

Kein Markenzwang

KFZ-GVO – Die Neuregelung sorgt immer wieder für Verwirrung.
Eine Aufklärung von Rechtsanwalt Uwe Brossette.



Seit dem 21. 12. 2009 ist es amtlich: Die Kommission schlägt vor, nach Auslaufen der aktuellen Kfz-GVO nur noch im Service- und Teilebereich eine Nachfolgeverordnung zu erlassen. Der Fahrzeughandel soll nach Ablauf einer dreijährigen Übergangsfrist der allgemeinen Vertikal-GVO unterstellt werden. Vieles von dem, was heute praktiziert wird, können die Hersteller dann neu regeln. Welche Grenzen dabei zu beachten sind, will die Kommission in Kfz-sektorspezifischen Leitlinien regeln, die ebenfalls im Entwurf veröffentlicht wurden.

Erhaltung des Mehrmarkenhandels

Ein wichtiges Thema wird dabei sein: Was geschieht mit dem Mehrmarkenhandel? Nach dem aktuellen Entwurf der Vertikal-GVO können ein Hersteller/Importeur und ein Händler, wenn sie nicht mehr als 30 Prozent Marktanteil haben, einen Exklusivvertrag schließen. Das heißt, der Händler kann verpflichtet werden, Neufahrzeuge nur von einem Hersteller/Importeur zu beziehen. Diese Möglichkeit besteht aber nur, wenn der Markenzwang nicht für länger als fünf Jahre besteht.

Der Fünfjahreszeitraum beginnt nach Maßgabe der Kommission mit der ersten Aufnahme der Vertragsbeziehungen und nicht erst mit dem Ersatz eines Händlervertrages durch einen anderen. Mit anderen Worten: Ein Hersteller kann nur beim Neueinsatz von Händlern die Markenexklusivität verlangen. Damit sind Kettenverträge ebenso unzulässig wie die nahe liegende Überlegung, den einen Vertrag ordentlich zu kündigen und im Anschluss einen neuen Vertrag mit neuer Exklusivität anzubieten.

Hersteller dürfen auch nicht auf mittelbarem Weg versuchen, ihre Händler dazu zu veranlassen, keine andere Marke zu führen. Hierzu zählen u. a. überzogene markenspezifische Standards, Prämien, die nur bezahlt werden, wenn ein Händler bereit ist, nur eine Marke zu vertreiben, Zielrabatte oder andere Anforderungen wie z. B. die Schaffung einer eigenen Rechtsperson für die konkurrierende Marke.

Gegen Abschottung

Grundsätzlich gilt die Freistellung für Exklusivitätsklauseln nur, sofern der Markt-

LESEN SIE HIER...

Für den Mehrmarkenhandel wird es auch nach der neuen GVO Bestandsschutz geben. Die EU-Kommission kann bei Marktabschottung eingreifen, und auch der Autorisierungsanspruch im Werkstatt- und Ersatzteilebereich bleibt bestehen.

anteil des Herstellers und der des Händlers nicht mehr als 30 Prozent beträgt. Hersteller, die darüber liegen, kommen nicht in den Genuss der GVO. Doch selbst wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, kann der vertragliche Markenzwang wettbewerbsschädliche Auswirkungen haben. Insbesondere wenn eine Vielzahl von Herstellern und Importeuren von ihren Händlern die Markenexklusivität fordern, werden die Vertriebsnetze quasi parallel abgeschottet, was neuen Herstellern mittelbar den Marktzugang erschwert.

In diesen Fällen kann die Kommission von den Herstellern verlangen, ihre Verträge zu ändern und den Mehrmarkenvertrieb zu gestatten. Dies gilt auch für die an sich zulässige händlervertragliche Verpflichtung, mindestens 80 Prozent der Fahrzeuge bei einem Hersteller zu beziehen.

Autorisierungsanspruch

Die zuvor dargestellten Grundsätze zur Markenexklusivität gelten auch für Vereinbarungen der Hersteller mit ihren Vertragswerkstätten. Da die 30 Prozent-Marktanteils Grenze aber von den derzeit in Deutschland operierenden Herstellern und Importeuren in allen Fällen überschritten wird, ist dies eher ein theoretischer Punkt. In diesem Zusammenhang ist aber noch eine weitere Passage in dem Entwurf der Kfz-Leitlinien von Bedeutung: Auch zukünftig darf ein Hersteller die Auswahl seiner Werkstätten nur von qualitativen und nicht von quantitativen Kriterien abhängig machen. Daher bleibt es auch in Zukunft bei dem bekannten Autorisierungsanspruch im Werkstatt- und Ersatzteilebereich. ■