelieferten Teilen anzubringen („Double-Branding“).
5. Die Definition des Begriffes „Originalersatzteil“ auf Grundlage der Teilequalität und nicht der Teileherkunft.

Viele bewährte Regeln der „Kfz-GVO“ wurden in die „Aftermarket-GVO“ übernommen, einige wurden überarbeitet. Ein Überblick über relevante Bestimmungen für den Kfz-Teilehandel findet sich auf den folgenden Seiten.

Der Teilebezug

Der Teilebezug für den Großhandel wird mit der „Aftermarket-GVO“ verbessert. Die Möglichkeit der Lieferanten von Erstausrüstungsteilen (OES), ihre Produkte ungehindert in den gesamten Aftermarket zu liefern, soll nach dem Willen der EU-Kommission den Regelfall darstellen.

Die Fahrzeughersteller (OEM) dürfen die OES nur an der Belieferung des Aftermarket hindern, wenn diese lediglich als „verlängerte Werkbank“ anzusehen sind – dies dürfte die Ausnahme sein, da Zulieferer im Automobilssektor meist über eigenes Know-how verfügen und nicht auf den Beitrag des OEM angewiesen sind. Jedoch kann der OEM verlangen, dass von ihm finanzierte oder zur Verfügung gestellte Werkzeuge nicht zur Produktion für die Belieferung Dritter verwendet werden.

Weiterhin bestätigt die „Aftermarket-GVO“ das Recht (nicht die Pflicht!) der markengebundenen Servicebetriebe, ihre Werkstattkollegen des freien Marktes mit Ersatzteilen zu beliefern. Auf diesem



Weg will der Gesetzgeber gerade den Zugang des freien Marktes zu Monopolteilen der Automobilhersteller sichern. Daneben bieten Fahrzeughersteller auch Teilegroßhändlern Vertriebsverträge an, was den Wettbewerb im Ersatzteil- und Werkstattgeschäft fördern soll.

Keine gravierenden Änderungen gibt es zu Serviceverträgen mit Fahrzeugherstellern: Wer die qualitativen Anforderungen des OEM erfüllt, dem darf ein Servicevertrag nicht verweigert werden. Es gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung.

Der Teileabsatz

Der Vertrieb von Teilen des freien Marktes an die Servicebetriebe der Fahrzeughersteller bleibt weiterhin grundsätzlich möglich, da diese in ihrer Bezugsfreiheit nur bedingt durch den jeweiligen OEM eingeschränkt werden dürfen. Der Fahrzeughersteller darf „seine“ Servicebetriebe lediglich dazu verpflichten, ausschließlich Teile zu verwenden, die seiner Reputation nicht abträglich sind („qualitätsgleiche Ersatzteile“) oder die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt sind, die der OEM für den Bau des betreffenden Kfz vorschreibt („Originalteile“).

Für den freien Markt ist es auch zukünftig möglich, mit dem „Originalersatzteil“-Begriff zu werben. Für den Adressaten muss allerdings klar ersichtlich sein, dass es sich nicht um ein Produkt des Fahrzeugherstellers handelt. Dass der Begriff „Originalteil“ wie in der GVO verwendet wird, kann durch einen erläuternden Zusatz klargestellt werden.

Den Unternehmen des freien Kfz-Teilehandels ist von den Fahrzeugherstellern stets Zugang zu technischen Informationen zu gewähren. Dazu zählen auch Informationen, die der Teilehandel benötigt, um die von den Werkstätten benötigten Komponenten eindeutig zu identifizieren.

Wie in allen Vertriebsverträgen sind die Grenzen des Kartellrechts auch in Verträgen zwischen Großhandel und Konzeptwerkstätten zu beachten, etwa hinsichtlich unverbindlicher Preisempfehlungen. Da freie Kfz-Teilegroßhändler in der Regel nicht die relevante Marktanteilschwelle von 30 Prozent überschreiten, sind etwa Vertriebsvereinbarungen mit Mindestabnahmemengen für Ersatzteile möglich. Eine Alleinbezugsverpflichtung ist freigestellt, sofern die Vertragslaufzeit fünf Jahre nicht überschreitet. Bei einer Vertragslaufzeit von über fünf Jahren ist eine vereinbarte Mindestabnahmemenge von 80 Prozent zulässig.