



Der Wettbewerbs-
rahmen für den
Kfz- Ersatzteil- und
Servicemarkt



VORWORT

Nach dem Auslaufen der Gruppenfreistellungsverordnung (EG) Nr. 1400/2002 trat zum 1. Juni 2010 ein neuer kartellrechtlicher Rahmen für den Kfz-Aftermarket in Kraft. Er bezieht sich auf den Handel mit Kfz-Ersatzteilen sowie die Reparatur und Wartung von Kraftfahrzeugen mit mehr als drei Rädern (z.B. Personenkraftwagen sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge). Die neuen Vorschriften sind für die Einkaufs- und Vertriebsverträge der Fahrzeughersteller ebenso relevant wie für Verträge zwischen Teilnehmern des freien Kfz-Ersatzteil- und Servicemarktes.

Ziel dieser Broschüre ist es, allen Marktbeteiligten eine Übersicht darüber zu geben, welche Rahmenbedingungen für Wettbewerb im Kfz-Aftermarket durch die Europäische Kommission geschaffen wurden und welche Möglichkeiten sich aus den Regeln ergeben.

1/

Kartellrechtliche Grundlagen der Branche

Am 1. Juni 2010 traten vier Rechtsinstrumente in Kraft, die fairen Wettbewerb im Kfz-Ersatzteil- und Servicemarkt sicherstellen sollen. Zwei dieser Rechtsinstrumente enthalten branchenspezifische Regeln, während die beiden anderen branchenübergreifend gelten.

Die branchenspezifischen Regeln:

- Die Kfz-Guppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 461/2010 („Aftermarket-GVO“)
- Die Leitlinien für den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen

Die allgemeinen Regeln:

- Die Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 330/2010 für vertikale Vereinbarungen („Vertikal-GVO“)
- Die Leitlinien für vertikale Beschränkungen

Die Vorschriften gelten bis zum 31. Mai 2023.

Die Gruppenfreistellungsverordnung (Die „Aftermarket-GVO“)

Eine Gruppenfreistellungsverordnung beschreibt, unter welchen Voraussetzungen eine ganze Gruppe von Verträgen mit dem allgemeinen Kartellrecht vereinbar ist. Sofern weder der Marktanteil des Lieferanten noch der des Käufers 30% überschreitet, bieten Gruppenfreistellungsverordnungen einen „sicheren Hafen“, in dem Unternehmen sicher sein können, dass ihre Verträge die Anforderungen des Wettbewerbsrechts erfüllen. Hierfür müssen sich die Nutznießer solcher Freistellungen an spezifische Vorschriften halten, die in den Verordnungen ent-

halten sind. Das gilt besonders für die sogenannten „Kernbeschränkungen“ oder „schwarzen Klauseln“ – diese sollten aber unabhängig von Marktanteilen beachtet werden, da Verletzungen oder Übertretungen nur in äußerst seltenen Fällen gerechtfertigt werden können.

Für den Automobilsektor ergänzen sich die „Vertikal-GVO“ und die „Aftermarket-GVO“. Daher müssen Unternehmen, die von dem „sicheren Hafen“ profitieren möchten, die Anforderungen der allgemeinen Vorschriften über vertikale Vereinbarungen sowie die branchenspezifischen Regeln beachten. Das gilt für Verträge mit Automobilherstellern ebenso wie für Verträge über den Teilevertrieb im freien Kfz-Teilehandel.

Die allgemeinen Regeln für vertikale Vereinbarungen (Die „Vertikal-GVO“)

Die Gruppenfreistellungsverordnung über vertikale Vereinbarungen enthält Regeln, die für jedes Unternehmen von Bedeutung sind, das mit Waren oder Dienstleistungen handelt. Ein Automobilhersteller, der Teile an von ihm autorisierte Reparaturbetriebe veräußert, muss diese Grenzen ebenso beachten, wie ein Teilehersteller, der seine Produkte an einen freien Teilegroßhändler verkauft. So verbietet die „Vertikal-GVO“ einem Lieferanten, dem Abnehmer für dessen Weiterverkauf Fest- oder Mindestpreise vorzuschreiben. Der Abnehmer muss seinen Verkaufspreis selber bestimmen können. Der Lieferant kann lediglich unverbindliche Preisempfehlungen ausgeben. In ähnlicher Weise setzt die „Vertikal-GVO“ Grenzen bei der Beschränkung des Verkaufsgebietes oder der Kun-



dengruppen, an die verkauft werden darf. Nicht generell untersagt werden dürfen etwa der Internethandel oder Querlieferungen zwischen Händlern desselben selektiven Vertriebssystems.

Die Leitlinien

Die Bedeutung von Leitlinien

Leitlinien sollen den Unternehmen Orientierungshilfen für die Auslegung des Kartellrechts und die eigene Einschätzung ihrer Einkaufs- und Vertriebsverträge geben. Diese Leitlinien schaffen Klarheit bei Fragen, die für den Kraftfahrzeugsektor von besonderer Bedeutung sind.

Obwohl sie technisch gesehen nur für die Europäische Kommission (und die nationalen Kartellbehörden) bindend sind, kann sich de facto kein Unternehmen erlauben, sie zu ignorieren. Im Streitfall dienen sie Gerichten als wichtige Orientierung.

Die Leitlinien und ihre Anwendung auf den Kfz-Aftermarket

Für den Kfz-Ersatzteilmarkt erklären die Leitlinien näher, wie die Bestimmungen der Gruppenfreistellungsverordnung zu verstehen sind und wie fairer Wettbewerb in Situationen zu gewährleisten ist, die (etwa wegen Überschreitung der Marktanteilsschwelle von 30%) aus dem Anwendungsbereich der Gruppenfreistellung fallen.

2/

Der Vertrieb von Kfz-Ersatzteilen und Ausrüstung

Originalteile und qualitativ gleichwertige Teile

Definitionen

Zu den Lebensnerven der Unternehmen des Kfz-Aftermarket gehört die Definition des Begriffes „Originalersatzteil“ auf Grundlage der Teilequalität. Demnach gilt eine Komponente als „Originalteil“ oder als „Originalausrüstung“, wenn sie den Spezifikationen und Produktionsnormen entspricht, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen für den Bau eines Fahrzeugs vorschreibt. Es ist also nicht entscheidend, wer das Teil hergestellt hat. Für den freien Markt ist es möglich, mit dem „Originalersatzteil“-Begriff zu werben. Für den Verbraucher muss allerdings klar ersichtlich sein, dass es sich bei einem Teil aus dem freien Markt nicht um ein Produkt des Fahrzeugherstellers handelt, sondern um ein Originalersatzteil im Sinne der GVO (EU) Nr. 461/2010. Solche Originalteile können, ebenso wie qualitativ gleichwertige Ersatzteile, auch von Vertragswerkstätten eingesetzt werden. Als „**Originalteile**“ können folgende Ausrüstungen bezeichnet werden:

1. Komponenten, die der Fahrzeughersteller in eigener Produktion fertigt. Der Fahrzeughersteller wird diese in der Regel mit seinem eigenen Logo versehen.
2. Etwa 80 Prozent der Teile eines Fahrzeugs werden den Fahrzeugherstellern von der Teileindustrie an das Produktionsband bzw. als Ersatzteil in das gebundene Vertriebsnetz geliefert. Die Lieferanten dieser Teile haben das durch die „Aftermarket-GVO“ verbriefte Recht, neben dem Logo des Fahrzeugherstellers auch die eigene Marke auf der Komponente anzubringen („Double Branding“).

3. Des Weiteren dürfen die Zulieferer der Erstausrüstung von den Fahrzeugherstellern nicht daran gehindert werden, diese Teile in den gesamten Aftermarket zu liefern. Dabei dürfen sie nur ihre eigene Marke verwenden, wenn gleich die Komponente oftmals vom selben Band kommt, wie das Teil für die Erstausrüstung der Fahrzeughersteller.
4. Auch Teilehersteller, die keine Zulieferer der Erstausrüstung sind, dürfen ihre Komponenten als „Originalteile“ bezeichnen, wenn diese exakt nach den Normen und Spezifikationen des Fahrzeugherstellers gefertigt werden.

Um als „**qualitativ gleichwertig**“ zu gelten, muss die Qualität der Teile gemäß EU-Kommission gut genug sein, damit ihre Verwendung „nicht den Ruf des autorisierten Reparaturnetzes gefährdet.“ Die Beweislast dafür, dass ein Teil diese Ansprüche nicht erfüllt, obliegt dem Fahrzeughersteller. Dieser steht in der Nachweispflicht, wenn er von ihm autorisierte Reparaturbetriebe davon abhalten will, derartige Teile zu verwenden. Nach dieser neuen Definition bezieht sich die Bezeichnung „qualitativ gleichwertiges Teil“ nicht per se auf die Qualität desjenigen Teils, das ursprünglich in das Fahrzeug eingebaut wurde. Es kann damit auch der Qualität der Ersatzteile eines spezifischen Sortiments entsprechen, das vom Fahrzeughersteller an sein autorisiertes Netz geliefert wird, d.h. einschließlich von Ersatzteilen etwa aus seiner „Economy Line“.





Teilequalitätsbescheinigung

Die Mitglieder des autorisierten Netzes der Fahrzeughersteller sind verpflichtet, Teile zu verwenden, die qualitativ mindestens gleichwertig sind zu denen des Fahrzeugherstellers. Mehrmarkenwerkstätten sind hierzu nicht verpflichtet, da sie nicht Mitglieder des autorisierten Netzes sind - sie dürfen alle Teile verbauen, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und für das jeweilige Fahrzeug geeignet sind.

Fahrzeughersteller, welche die Verwendung eines spezifischen Teils durch die Mitglieder des autorisierten Reparaturnetzes in Frage stellen oder anfechten wollen, müssen nachweisen, dass das verwendete Ersatzteil die Anforderungen an ein „Originalteil“ oder „qualitativ gleichwertiges Teil“ nicht erfüllt. Obwohl die Fahrzeughersteller die Beweislast tragen, werden die Teilehersteller zur Erleichterung der Verkäufe von freien Kfz-Teilehändlern an die Mitglieder der autorisierten Netzwerke aufgefordert, auf Anfrage eine (eigene) Bescheinigung für die Qualität ihrer Teile auszugeben (z.B. in der Verpackung, als eine separate Erklärung oder als eine Mitteilung im Internet), um so die Vermarktung auch an Vertragswerkstätten zu erleichtern. Für Mitglieder des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) besteht die Möglichkeit, diese Bescheinigungen im internen Bereich von www.gva.de zu hinterlegen.

Teilevertrieb und Teilebezug im Kfz-Aftermarket

1. Die Kfz-Teileindustrie

Die Rechte der Zulieferer werden durch die „Aftermarket-GVO“ gestärkt. Die vom Fahrzeughersteller ungehinderte Belieferung des gesamten Aftermarket durch den Teilelieferanten der Erstausrüstung soll den Re-

gelfall darstellen. Dies betont die EU-Kommission in den Leitlinien zur neuen GVO.

Zuliefererverträge:

Ein Fahrzeughersteller darf seinen Zulieferer nicht an der Direktbelieferung des freien oder des gebundenen Aftermarket hindern. Vereinbarungen wonach der Fahrzeughersteller:

1. den Zulieferer zur Übertragung seines Eigentums an seinem Werkzeug oder seines geistigen Eigentums verpflichtet,
2. oder nur einen geringen Teil der Entwicklungskosten übernimmt,
3. oder keinen wesentlichen Beitrag durch Know-how und geistiges Eigentum leistet, unterfallen in der Regel dem Kartellrecht. Der Fahrzeughersteller muss nachweisen, dass die durch die Beschränkung des Zulieferers hervorgerufene Wettbewerbsbeschränkung ausnahmsweise gerechtfertigt ist.

Ausnahmen sind möglich, wenn der Zulieferer lediglich als verlängerte Werkbank des Fahrzeugherstellers agiert, d.h. erst durch ihn in die Lage versetzt wird, bestimmte Teile herzustellen. Dies ist bei Tier-1-Suppliern regelmäßig nicht der Fall. Die sog. Zulieferbekanntmachung findet daher keine Anwendung. Der Fahrzeughersteller kann dem Zulieferer zu meist verbieten, bestimmtes Werkzeug zur Produktion für die Belieferung des Aftermarket zu verwenden, wenn er dieses:

1. dem Zulieferer zur Verfügung gestellt,
2. maßgeblich finanziert,
3. oder durch Einbringen von unverzichtbarem Know-how mit entwickelt hat.

Double Branding:

Die „Aftermarket-GVO“ bestätigt das Recht des Zulieferers, seine Marke auch auf den Teilen für die Erstausrüstung der Fahrzeughersteller anzu-

bringen - der Fahrzeughersteller darf ihn daran nicht hindern. Die Werkstatt soll dadurch z.B. erkennen, wer ein Verschleißteil tatsächlich gefertigt hat und kann Ersatz direkt beim Zulieferer bzw. im freien Markt bestellen.

2. Der Kfz-Teilehandel

Der Teilebezug für den Großhandel wird mit der „Aftermarket-GVO“ verbessert. Die Möglichkeit der Lieferanten von Erstausrüstungsteilen, ihre Produkte ungehindert in den gesamten Aftermarket zu liefern, soll nach dem Willen der EU-Kommission den Regelfall darstellen. Der Vertrieb von Qualitätsteilen des freien Marktes an die Servicebetriebe der Fahrzeughersteller bleibt weiterhin grundsätzlich möglich, da diese in ihrer Bezugsfreiheit nur bedingt durch den jeweiligen Fahrzeughersteller eingeschränkt werden dürfen.

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 Marktanteilsschwelle von 30 Prozent überschreiten, sind hier 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. Hingegen überschreitet der Fahrzeughersteller die relevante Marktanteilsschwelle in aller Regel, weshalb er seinen Vertragswerkstätten entsprechende Bindungen nicht auferlegen kann.

Natürlich steht es Kfz-Teilehändlern frei, sowohl unabhängigen als auch autorisierten Reparaturbetrieben die Teile zu liefern, die sie von den Teileherstellern und Lieferanten der OE-Erstausrüstung erhalten haben. Auch ist es den Kfz-Teilehändlern möglich, Ersatzteile höherer Qualität (als die der Originalausrüstung) oder von Verbrauchern häufig nachgefragte Teile für eine zeitwertgerechte Reparatur zu liefern. Diese müssen natürlich alle gesetzlichen Anforderungen erfüllen, insbesondere bezüglich Produktsicherheit und Umweltschutz.

3.. Die Werkstätten

Der Teilebezug wird für die Servicebetriebe in Europa mit der „Aftermarket-GVO“ spürbar erleichtert, denn Hindernisse für ihre Lieferanten wurden abgebaut. Die Lieferanten von Erstausrüstungsteilen dürfen ihre Produkte in der Regel ungehindert in den gesamten Aftermarket liefern, sowohl Mehr- als auch Einmarkenservicebetriebe können diese beziehen. Bisher konnte der Fahrzeughersteller die Vertragswerkstatt verpflichten, wenigstens 30 Prozent ihres Teilebedarfs aus dem autorisierten Netz zu beziehen. Diese starre Grenze gibt es nicht mehr: Sollte ein Fahrzeughersteller dennoch durch unangemessene Mindestbezugspflichten oder Treuerabatte den Wettbewerb behindern, können die EU-Kommission und das Bundeskartellamt einschreiten. Konzeptwerkstätten des freien Kfz-Teilehandels dagegen dürfen zu Mindestabnahmemengen verpflichtet werden, bei einer Vertragslaufzeit von bis zu fünf Jahren ohne Obergrenze, ab fünf Jahren zu maximal 80 Prozent. Der Handel zwischen Servicebetrieben darf gemäß „Aftermarket-GVO“ nicht vom Fahrzeughersteller eingeschränkt werden, gebundene Betriebe dürfen Ersatzteile an ihre Werkstattkollegen verkaufen („Querbezug“).

Die Fahrzeughersteller haben die Möglichkeit, den Mitgliedern ihres autorisierten Netzes drei separate Verträge anzubieten, wodurch ihre Vertragspartner alle drei, zwei oder auch nur eine der drei folgenden Funktionen ausfüllen können:

- Vertriebsvertrag für Neufahrzeuge („Vertragshändler“)
- Vertriebsvertrag für Kfz-Ersatzteile („autorisierter Kfz-Teilehändler“)
- Vertrag für Service, Wartung und Reparatur („autorisierter Reparaturbetrieb“)

Beim Ersatzteilvertrieb entscheiden sich die Fahrzeughersteller in der Regel für ein Vertriebssystem mit qualitativen Auswahlkriterien („Standards“). Wenn ein unabhängiger Marktbeteiligter die vom Fahrzeughersteller geforderten Qualitätskriterien erfüllt (z.B. im Hinblick auf mögliche Anforderungen der Lagerhaltung oder die Qualifizierung der Mitarbeiter), kann er die Aufnahme in das jeweilige Vertriebsnetz des

Fahrzeugherstellers einfordern.

Wie in allen Vertriebsverträgen sind die Grenzen des Kartellrechts auch in Verträgen zwischen Großhandel und Konzeptwerkstätten zu beachten, etwa hinsichtlich unverbindlicher Preisempfehlungen oder Kundenkreisbeschränkungen. Mehrmarkenwerkstätten können Kfz-Ersatzteile oder -Ausrüstung für die Reparatur und Wartung von Fahrzeugen von einem beliebigen Anbieter verwenden, ohne dabei an Vorgaben eines Fahrzeugherstellers gebunden zu sein. Mehrmarkenreparaturbetriebe können daher „Originalteile“, „qualitativ gleichwertige Teile“ sowie Teile anderer Qualität von unabhängigen Teileherstellern und freien Teilehändlern beziehen. Selbstverständlich müssen alle verbauten Teile die gesetzlichen Anforderungen erfüllen.

Zugang zu den Monopolteilen der Fahrzeughersteller

Manche Ersatzteile sind nur vom Fahrzeughersteller erhältlich („Monopolteile“). Einige werden von den Fahrzeugherstellern ausschließlich selbst produziert (z.B. Fahrgestelle, Motorblöcke oder bestimmte Karosserieteile) oder es mangelt schlicht an Alternativen auf dem freien Markt aufgrund eingetragener Schutzrechte des Fahrzeugherstellers. Der Zugang zu diesen Monopolteilen ist jedoch unerlässlich, um es auch Mehrmarkenreparaturbetrieben zu ermöglichen, Fahrzeuge in vollem Umfang warten und reparieren zu können. Daher ist in den Wettbewerbsregeln verankert, dass ein Fahrzeughersteller seine autorisierten Reparaturbetriebe nicht davon abhalten darf, Ersatzteile an einen Mehrmarkenservicebetrieb zu verkaufen, wenn dieser die Teile für die Reparatur oder Wartung eines Kundenfahrzeugs benötigt. Das stellt jedoch keine ideale Lösung dar, da markenübergreifende Reparaturbetriebe die Möglichkeit haben sollten, jedes Teil, einschließlich der Eigenkonstruktionsteile des Fahrzeugherstellers, vom Großhandel (und nicht nur von den gebundenen Betrieben, ihren direkten Wettbewerbern!) und zum Großhandelspreis zu beziehen, um wirklich mit dem autorisierten Reparaturnetz konkurrieren zu können.



3/

Service, Wartung und Reparatur während der Garantiezeit

Die Grundlagen

Bereits in ihrem Leitfaden zur früheren Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (EG) Nr. 1400/2002 hatte die Europäische Kommission die wichtige Klarstellung eingeführt, dass Mehrmarkenreparaturbetriebe reguläre Reparatur- und Wartungsarbeiten auch während der Garantiezeit durchführen dürfen. Trotz dieser Klarstellung versuchen einige Fahrzeughersteller weiterhin Garantieansprüche der Fahrzeugeigentümer von der Bedingung abhängig zu machen, dass zuvor Wartungen und Reparaturen vom autorisierten Netz oder unter Verwendung der Ersatzteile des Fahrzeugherstellers durchgeführt wurden. Auch kommt es fortgesetzt vor, dass Autohäuser mit falschen Aussagen dieser Art die Verbraucher in die Irre führen. Dabei stellen die neuen Leitlinien klar, dass ein Fahrzeughersteller Gewährleistungs- und Garantieansprüche weder von der Reparatur oder Wartung eines Fahrzeugs in seinem Netz, noch von der Verwendung von Ersatzteilen seiner eigenen Marke abhängig machen darf. Wesentliche Besonderheiten können sich jedoch aus Leasing- oder Finanzierungsverträgen ergeben. Auch zu separat erworbenen Anschlussgarantien hat die EU-Kommission bislang keine klare Position bezogen.

Natürlich ist jeder Marktteilnehmer der gesetzlich vorgeschriebenen Produkt- und Service-Haftung unterworfen. Deshalb ist jeder, der ein Fahrzeug etwa auf Grund von nachlässiger Arbeit oder Verwendung fehlerhafter Teile beschädigt, für diese Schäden verantwortlich.



Rückrufaktionen, kostenlose Wartungs- und Garantiearbeiten

Innerhalb der Gewährleistungszeit muss jeder Fehler, der sich aus dem Herstellungsverfahren des Wagens ergibt, vom Fahrzeughersteller korrigiert werden („Sachmängelhaftung“). Normalerweise führt das Netz der autorisierten Reparaturbetriebe die Arbeiten im Namen des Fahrzeugherstellers und auf dessen Kosten durch. In derartigen, vom Hersteller bezahlten Fällen, d.h. etwa Rückrufaktionen, für den Kunden kostenlose Wartungs- oder Garantiearbeiten usw. müssen die Arbeiten dort durchgeführt werden, wo der Fahrzeughersteller es festlegt – im Regelfall also in einer Vertragswerkstatt.



4/

Zugang zu technischen Informationen

Der Begriff „technische Information“ ist angesichts des technologischen Fortschritts nicht fest umrissen, wie die EU-Kommission in den Leitlinien zur „Aftermarket-GVO“ ausführt.

Derzeit umfasst der Begriff unter anderem:

- Software, Fehlercodes und sonstige Parameter einschließlich entsprechender Updates, die erforderlich sind, um in elektronischen Steuergeräten vom Anbieter empfohlene Einstellungen vorzunehmen oder widerherzustellen,
- Kraftfahrzeug-Identifizierungsnummern und andere Kraftfahrzeug-Identifizierungsmethoden, Teilekataloge, Instandsetzungs- und Wartungsverfahren, Arbeitslösungen, die sich aus praktischen Erfahrungen ergeben und sich auf typische Probleme bei einem bestimmten Modell oder einer bestimmten Serie beziehen
- sowie Rückrufanzeigen und sonstige Mitteilungen über Reparaturarbeiten, die innerhalb des Netzes zugelassener Werkstätten kostenlos durchgeführt werden können.
- Bei der Ersatzteilnummer und anderen Informationen, die erforderlich sind, um das korrekte Ersatzteil mit Markenzeichen des Kraftfahrzeugherstellers für ein bestimmtes Kraftfahrzeug zu ermitteln (d. h. das Teil, das der Kraftfahrzeughersteller in der Regel den Mitgliedern seines Netzes zugelassener Werkstätten zur Instandsetzung des betreffenden Fahrzeugs liefern würde), handelt es sich ebenfalls um technische Informationen.

Darüber hinaus wird in den Leitlinien auf die

Verordnung (EG) Nr. 715/2007 („Euro 5/6“) verwiesen, woraus eine wichtige Verbindung von „Euro 5/6“ (gilt lediglich für alle Pkw, die nach dem 1. September 2009 typgenehmigt wurden) zur „Aftermarket-GVO“ (gilt für den gesamten Fahrzeugpark) geschaffen wird: Die EU-Kommission möchte offensichtlich, dass die Regeln und Definitionen zum Thema „technische Informationen“ aus „Euro 5/6“, Anwendung auf den gesamten Fahrzeugpark finden. In „Euro 5/6“ wird festgelegt, dass der Fahrzeughersteller unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet mithilfe eines standardisierten Formats uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise geben muss. Es darf keine Diskriminierung gegenüber den unabhängigen Marktteilnehmern stattfinden.

Diese Information umfasst:

- a) die eindeutige Identifizierung des Fahrzeugs,
- b) Servicehandbücher,
- c) technische Anleitungen,
- d) Informationen über Bauteile und Diagnose (z.B. Grenzwerte für Messungen),
- e) Schaltpläne,
- f) die Fehlercodes des Diagnosesystems (einschließlich herstellerspezifischer Codes),
- g) die für den Fahrzeugtyp geltende Kennnummer der Softwarekalibrierung,
- h) Information über Spezialwerkzeuge und -geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Information und
- i) Information über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten.



Weitere Schlüsseldefinitionen

Unabhängige Marktteilnehmer

Die Definition unabhängiger Marktteilnehmer basiert auf der Definition, die bereits in der „Euro 5/6“ Verordnung verwendet wird. Sie umfasst in den Leitlinien der „Aftermarket-GVO“ Mehrmarkenwerkstätten, Ersatzteilehersteller und -händler, Hersteller von Werkstatt-ausrüstung oder Werkzeugen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen und Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung für Werkstattmitarbeiter.

Umfang der technischen Informationen

Als technische Informationen gelten alle Angaben, die letztlich für die Wartung oder Instandsetzung eines Kraftfahrzeugs benötigt werden. Bezüglich des Zugangs zu technischen Informationen enthalten mehrere europäische Typgenehmigungsverordnungen bereits technische Vorschriften über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für unabhängige Marktteilnehmer. Die von der Europäischen Kommission in den Leitlinien des Wettbewerbsrechts eingebrachte Neuerung ist die Bezugnahme auf diese Typgenehmigungsverordnungen. Anders ausgedrückt: Um festzustellen, ob eine Information den unabhängigen Teilnehmern des Kfz-Servicemarktes zur Verfügung gestellt werden muss, sollte ein Blick auf die Vorschriften über den Zugang zu den Reparatur- und Wartungsinformationen in den Instrumenten der Typgenehmigung geworfen werden. Jedenfalls müssen alle Informationen, die der Fahrzeughersteller den Mitgliedern seines autorisierten Netzes mitteilt, auch den unabhängigen Marktteilnehmern zur Verfügung gestellt werden.

Für die Teileidentifizierung sagen die Leitlinien der Europäischen Kommission ausdrücklich aus, dass Teilecodes und andere Informationen, die zur Identifizierung des korrekten Ersatzteils erforderlich sind, auch unabhängigen Marktteilnehmern bereitgestellt werden müssen, wenn sie im autorisierten Netz des Fahrzeugherstellers verfügbar sind.

Technische Information im Wandel

Das Konzept

Ein grundlegendes Prinzip des Wettbewerbsrechts für den Kfz-Aftermarket ist, dass sämtliche Informationen für die Reparatur und Wartung, die Mitgliedern eines autorisierten Reparaturnetzes vom Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellt werden, auch den unabhängigen Marktteilnehmern in geeigneter Form verfügbar gemacht werden müssen. Die Listen, die von der Europäischen Kommission in die Leitlinien aufgenommen wurden, enthalten also nur Beispiele, sind aber nicht abschließend. Wenn ein Sachverhalt nicht explizit in der Liste aufgeführt wird, bedeutet das demnach nicht, dass ein Fahrzeughersteller diese Information zurückhalten darf. Die Europäische Kommission betont, dass die Definition des Begriffs „technische Information“ durch den technischen Fortschritt einer fortlaufenden Anpassung bedarf. Wenn Fortschritte in der Fahrzeugtechnologie oder neue Techniken bzw. Prozesse bei der Reparatur oder Wartung von Fahrzeugen eine Erweiterung des Begriffs der „technischen Informationen“ erforderlich machen, müssen auch diese den unabhängigen Marktteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. Die Europäische Kommission hat deshalb Mechanismen entworfen,

durch die festgestellt werden soll, ob eine spezifische Information unabhängigen Marktteilnehmern zur Verfügung gestellt werden muss.

Einige Informationen, die dem autorisierten Reparaturnetz geliefert werden, können als nicht technische Informationen zurückgehalten werden. Gemeint sind rein kommerzielle Informationen und im engeren Sinne Angaben, die rein zur Herstellung von Ersatzteilen oder Werkzeugen erforderlich sind, wie zum Beispiel Informationen über Konstruktion, Design, Produktionsverfahren oder die zur Herstellung eines Ersatzteils benötigten Materialien. Das Zurückhalten solcher Informationen darf keine erheblichen Auswirkungen auf die Fähigkeit unabhängiger Marktteilnehmer haben, ihren Beitrag zum Wettbewerb im Kfz-Aftermarket zu leisten. Anders als in der alten GVO 1400/2002 nehmen die neuen Wettbewerbsregeln keinen Bezug mehr auf die Möglichkeiten, die Informationsweitergabe schon mit Verweis auf die Anti-Diebstahlsicherung des Fahrzeugs oder allgemein auf „Rechte des geistigen und gewerblichen Eigentums“ (IPRs) verweigern zu dürfen.

Die Verfügbarkeit der Informationen

Die Europäische Kommission betont, dass technische Informationen zeitnah und in einer verwertbaren Form bereitzustellen sind. Hierfür darf nur ein angemessenes Entgelt gefordert werden. Bei neu in den Markt eingeführten Fahrzeugen werden die Fahrzeughersteller angehalten, unabhängigen Marktteilnehmern zeitgleich zu ihren autorisierten Reparaturbetrieben, Zugang zu den technischen Informationen zu verschaffen. Fahrzeughersteller dürfen unabhängige Marktteilnehmer nicht dazu verpflichten, mehr als die benötigten Informationen zu erwerben.







Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

European „Right to Repair“ Campaign
c/o FIGIEFA

Boulevard de la Woluwe 42
BE - 1200 Bruxelles

Tel.: +32.2.761.95.10

Fax: +32.2.762.12.55

E-Mail: secretariat@r2rc.eu

Web: www.r2rc.eu

„Right to Repair“ Kampagne – Deutschland
c/o GVA

Gothaer Straße 17
DE - 40880 Ratingen

Tel.: +49.2102.770.77-0

Fax: +49.2102.770.77-17

E-Mail: info@r2rc.de

Web : www.r2rc.de

Haftungsausschluss:

FIGIEFA hat Maßnahmen ergriffen, um die Richtigkeit der in dieser Broschüre gemachten Darstellungen zu gewährleisten. Die darin enthaltenen Erläuterungen sind jedoch allgemeiner Art, jeder Einzelfall erfordert eine gesonderte Prüfung. Alle Angaben ohne Gewähr.