



An die
Europäische Kommission

Per
Email: markt-retail@ec.europa.eu

Wien, 26. April 2013

Betrifft: Stellungnahme des Verbandes österreichischer Kfz-Betriebe (VÖK) zum Grünbuch über unlautere Handelspraktiken in der B2B-Lieferkette für Lebensmittel und Nicht-Lebensmittel in Europa

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Verband österreichischer Kfz-Betriebe (VÖK) stellt sich Ihnen hiermit, als Dachverband der österreichischen Kfz-Markenverbände vor. Er vertritt vor allem die Interessen mittelständischer Kfz-Betriebe und arbeitet auch im Einzelhandelsausschuss des Bundesgremiums Fahrzeughandel mit und vertritt dort auch den Marken-Einzelhandel.

Der VÖK erlaubt sich zu den Fragen betreffend des Grünbuches über unlautere Handelspraktiken wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Frage 1) Der Begriff „unlautere Handelspraktiken“ umschreibt die Vorgänge in den Geschäftsbeziehungen zwischen den Kfz-Betrieben, den Kfz-Herstellern und -Großhändlern zutreffend, allerdings konzentriert sich das aktive Handeln in erster Linie auf den wirtschaftlich Stärkeren in dieser Geschäftsbeziehung.

Zu Frage 2) Den Akteuren im Kfz-Sektor ist klar, dass es unlautere Handelspraktiken gibt. Die in erster Linie betroffenen Betriebe auf der Einzelhandelsebene haben auf Grund eines mangelhaften Rechtsschutzes jedoch kaum die Möglichkeiten sich dagegen zu wehren (die normative Kraft der faktischen Kapitalstärke).

Zu Frage 3) Im Rahmen der Vertragsverhandlungen wurde von den Beteiligten sehr wohl auf die Einhaltung der Bestimmungen der GVO Bedacht genommen. Ausgangspunkt der unlauteren Handlungen waren aber während der Vertragslaufzeiten stets die, in den Verträgen enthaltenen dynamischen Verweisungen, wodurch der Großhandel bzw. Hersteller jederzeit Richtlinien ändern oder anpassen kann, die zu Veränderungen der Ertragsmöglichkeiten führen. Einige Beispiele: einseitige Veränderung der Garantie- und Gewährleistungsrichtlinien, einseitige Veränderung der Bonusrichtlinien, der

Handelsspannen sowie auch der Richtlinien für die Ausrüstungsstandards. Im Ergebnis führt dies beim Einzelhandel zu geringeren Spannen und höheren Kosten, sowie zu mehr Insolvenzen bei KFZ-Betrieben. Es wäre daher erforderlich, dass verstärkt die nachvertragliche Phase in die Kontrolle der Wettbewerbsrealität mit einbezogen wird.

Zu Frage 4) Die unlauteren Praktiken treffen in der B2B-Lieferkette des Autohandelssektors immer den wirtschaftlich schwächeren Partner. Wie der VÖK bereits im Jahr 2005 der Eu-Kommission zur Kenntnis brachte ist der Angstfaktor stets Begleiter des wirtschaftlich schwächeren Partners (siehe Anlage 1)

Zu Frage 7) Unlautere Handelspraktiken gibt es nicht nur im Lebensmittelhandel sondern auch in den von uns zu vertretenen Kfz-Handel in einem nicht unbeträchtlichen Ausmaß. Siehe Vorerwähntes

Zu Frage 8) Durch unlautere Handelspraktiken werden die Investitions- und Innovations-Kapazitäten unserer Mitgliedsbetriebe mit Sicherheit massiv negativ beeinflusst. Welche Bank gibt einem Unternehmen Kredit dessen Marken Handelsvertrag durch eine Unzahl von Auflösungsgründen so gut wie jederzeit beendet werden kann?

Zu Frage 9) Selbstverständlich haben unlautere Handelspraktiken negative Auswirkungen für die Verbraucher und führen zu einer Einschränkung des Angebotes, sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht.

Zu Frage 10) Diese Beeinflussungen wirken sich selbstverständlich auch grenzüberschreitend aus.

Zu den Fragen 11 und 12) Die zumeist in der Zeit des wirtschaftlichen Liberalismus entstandenen allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen stellen die Unternehmendes Groß- und Einzelhandels in der rechtlichen Betrachtung auf eine gleiche Stufe. In der Realität kann aber das gebunden Unternehmen – Händler, Werkstätte – seine Rechtsposition aus wirtschaftlichen Gründen schwer durchsetzen (siehe Anlage 1)

Zu den Fragen 14 und 15) Wenn es schon nicht auf nationaler Ebene gelingt, aufgrund der wirtschaftlichen Machtverhältnisse für die KMU ihr Recht wirksam durchzusetzen so ist dies auf EU-Ebene durch die sehr langen Dauer der Verfahren noch schwieriger anzusehen. Der gesamte Rechtsschutz der KMU ist praktisch nicht existent, weil seitens nationaler und europäischer Behörden die wirtschaftlich bedingte schwächere Position der KMU nicht berücksichtigt wird, wie das Beispiel des Auslaufens der aktuellen KFZ-GVO für den Handelsbereich zeigt.

Zu den Fragen 16 bis 18) Dazu können wir Mangels ausreichender Informationen derzeit nicht Stellung nehmen.

Zu den Fragen 19 und 20) Die klare Ansprache unlauterer Handelspraktiken in Form einer Liste könnte durchaus geeignet sein, dass die genannten Praktiken nicht mehr vorkommen oder zumindest reduziert werden. Eine derartige Liste müsste jedoch periodisch aktualisiert werden.

Zu den Fragen 23 und 24) Maßnahmen, die auf EU-Ebene getroffen werden, um faire Wettbewerbsbedingungen im B2B-Bereich zu schaffen sind nur dann sinnvoll, wenn diese auch durchgesetzt werden können. Unverbindliche Empfehlungen bleiben wirkungslos und es kommt wie schon mehrmals erwähnt in erster Linie das Recht des Stärkeren zum tragen (siehe Anlage 1).

Zu Frage 25) Es ist grundsätzlich erfreulich, wenn sich die EU-Kommission mit den unlauteren Handelspraktiken im Bereich der B2B-Geschäftsbeziehungen entlang der B2B-Lieferkette befasst und es kann der aufgezeigte Problemumfang durchaus vieles an unlauteren Praktiken aufzeigen. Entscheidend bleibt aber immer neben dem guten Willen etwas zu verbessern die darauf folgenden Aktivitäten und guten Taten. Hier scheint die Kommission säumig zu sein.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass der VÖK als Vertreter vor allem der mittelständischen Kfz-Betriebe seit mehr als einem Jahrzehnt der EU-Kommission die Problematik – wie aus den beiliegenden Stellungnahmen als Anlagen aus den Jahren 2001, 2008, 2009 und 2010 ersichtlich – aufgezeigt hat. Dies allerdings ohne hierfür ein angemessenes Gehör gefunden zu haben. Wir sind sicher, dass ein Grossteil dieser Informationen vielen Entscheidungsträgern der EU-Kommission bekannt ist und hoffen daher weiterhin auf eine positive Gestaltung unserer rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Mag. Johann Jobst
Obmann

Anlagen: Anlage 1,
Stellungnahmen des VÖK aus 2001, 2008, 2009, 2010, auch auf der
Homepage www.voek-kfzverband.at