

K O L U M N E



VFT-Obmann
Walter Birner,
Verband der
freien Kfz-Teile-
Fachhändler (VFT)
Telefon:
+43-664/242 95 28
E-Mail:
walter.birner@vft.at
www.vft.at

Liebe AUTOSERVICE-Leserin, lieber AUTOSERVICE-Leser!

Brüssel hochaktiv – die nächsten Monate sind entscheidend für unsere Branche

Hinter den Abkürzungen GVO, SERMI und TRL stehen Entscheidungsprozesse, die für eine zukünftige erfolgreiche Entwicklung der freien KFZ-Teile-Fachhändler von entscheidender Bedeutung sind. Gemeinsam mit der FIGIEFA arbeiten wir seit Wochen mit Hochdruck an der Abwendung von Hindernissen, Fallgruben, gelegten Sackgassen und schleichenden Veränderungen zum Schaden unserer Geschäftstätigkeit. Nicht nur wir als Verband sind gefordert, sondern auch unsere Mitglieder, die wir zunehmend auf Wunsch von Brüssel mit teils hochkomplexen Fragebögen versorgen. Danke an alle Mitglieder, die dafür die notwendige Zeit investieren!

Aber auch in Österreich setzen wir Zeichen. Unsere Zusammenarbeit mit den österreichischen AFCAR-Mitgliedern hat sich vor allem mit der Innung und mit ÖAMTC/ARBÖ wesentlich verbessert. So erfolgte gerade eine gemeinsame (VFT, Innung, ÖAMTC/ARBÖ) Ansprache von österreichischen Entscheidungsträgern in Bezug auf den automatisierten Zugang zu Wartungs- und Reparaturinformationen. Ziel dieser Initiative ist, dass die österreichischen Vertreter bei einer Sitzung der Mitgliedstaaten der EU unsere Bedenken zu einigen Textentwürfen einbringen und zu entsprechenden Verbesserungen beitragen.

Das alles sind erste Signale für die Zielsetzung des VFT, den Verband für faire Mobilität nicht nur zu stärken, sondern auch zu öffnen. Diese Öffnung und Erweiterung wollen wir auch im Vorstand des VFT zum Ausdruck bringen. In der Generalversammlung am 25. November 2020 wurden vier neue Vorstände gewählt. Georg Ringseis, Landesinnung Wien Fahrzeugtechnik und Repräsentant der freien Werkstätten, Guido Schwarz, neues Mitglied des Wiener Gremiums, Andreas Rappold, Lkw-Spezialist und bisher Beirat im VFT, und Jörg Neimcke, schon bisher Mitglied beim JVFT und unser Verbindungsmann zum deutschen Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA).

Bleiben wir verbunden
Ihr Walter Birner

Wie sich der Garantieerhalt beim Service sicherstellen lässt

Beim zweiten Online-Meeting aus der Veranstaltungsreihe LET's TALK hat der VFT, Verband der freien KFZ-Teile-Fachhändler, mit Janos Juvan, CEO und Gründer von OE Service, und dem Rechtsanwalt Dr. Christian Mayer zwei profunde Kenner rund um das Thema „Digitales Serviceheft“ vor den Vorhang gebeten.

Grundsätzlich ist die Regelung klar. Der Fahrzeughersteller kann festlegen, wie ein Service nach Herstellervorgaben auszuführen und welche Schritte in den Kfz-Betrieben getan werden müssen, damit die Garantie erhalten bleibt. Jede Kfz-Werkstätte darf das Service durchführen und muss dabei Kfz-Ersatzteile ‚in Originalqualität‘ verwenden. Wenn diese Vorgaben eingehalten werden, gibt es für den Hersteller keine Möglichkeit, den Garantieanspruch zu verwehren“, betont Janos Juvan. Den freien Werkstätten gibt er den Rat, dieses Thema ohne Wenn und Aber zu kommunizieren, da sonst der Endkunde verunsichert werde. Wichtig sei ein System mit ordentlichen Checklisten. „Diese Checklisten sind die ‚berühmten Herstellervorgaben‘ und sollten Schritt für Schritt abgearbeitet und dokumentiert werden. Dem Kunden sollte immer die ausgefüllte Checkliste samt Rechnung ausgehändigt werden und natürlich auch in der Werkstätte aufbewahrt werden“, erklärt der OE-Service-CEO. Zentral sei außerdem die Frage, ob Fahrzeugrückrufe vorliegen. Wenn dies der Fall sei, müsse der Kunde aktiv kontaktiert werden. Prinzipiell gelte, dass alle Servicearbeiten in einem Servicebuch erfasst werden müssen – falls der OEM nur ein digitales Servicebuch anbiete, müsse es eben dort eingetragen werden.

Grauzone Kulanz

In diesem Zusammenhang gilt die Kulanz als die größte Grauzone. „Kunden bekommen oftmals Kulenzen, die später zurückgezogen werden, wenn die Markenwerkstätten erkennen, dass Arbeiten in freien Werkstätten durchgeführt wurden“, spricht Janos Juvan die gängige Praxis an. Seine Empfehlung lautet: „Falls ein Markenbetrieb die Kulanz nicht gewährt, sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob die freie Werkstätte nicht in die Kulanz eintreten will. Das wäre ein sinnvolles Instrument der Kundenbindung und der freie Betrieb könnte beispielsweise anbieten, dass er die Kosten für das Material übernimmt und der Kunde lediglich für die Arbeitszeit aufkommt.“ Für Rechtsanwalt Christian Mayer ist festzuhalten, dass es sich in diesen Fällen generell um Arbeiten außerhalb von Garantie- und Gewährleistungsregelungen handelt. „Die Nutzung einer freien Kfz-Werkstätte darf die Gewährleistungszusagen des Herstellers nicht einschränken – unter gewissen Bedingungen“, hält der Rechtsgelehrte fest. Ausschlussgründe könnten Vereinbarungen für Flottenkunden oder Leasingfahrzeuge sein. „In der Praxis bedeutet das: Wem gehört das Auto und wer darf was in Auftrag geben?“, erklärt Christian Mayer.



Janos Juvan

FOTO: „DIEDA – DANIELA HEIDEN“

Welche Informationen werden offengelegt?

VFT-Obmann Walter Birner warf dann die Frage ein, ob es Auswirkungen auf die Qualität der Servicearbeiten hat, falls Rückrufaktionen (offener und verdeckter Art) einer freien Werkstätte nicht bekannt sind. Schließlich gebe es verdeckte Rückrufe, über die nur die Markenbetriebe von den Herstellern bzw. Importeuren informiert würden. Für den Rechtsanwalt ist die Sache klar: „Freie Werkstätten müssen sich die Daten holen, die verfügbar sind. Falls ein Hersteller bewusst Informationen unterschlagen hat, dann hätte man rechtlich wohl eine Handhabe.“ Für Janos Juvan kommt hier die Frage der Zumutbarkeit ins Spiel: „Legt der Hersteller wirklich alle Informationen offen und wird zwischen Verbesserungs- und sicherheitsrelevanten Maßnahmen unterschieden? Schließlich ist der Hersteller der Inverkehrbringer des Produkts – in diesem Fall des Autos. Bei Mängeln mit potenziellem Risiko für Autofahrer und die Umwelt muss der Hersteller dafür Sorge tragen, dass dies aktiv kommuniziert wird.“ In diesem Fall kommt für Christian Mayer die Typengenehmungsverordnung ins Spiel – verbunden mit der Pflicht des Herstellers, dem freien Markt Informationen zur Verfügung zu stellen, damit dieser seinen Tätigkeiten nachgehen kann. Janos Juvan bricht hier eine Lanze für die Hersteller: „Ich gehe davon aus, dass es heute keine Geheimnisse gibt. Ich kann mir als Werkstätte in allen Systemen Informationen holen, allerdings ist der Bereich, wo Informationen kostenfrei zugänglich sind, eher klein. Bei Schaltplänen, Interpretation von Fehlercodes etc. muss man oftmals hinter die Bezahlschranke. Die Lizenzen (Tages-, Monats- und Jahreslizenzen) sind aber so teuer, dass sich für freie Betriebe ein Vollzugang in keinsten Art und Weise rechnet.“ Und er ortet noch ein weiteres Problem: Checklisten würden oftmals von einem OEM an einen Datenanbieter, der am freien Markt

aktiv ist, verkauft. In vielen Fällen müssten freie Betriebe aber noch zusätzliche Informationen direkt beim Hersteller kaufen – zahlen also doppelt. „Hier sind Interessenorganisationen wie der VFT gefordert, Diskriminierungen freier Betriebe festzustellen und dagegen vorzugehen.“

Wie sich Recht durchsetzen lässt

Für Walter Birner stellt sich die Frage, ob es sich hier um vertikale Vertriebsbeschränkungen handelt und es eines konkreten Falles oder eines Gesamtzustandes des Marktes bedarf, um geltendes Recht durchzusetzen. „Bei einer Verletzung des Wettbewerbsrechts im Anlassfall kann man bei der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) Beschwerde einlegen, um auf das Thema aufmerksam zu machen. Die Behörde hat dann sehr viel Bewegungsspielraum, ob sie die Sache weiterverfolgt oder nicht. In Österreich kann auch ein Abstellungsantrag beim zuständigen Kartellgericht eingebracht werden“, erklärt Christian Mayer. Welche rechtliche Vorgangsweise sinnvoll ist, ist nicht zuletzt eine Kostenfrage: „Die kostengünstigste Möglichkeit ist die Beschwerde bei der BWB. Mit einem Abstellungsantrag sind eventuell hohe Folgekosten verbunden, ein volles Verfahren mit Sachverständigen etc. – das kann schnell in die Hunderttausende Euro gehen. Im Kartellrecht gibt es auch die Möglichkeit der einstweiligen Verfügung, mit der eine Vorabentscheidung erwirkt wird und ein gewisses Verhalten abgestellt werden kann.“

Die in letzter Zeit von den Herstellern ins Spiel gebrachten Datenschutzbedenken, um sich eine gewisse Markstellung zu sichern, sieht der Rechtsanwalt kritisch: „Mit unbegründeten Datenschutzbedenken kann ich einen kartellrechtlichen Zugang nicht abwehren. Allerdings muss auch die freie Werkstätte den umfassenden Datenschutz gewährleisten, diesbezügliche Maßnahmen müssen ordentlich und gesetzeskonform umgesetzt werden.“ Ähn-

lich sieht es aktuell auch bei der Fahrzeugdiagnose aus, wo Hersteller durch eigene Tools (Security Gateways) den freien Betrieben das Leben schwer machen.

Vier neue Personen im VFT-Vorstand

Um den Fokus noch stärker auf die freien Werkstätten zu legen, wurden bei der VFT-Generalversammlung am 25. November 2020 gleich vier neue Mitglieder in den Vorstand gewählt: Mit der Aufnahme von Ing. Georg Ringseis, Landesinnungsmeister Fahrzeugtechnik Wien, wird die Zusammenarbeit zwischen VFT und den freien Kfz-Betrieben entscheidend vertieft. Mit Ing. Andreas Rappold wird ein in der Branche bekannter und erfolgreicher Manager die Interessen der freien Kfz-Werkstätten vertreten. Jörg Neimcke, der auch Vorstandsmitglied im deutschen Gesamtverband Autoteile (GVA) ist, bildet aufgrund seiner Funktionen in beiden Vorständen eine Brücke in der Koordination der beiden Verbände. Seine internationale Aufgabenstellung bei LKQ soll außerdem Einblicke verschaffen, was große Wirtschaftseinheiten in der neuen Mobilitätswelt erreichen wollen. Der von der Grünen Wirtschaft in das Landesgremium Fahrzeughandel Wien, das auch die Interessen des freien Kfz-Ersatzteilhandels vertreten soll, entsandte Vertreter ist Guido Schwarz. Gemeinsam mit ihm will der VFT verstärkt auf die Nachhaltigkeitsbemühungen der Teilebranche hinweisen – ein Auto zu reparieren ist oftmals umweltverträglicher, als ein neues zu kaufen. *ags* ◆



Christian Mayer

FOTO: SCHIMA – MAYER – STARLINGER RECHTSANWÄLTE