

Freiheit gewährleistet, Chancen garantiert

Des einen Leid, das anderen Freud: Während der markengebundene Autohandel unter der Ende Mai beschlossenen Änderung der Kfz-GVO leidet, gelten die Werkstätten als Gewinner. Der freie Teilehandel hilft ihnen dabei, neue Potenziale zu nutzen.

Von Philipp Hayder

Gewährleistungsarbeiten, deren Durchführung an ein vollständig vom Markenbetrieb gestempeltes Serviceheft gebunden ist? Das war schon bisher illegal. Doch nun geht die Europäische Kommission einen Schritt weiter: Künftig gelten die gleichen Freiheiten auch für die freiwilligen, mittlerweile bis zu sieben Jahre langen Garantieleistungen, mit denen die Fahrzeughersteller ihre Kunden an die Markenorganisationen binden wollen. Ausnahmen bestehen lediglich für Rückrufaktionen. Davon profitieren soll vor allem einer: der Autofahrer, dem die Brüsseler Wettbewerbshüter zu niedrigeren Reparaturkosten verhelfen wollen.



Andreas Baudermann,
Trost Autoservice Technik:

„In der freien Werkstatt kann ein Autofahrer ähnliche Leistungen erwarten wie in einem Markenbetrieb. Als Lieferant und Partner werden wir dafür sorgen, dass diese Wahlfreiheit noch bekannter wird.“

Freie als Gewinner

Diese Liberalisierung des Garantie- und Gewährleistungsgeschäfts ist die auffälligste, doch nicht die einzige Kernaussage der seit 1. Juni geltenden Service-GVO. Die augenfälligsten Gewinner sind die freien Werkstätten: Sie profitieren vom unbeschränkten Zugang zu „gesperrten Teilen“, Spezialwerkzeugen, Schulungen und



Erwin Leitner,
ATP:

Die neue GVO gibt Kunden und Werkstätten mehr Optionen. Hochwertige Teile zu attraktiven Preisen garantieren zufriedene Kunden und damit maximale Betriebsauslastung.“



technischen Informationen. Behinderungen werden als Verstoß gegen eine „Kernbeschränkung“ des EU-Wettbewerbsrechtes qualifiziert. Dieser kann zum Entzug der Freistellung führen. Was sind nun „technische Informationen“? Dazu zählt man in Brüssel Software, Fehlercodes, Fahrzeug- und Teileidentifikationsdaten, Teilekataloge, Instandsetzungs- und Wartungsverfahren, konkrete Reparaturtipps sowie Informationen zu Fahrzeugrückrufen. „Der Zugang sollte auf Anfrage und ohne ungebührliche Verzögerung gewährt werden, die Angaben sollten verwendungsfähig sein, und der Preis sollte nicht dadurch vom Zugang abschrecken, dass das Ausmaß der Nutzung der Informationen durch den unabhängigen Marktteilnehmer unberücksichtigt bleibt“, heißt es im Leitfaden zur neuen GVO.

Recht auf freien Einkauf

Von Garantiefragen einmal abgesehen, haben auch die Markenwerkstätten Grund zur

Fortsetzung auf Seite 70



Unabhängige Stimme

Ob Werkstatt oder Teilehandelshaus: Im Verband der freien Kfz-Teile-Fachhändler (VFT) hat die Branche einen starke Ansprechpartner, der ihr auch in Sachen GVO mit Rat und Tat zur Seite steht. Das „Right to Repair“, also das Recht der freien Werkstätten auf möglichst liberale Rahmenbedingungen für ihre Arbeiten, und der Kampf gegen rechtswidrige Werbeaussagen der Autoimporteure sind weitere Kernanliegen der Interessenvertretung. „Wir sprechen mit einer unabhängigen, doch einheitlichen Stimme für unsere Branche“, sagt Obmann Komm.-Rat Ing. Mag. Bernhard Dworak. Die Mitgliederzahl soll weiter wachsen: Derzeit zählt Generalsekretär Ing. Gerald Vondracek rund 45 beteiligte Pkw- und Nutzfahrzeugeilehändler. Vor allem in den westlichen Bundesländern gibt es noch viel ungenütztes Potenzial, insgesamt sei von etwa 200 potenziellen Mitgliedern auszugehen.

Aufbruchsstimmung im Teilehandel: Bernhard Dworak (l.), Wolfgang Dytrich (r.) und Gerald Vondracek laden die Kfz-Betriebe ein, ihre neuen Freiheiten gewinnbringend zu nutzen

Hermann Kowarz, Stahlgruber:

„Die EU-Kommission hat der leidigen Diskussion um das Thema Originalteile ein Ende gesetzt. Damit können freie Marktteilnehmer nicht mehr in einen Graubereich gedrängt werden, in den sie nie gehört haben.“



Zufriedenheit: Das Recht auf freien Teile- und Gerätekauf, das ihnen die alte GVO verschafft hat, wurde eindrucksvoll bestätigt. Das gilt auch für Spezialwerkzeuge und Diagnosegeräte: Keine Vertragswerkstätte kann gezwungen werden, diese Dinge ausschließlich bei ihrem Kfz-Hersteller zu kaufen.

Klarheit bei „Originalteilen“

Mindestens ebenso wichtig ist die Klarstellung, was unter dem viel benutzten Begriff „Originalteil“ zu verstehen ist. Diesen ausschließlich auf Teile mit aufgeprägtem Logo der Automarke zu beschränken, ist laut der EU-Kommission eindeutig widerrechtlich: „Originalteil oder -ausrüstung“ ist ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Kfz-Hersteller für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt. Hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Kraftfahrzeugs“, heißt es im Leitfaden. Damit ist klar: Die Aftermarket-Linien der Zulieferer, die bei der Fahrzeugproduktion schon längst für 80 Prozent der Wertschöpfung verantwortlich sind, dürfen nicht länger diskriminiert werden. Einen weiteren wichtigen Punkt unterstreicht Gerald Vondracek, Generalsekretär des Verbands freier Kfz-Teilefachhändler (VFT): „Im Falle einer Gewährleistung liegt die Beweislast gegen die verwendeten Teile beim Fahrzeugher-

Walter Gärtner, Birner:

„Wir stellen den Werkstätten so weit als möglich jenes Knowhow zu Verfügung, das früher nur über die gebundenen Kanäle verfügbar war. Das ermöglicht einwandfreie, fachgerechte Reparaturen.“

steller.“ Von einem Pauschalverdacht samt sachlich nicht gerechtfertigter, doch teurer Prüfungen im Vorfeld könne damit keine Rede mehr sein.

Starke Verbündete

Um diese Freiheiten in handfeste Umsatz- und Ertragssteigerungen umsetzen zu können, brau-

Alte Freiheit, neu verpackt

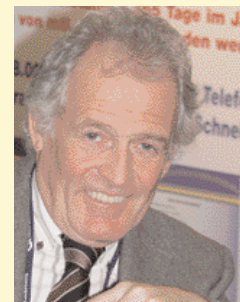
Nicht alles, was neu wirkt, ist tatsächlich neu: Das gilt auch für die Sicherung des Wettbewerbs auf dem Ersatzteilmarkt, die schon ein zentrales Thema der alten GVO 1400/2002 war. Mit 1. Juni 2010 wurde diese Regelung durch eine spezielle „Werkstätten-GVO“

461/2010 ersetzt. Nach den Worten der Kommission wurden damit für Instandsetzung und Wartung strengere Regeln geschaffen, welche „die Durchsetzung der Wettbewerbsvorschriften einfacher machen“.

Der wesentliche Unterschied zu den bisherigen Vorschriften liegt darin, dass die Kommission angekündigt hat, künftig deren Einhaltung genau zu überwachen. Sie will „gegen jegliche Wettbewerbsbeschränkungen entschlossen vorgehen“. Daran hätte sie aber schon bisher niemand hindern können. Warum dies nicht passierte, ist den von ihr verfassten „häufig gestellten Fragen“ nicht zu entnehmen.

Am freien Teilehandel wird es liegen, die Kommission regelmäßig an derartige Überprüfungen der Vorschriften zu erinnern. Das dürfte auch notwendig sein, denn Erhebungen haben ergeben, dass die Vertragswerkstätten trotz der ihnen schon 2003 eingeräumten Freiheit des Ersatzteilbezuges 80 Prozent ihrer Ersatzteile bei den Kfz-Herstellern beziehen.

Die Empfehlung von AUTO & Wirtschaft: Die Leitfäden zu alter und neuer Kfz-GVO sind im Internet abrufbar (www.ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/vertical.html). Anhand dessen kann jeder selbst überprüfen, ob die Brüsseler Vorgaben tatsächlich eingehalten werden oder die Autohersteller – etwa via ausgefeilter Ersatzteilbonifikationen – erneut zu Umgehungsmanövern ansetzen. ● (KNÖ)



Dr. Friedrich Knöbl



chen die Kfz-Betriebe vor allem eines: starke Verbündete, die ihnen Informationen, Teile und Geräte zu den bestmöglichen Preisen zukommen lassen. Hier kommt der freie Teilehandel ins Spiel. „Wer sich auf uns verlässt, steht am Markt nicht allein da“, unterstreicht Komm.-Rat Ing. Wolfgang Dytrich, Berufsgruppensprecher innerhalb der Wirtschaftskammer.

Noch ist aber vielen der 1.900 gebundenen und über 2.500 freien Werkstätten, vor allem aber den gut 4 Millionen österreichischen Autofahrern, gar nicht bewusst, welche Rechte ihnen zustehen. Das sei auch den Branchenvertretern klar, betont Dytrich: „Unsere Herausforderung wird es sein, dass Werkstätten, Ersatzteilhändler und Konsumenten die neuen Chancen erkennen und nützen.“ ●

