



Bundesministerium für Digitalisierung  
und Wirtschaftsstandort  
Abteilung III/5  
Stubenring 1  
1010 Wien

E-Mail: [wettbewerbspolitik@bmdw.gv.at](mailto:wettbewerbspolitik@bmdw.gv.at)

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	Fax	Datum
2020- 0.658.344	WP-GSt/Gi/KI	Ulrike Ginner	<b>501 65</b> DW 12142	<b>501 65</b> DW 142142	16.12.2020

## Stellungnahme zur EU-Konsultation Automobilsektor

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für das Schreiben des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort vom 16. Oktober 2020, worin um Stellungnahme hinsichtlich des EU-Konsultationsverfahrens zur Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (Kfz-GVO) gebeten wurde. Gerne nimmt die BAK dies zum Anlass, um folgende Ausführungen zu machen:

### **Aktuelle wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

Österreich verfügt über ein gut ausgebautes Händler- und Werkstättenetz für alle wesentlichen Kfz-Marken. Laut Statista GmbH wurden 2019 rund 329.000 PKWs neuzugelassen. Die Anzahl der Neuzulassungen verringerte sich gegenüber 2018 um rund 3,5 %. In den elf Monaten des Corona-Krisenjahres 2020 sank die Zahl der Kfz-Neuzulassungen laut Statistik Austria um 21,5 % auf 320.779, bei PKWs um 26,6 % auf 224.968. Die Zahl der PKW-Neuzulassungen mit alternativen Antrieben wuchs in den vergangenen Jahren kontinuierlich. Der Ausbau der Elektromobilität wird auch Auswirkungen auf Händler (Investitionen) und Werkstätten haben. In Österreich sind rund 70.000 ArbeitnehmerInnen im Bereich Handel und Werkstätten beschäftigt (Quelle Statista GmbH).

Seit der Überführung der Kfz-eigenen Gruppenfreistellung für den Kraftfahrzeugvertrieb in die allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung im Jahr 2013 sind die bislang enthaltenen Schutzvorschriften für den Händlerbereich in ein eigenes nationales Kraftfahrzeugsektorschutz-Gesetz übergeführt worden. Dieses Gesetz wird auf Händler- und Werkstattebene begrüßt. Die wirtschaftlichen Entwicklungen seit Erlass der in Rede stehenden Kfz-GVO zeichnen sich vornehmlich dadurch aus, dass die Vertriebs Händler bzw Werkstättenunternehmen immer stärker der Marktstellung und den Vorgaben der Hersteller

bzw Importeure unterworfen sind. Dies zeigt sich darin, dass einerseits die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) auch unerwünschte Geschäftspraktiken im Kfz-Sektor in ihren Wohlverhaltenskatalog aufgenommen hat, andererseits in laufenden kartellgerichtlichen Verfahren, in denen aktuell abgeklärt wird, welche herstellerseitigen Vorgaben zulässig bzw als marktmachtmisbräuchlich anzusehen sind. Die nicht immer nachvollziehbaren Vorgaben seitens der Hersteller bzw Importeure haben letztendlich auch negative Auswirkungen auf die ArbeitnehmerInnen in den Betrieben.

### **Herausforderungen an eine neuen GVO im Kfz-Bereich**

Die Kfz-GVO wird am 31. Mai 2023 auslaufen und die EU-Kommission möchte evaluieren, ob diese außer Kraft gesetzt, die Geltungsdauer verlängert oder überarbeitet werden soll.

Nach Ansicht der BAK hat die Kfz-GVO bislang einen wesentlichen Stellenwert in der Möglichkeit der Beurteilung einer pauschalen Freistellung von vertikalen Vereinbarungen im Kfz-Sektor eingenommen. Aufgrund der hohen Investitionssummen in diesem Sektor sollte auch weiterhin eine Freistellung und Klarstellung hinsichtlich der zulässigen sowie der verbotenen vertikalen Beschränkungen seitens der EU-Kommission vorgenommen werden. Dabei gilt es im Rahmen einer neuen Kfz-GVO folgende Punkte zu berücksichtigen:

### **Elektromobilität**

Die Bedeutung der Elektromobilität nimmt deutlich zu, nicht zuletzt aufgrund der Klimadiskussion und der damit einhergehenden Förderungen. Wurden im Jahr 2010 nur rund 100 Elektroautos erstmals angemeldet, gab es im Jahr 2019 bereits 9.242 Neuzulassungen (Quelle Statista GmbH). Im November 2020 überstiegen E-Autos bei den PKW-Zulassungen erstmals die Zehnprozentmarke, insgesamt wurden in diesem Monat 2.067 E-Autos neu zugelassen. Dieser Trend wird sich fortsetzen. Deutsche Fachmagazine<sup>1</sup> berichten bereits darüber, dass VW ein neues Vertriebsmodell für die vollelektrischen ID-Modelle in Deutschland vereinbart hat. Beim Vertrieb dieser Kraftfahrzeuge wird von einem vertikalen Vertriebsmodell auf einen Agenturvertrag auch für PrivatkundInnen und Kleinbetriebe umgestellt. Der bevorzugte Händler des Kunden erhält Provision und Bonus analog zum stationären Geschäft, selbst wenn das Fahrzeug online gekauft wird. Gleichzeitig sollen die Händler von der Finanzierung des Fahrzeugs entlastet und der Verkaufsprozess durch den Entfall der Preisverhandlung vereinfacht werden. Für die davon umfassten KundInnen bedeutet dies jedenfalls eine Einschränkung des Wettbewerbs, weil die Möglichkeit der Rabattverhandlungen im Händlernetz künftig nicht mehr möglich sein wird. Es ist derzeit nicht bekannt, ob dieses Modell auch in Österreich eingeführt werden soll. Auch Daimler hat bekannt gegeben, das Vertriebsmodell generell für Kraftfahrzeuge in Österreich – zunächst in einer Testphase ab 2021 – auf Agenturverträge umstellen zu wollen<sup>2</sup>.

---

1 <https://www.elektroauto-news.net/2020/vw-neues-vertriebsmodell-id-elektroautos>

2 <https://www.automobilwoche.de/article/20201110/HEFTARCHIV/201119992/1279/daimler-fuehrt-neuen-agenturvertrag-in-oesterreich-ein-kaum-spielraum-fuer-mercedes-haendler>

Die EU-Kommission wird daher angehalten sein, die Entwicklungen im Automobilmarkt genau zu beobachten und die Wettbewerbsregeln und -maßnahmen diesbezüglich anzupassen.

### **Bedeutung von Daten**

Wie auch in allen anderen Bereichen des Wirtschaftslebens werden künftig auch Daten in diesem Sektor eine wichtige Rolle spielen. Die gegenwärtige Kfz-GVO nimmt darauf keinen Bezug. In diesem Zusammenhang ist zu klären, wer Eigentümer der Daten ist und ob und inwiefern diese weitergegeben werden können bzw müssen. Letztendlich ist dies auch ein wettbewerbsrechtliches Thema und sollte in einer aktualisierten GVO geregelt werden.

### **Ausblick**

Die dargestellten Entwicklungen in digitaler und technologischer Hinsicht werden sich in den nächsten Jahren rasant weiterentwickeln. Ebenso gilt es, eine weitere Machtverschiebung hin zu den Herstellern, genau im Auge zu behalten. Eine GVO, die auf 10 Jahre ausgelegt ist, kann diesen Verlauf nicht ausreichend berücksichtigen. Es sollte daher angedacht werden, die Entwicklungen im Kfz-Sektor jedenfalls schon nach einer kürzeren Frist zu evaluieren und neu zu bewerten.

Die BAK ersucht, diese Ausführungen im Rahmen einer nationalen Stellungnahme zu berücksichtigen. Die BAK wird sich auch direkt an der EU-Konsultation beteiligen und Ihnen die Beantwortung des Fragebogens nach Fertigstellung zukommen lassen.

