

Bundesministerium für  
Digitalisierung und Wirtschaftsstandort  
Abteilung III/5 Wettbewerbspolitik und -recht  
Stubenring 1  
1010 Wien  
Per E-Mail: [wettbewerbspolitik@bmdw.gv.at](mailto:wettbewerbspolitik@bmdw.gv.at)

Abteilung für Rechtspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900-4294 | F 05 90 900-243  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W [wko.at/rp](http://wko.at/rp)

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Ref. Nr. HT.5336  
1049 Brussels  
Belgique/België  
per E-Mail: [COMP-CAR-SECTOR@ec.europa.eu](mailto:COMP-CAR-SECTOR@ec.europa.eu)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ: 2020-0.658.344	Rp 1296/20/TT/CG	4418	11.01.2021
Ref.Nr.: HT.5336	Dr. Theodor Taurer		

## **Reform der Kfz - Gruppenfreistellungsverordnung (Kfz-GVO); Konsultation der EU-Kommission; Fragebogen, Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich dankt für die Übermittlung des Fragebogens der Europäischen Kommission bezüglich der Evaluierung der Verordnung (EU) Nr. 461/2010 der Kommission (Kfz - Gruppenfreistellungsverordnung, Kfz-GVO) und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Nach Meinung des Bundesgremiums des Kfz-Handels ist der Fragebogen aus der Sicht eines Interessenvertreters zu kompliziert ausgeführt, wobei davon auszugehen ist, dass viele Händler sich nicht in der Lage sehen werden, diesen korrekt auszufüllen.

Inhaltlich ist festzuhalten, dass sich die Fahrzeugwirtschaft unter enormem Druck befindet. Die Handelsbetriebe (inkl. Werkstätten) haben eine durchschnittliche Umsatzrendite von 1% - dies auch nur wegen der niedrigen Zinsen - wobei natürlich eine gewisse Spreizung vorhanden ist.

Ab den 2000er Jahren und schon davor hat sich die wirtschaftliche Situation der Betriebe extrem verschlechtert. Dies ist, unabhängig von den rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene, auf mehrere Faktoren zurückzuführen.

Der Druck der Importeure auf Vorgaben für die Händlerstandards, Flexibilität bei den Verhandlungen, etc. wird insbesondere durch Vorgaben der Hersteller (standardisierte Klauseln) immer stärker eingeschränkt. Bei den aktuellen Vertragsverlängerungen ist der Vertragshändler im selektiven Vertriebsnetzwerk durch die „vorformulierten Vertragsbedingungen“ für Nebenleistungen (Umsetzung von Corporate Identity Konzepten des Herstellers) und bei der Hauptleistung (Vertrieb von Kfz gegenüber parallelen Vertriebsbahnen der Hersteller, wie Mietwagen-/Leasing Firmen/staatliche Einkaufsgemeinschaften) „gröblich“ benachteiligt.

Während der Vertragshändler mit seiner Handelsspanne alle vertraglich geforderten Investitionen für Standards zu erfüllen hat, können Mietwagen-/Leasingfirmen den erhöhten Nachlass aufgrund umfangreicher Rahmenverträge für Remarketing zu Lasten des selektiven Vertriebssystem einsetzen.

Einerseits wollen die Betriebe natürlich für ihre Kunden da sein und diesen ein hochwertiges Angebot machen, andererseits werden von Seiten der Importeure/Hersteller den Händlern mit weitgehenden Vorschriften und zum Teil nicht nachvollziehbaren Vorgaben (z.B. neuer Fliesenboden, neue Sitzecke, etc.) immer wieder Kosten aufgebürdet, welche betriebswirtschaftlich nicht erforderlich sind. Abgesehen davon ist die gesamte Automobilbranche derzeit in einer sehr schwierigen Situation mit Umbrüchen (verstärkte Umstellung auf E-Fahrzeuge, strenge Umweltgesetze, Strafzahlungen, etc.) konfrontiert. Daher bleibt den Kfz-Betrieben „immer weniger Luft zu atmen“. Aus diesem Grund hat es, auch Dank der Unterstützung der Bundeswettbewerbsbehörde, ein Kartellverfahren gegeben. Es hat sich gezeigt, dass sich das Kartellgericht in weiten Bereichen der Meinung der Händler angeschlossen hat.

Diese zunehmend unfaire Wettbewerbssituation - insbesondere seitens europaweit agierender Online-Plattformen - bedarf verschärfter, aktualisierter Wettbewerbsregelungen im Hinblick auf neue Möglichkeiten der Marktbeherrschung durch die Digitalisierung der Vertriebsstrukturen auf europäischer Ebene. Die Kernbeschränkung gegen Preisfixierung und regionaler Eingrenzung verhindert die klassische Kartellbildung, ist aber aufgrund der Marktanteilsschwelle von 30% für den stark fragmentierten Absatzmarkt des Kfz-Sektors mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Marken nahezu „zahnlos“.

Die anzustrebende Verbesserung der EU-Wettbewerbsregeln wird in dem in der Beilage ausgefüllten Fragebogen mit unseren Anmerkungen, angelehnt zu großen Teilen an die Antwort der CECRA bzw. des Europabeauftragten des Bundesgremiums Dr. Oberwallner, nur im Ansatz erfasst.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Ausführungen.

Freundliche Grüße

Dr. Rosemarie Schön  
Abteilungsleiterin

Beilage: Fragebogen