



VON RECHTSANWALT UWE BROSSETTE

Was wäre wenn ...?

Schirm-GVO /

Ein mögliches Szenario für die Zeit nach 2010 ist die Geltung der so genannten Schirm-GVO für unsere Branche. Uwe Brossette erklärt, was das bedeuten würde.

Zurzeit erlebt die Automobil-Branche so etwas wie die Ruhe vor dem Sturm. Still ruht der See in Sachen GVO. Es gibt noch nicht einmal geringste Anhaltspunkte, um windige Gerüchte hinsichtlich der zukünftigen Regelung loszutreten und in den Markt zu tragen. Nachdem Mitte des Jahres alle Automobilhersteller, deren Verbände sowie die europäischen und nationalen Dachorganisationen der Automobil- und Teilehändlervertretungen aufgefordert waren, ihre Erfahrungen mit der GVO mitzuteilen, wertet die EU-Kommission derzeit diese Informationen aus.

Die Kommission bewertet

Die „Kommission“ besteht in diesem Fall aus dem Team von Paolo Cesarini, der in der Generaldirektion IV unter Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes für den Automobil-Sektor zuständig ist. Die Auswertung wird die Kommission bis spätestens Mai 2008 vorlegen und damit mit großer Wahrscheinlichkeit auch eine Tendenz erkennen lassen, wohin die Reise nach 2010 gehen wird. Im Moment kann die Branche also an und für sich nichts Besseres tun, als die Kommission bei deren Meinungsbildung so gut wie möglich zu unterstützen. Zwar hat die Kommission die zunächst in Erwägung gezogene zweite Fragebogenrunde wegen des damit verbundenen enormen Arbeitsaufwandes wieder verworfen. Gleichwohl ist aber damit zu rechnen, dass seitens der Verantwortlichen in Brüssel ad hoc noch die eine oder andere Nachfrage zu den Antworten der ersten Fragebogenrunde erhoben wird.

Händlerverbände sollten mitgestalten

Zudem wird aus Kreisen der Kommission verlautbart, dass man dort auch ungefragt

übersandten Ausführungen durchaus Beachtung schenken will, soweit diese geeignet sind, noch offene Fragen im Zusammenhang mit den bisherigen Ergebnissen zu klären. Den Händlerverbänden bleibt daher auch weiterhin genügend Raum, den Meinungsbildungsprozess in Brüssel mitzugestalten.

Dass ein aktives Werben für eine Fortsetzung der Kfz-GVO auch notwendig ist, zeigt sich an den möglichen Folgen, sollte die Kommission nach dem Auslaufen der derzeitigen Regelung Ende Mai 2010 keine Verlängerung vorlegen.

Alternativ käme in Betracht, den Automobilvertrieb von einer generellen Regelung, wie sie heute bereits mit der Vertikal-GVO Nr. 2790/99 Wirklichkeit ist, erfassen zu lassen. Bei dieser Gruppenfreistellungsverordnung handelt es sich um ein Gesetz, das für sämtliche Formen des selektiv-exklusiven Vertriebs gilt, und zwar ohne Rücksicht auf die Art der Waren, die vertrieben werden, oder die Branchen, die hiervon erfasst sind. Das führt dazu, dass hierunter der Vertrieb von Hamburgern ebenso fällt wie der strukturierte Verkauf von Hundefutter oder Haushaltsgegenständen. Aber auch automobilnahe Vertriebsk-

anäle werden bereits heute von der Vertikal-GVO erfasst, zum Beispiel der Kfz-Zubehörverkauf durch Franchise- oder Vertragshändler bzw. der Verkauf von Motorrädern, Land- oder Baumaschinen. Es ist daher durchaus denkbar, dass auch Neufahrzeuge eines Tages unter den Schirm der Vertikal-GVO gestellt werden können, um die Flut der europäischen Verordnungen ein wenig einzudämmen.

Schirm-GVO ohne Trennung von Vertrieb und Service

Die Auswirkungen und notwendigen Veränderungen auf den Automobilvertrieb heutiger Prägung wären enorm. Die Vertikal-GVO kennt keine differenzierten Regelungen zu Vertrieb, Service und Teilehandel. Folglich wäre auch die segensreiche Trennung von Vertrieb und Service, wie sie die Kfz-GVO erst 2002 eingeführt hat, nicht mehr machbar.

Aber gerade diese Differenzierung hat sich in den vergangenen Jahren ausgezahlt. Erst aufgrund der Trennung beider Bereiche wurde der Weg zum Autorisierungsanspruch für Werkstätten eröffnet. Denn im Werkstattbereich gilt eine niedrigere Marktanteilsschwelle als im Vertrieb, so

dass die Hersteller dort nur noch qualitativ und nicht mehr quantitativ selektieren können. Auf diesen Vorteil der Kfz-GVO und die damit verbundenen Möglichkeiten wollen viele gekündigte Ex-Händler sicherlich nicht mehr verzichten.

Weniger Mehrmarkenvertrieb

Die Vertikal-GVO kennt zudem nicht den ausgeprägten Mehrmarkenvertrieb, wie ihn die Kfz-GVO ermöglicht. Nach der Schirm-Verordnung kann der Hersteller von seinen Händlern vielmehr verlangen, dass diese mindestens 80 Prozent ihres Umsatzes mit seinen Produkten machen. Für viele Kfz-Händler, die seit 2003 in die Aufnahme weiterer Marken investiert haben, wäre der Wegfall der bisherigen Regelung daher eine bittere Pille. Diese Investitionen wären damit entwertet.

Kein Begründungszwang bei Kündigungen

Die Vertikal-GVO enthält auch keine Vorgaben zur Vertragskündigung. Der Begründungszwang, wie ihn die Kfz-GVO eingeführt hat, und die zweijährige Kündigungsfrist wären damit dahin. Es bedarf keiner

großen Fantasie, welche Auswirkungen dies im Ernstfall für die Händler- und Werkstattbetriebe haben würde. Aus rechtlicher Sicht brächte die Vertikal-GVO damit einen Rückfall ins Vor-GVO-Zeitalter von vor 1985, als genau diese Frage des „Hire and fire“ an der Tagesordnung der Händler-Hersteller-Beziehung war.

Teilevertrieb und technische Informationen erschwert

Würde die Kfz-GVO durch die derzeitige Vertikal-GVO ersetzt werden, hätte dies auch große Auswirkungen auf den Aftermarket. Denn die Spezialregelungen zum Teilevertrieb in der Kfz-GVO sind derart auf die Marktbedürfnisse des Kfz-Sektors ausgerichtet, dass eine vergleichbare Regelung in der Schirm-Verordnung vergebens gesucht wird.

Dabei brachte die Neudefinition des Begriffs des Originalersatzteils in der Kfz-GVO erheblichen Schwung in den Markt, auf den insbesondere die Verbraucher nur noch ungern verzichten wollen. Aber auch das einklagbare Recht für freie Werkstätten, von den Herstellern die zur Reparatur notwendigen technischen Informationen zu erhalten, fehlt in der Vertikal-GVO, so dass die Marktdominanz der Hersteller mit dieser Verordnung weiter aus- und nicht zugunsten von mehr Wettbewerb und Verbrauchernutzen abgebaut würde.

Keine Niederlassungsfreiheit

Schließlich kennt die Vertikal-GVO nicht die räumlichen Freiheiten, die ein rein selektives Vertriebssystem Händlern und Werkstätten bietet. Mit der Neuauflage der Kfz-GVO wurde bekanntlich die Kombinationsmöglichkeit von exklusivem und selektivem Vertrieb aufgehoben.

War es nach der Altregelung (ebenso wie heute nach der Vertikal-GVO) für den Hersteller noch möglich, bestimmte Gebiete frei nach seinem Gusto mit ihm gefügigen Händlern und Werkstätten zu besetzen, erlaubt dies die aktuelle GVO nicht mehr. Die Händler und Werkstätten haben vielmehr das Recht, sich überall im gemeinsamen Markt niederzulassen, im Vertriebsbereich aufgrund des Wegfalls der Location Clause seit dem 01.10.2005, im Service-Bereich seit Anbeginn, soweit an dem jeweiligen Standort die qualitativen Kriterien erfüllt werden. ■

Keine Alternative

Alles in allem lässt sich sagen, dass die Vertikal-GVO in ihrer heutigen Fassung keine wirkliche Alternative zur Kfz-GVO darstellen würde. Die wettbewerbsrelevanten Regelungen sind allesamt nicht ausgeprägt genug, um im hart umkämpften und aufgrund der überragenden Marktmacht der Hersteller zur Abschottung neigenden Automobilmarkt für ausreichend Verbrauchernutzen zu sorgen. Es wäre vielmehr zu befürchten, dass recht bald eben diese Zustände wieder herrschen würden, die die Kommission seit der Erstaufgabe der branchenspezifischen GVO im Jahre 1985 beseitigen will. Deshalb kann auch nur eine branchenspezifische Lösung die Sicherung der bislang erzielten wettbewerbsrechtlichen Erfolge gewährleisten.

Etwas anderes wäre nur dann denkbar, wenn die Kommission die Vertikal-GVO, die zeitgleich mit der Kfz-GVO im Mai 2010 ausläuft, erheblich neu gestaltet, weiter und moderner fasst, als dies heute der Fall ist. Ob damit zu rechnen sein wird, ist aber noch offen.

Wie aus Kommissionkreisen zu hören ist, ist auch zum Thema „Vertikal-GVO“ noch nichts entschieden. Es bleibt daher abzuwarten, ob es nach wie vor zwei parallel laufende Verordnungen geben wird oder eine einzige, die alle Bereiche übergeordnet und sachgerecht erfasst wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein derart großer Wurf erfolgen wird, ist jedoch nicht besonders hoch. Denn hierfür wird langsam die Zeit knapp.

2009 werden die EU-Kommissare neu bestimmt und auch das EU-Parlament neu gewählt. Die Kommission müsste daher in dem halben Jahr, das ihr nach Veröffentlichung des Erfahrungsberichts zur Kfz-GVO 2008 noch bleibt, die Neuregelung in trockene Tücher bringen. Daher ist die Verlängerung der bisherigen Regelungen die naheliegendste Variante, die den Interessen aller Branchen-Beteiligten am besten gerecht werden würde.

Rechtsanwalt Uwe Brossette von der Kanzlei OsborneClarke, Köln

