



UNION EUROPEENNE DE L'ARTISANAT ET DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES
EUROPÄISCHE UNION DES HANDWERKS UND DER KLEIN- UND MITTELBETRIEBE
EUROPEAN ASSOCIATION OF CRAFT, SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES
UNIONE EUROPEA DELL' ARTIGIANATO E DELLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE

UEAPME Stellungnahme zum Bericht der Kommission zur Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über Vertrieb Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen

Einleitung

UEAPME begrüßt die Entscheidung der Kommission, die betroffenen Kreise zum Bericht zur Bewertung der Verordnung 1400/2002 anzuhören, um danach über Form und Inhalt derjenigen künftigen Regelung zu entscheiden, die 2009/2010 eingeführt werden sollen.

Dadurch wird es uns ermöglicht, über Inhalt und Betroffenheit der Verordnung Stellung zu nehmen und deren Auswirkungen insbesondere auf die Bedürfnisse der KMU darzustellen.

Zunächst möchten wir hervorheben, dass der Bericht sich inhaltlich vor allem an Verbraucher-Interessen orientiert und die KMU-Belange allenfalls am Rande erwähnt, obwohl letztere vom Markt- und Wettbewerbsgeschehen nicht hinwegzudenken sind. Zu viele sehen einen „ausgeglichenen Wettbewerb“ nur, wenn Verbraucher- und Herstellerinteressen abgewogen werden; UEAPME ist überrascht, dass die Wettbewerbsinteressen der KMU hier nicht berücksichtigt werden sollen.

Die Kommission sollte vielmehr sehr wohl in Erwägung ziehen, welche marktstabilisierende Wirkung von unabhängigen KMU-Verkaufs- und Reparaturbetrieben ausgeht. Unabhängigkeit bedeutet in diesem Zusammenhang das Setzen gleicher ökonomischer Rahmenbedingungen, jedoch gerade nicht eine finanzielle Abhängigkeit ausschließlich von einem bestimmten industriellen Hersteller. Es ist allgemein bekannt, dass z.B. ein europaweit flächendeckender Fahrzeugvertrieb sowie eines leistungsstarken Reparatur- und Wartungsservice vor allem in bevölkerungsarmen Regionen oftmals nur durch KMUs ermöglicht wird.

In diesem Zusammenhang möchten wir betonen, dass ohne Kommunikation durch die Kanäle von KMUs das Eingehen auf Verbrauchervünsche und die Kundenpflege kaum jemals eine wirkliche Berücksichtigung fänden.

Es ist daher unerlässlich, dass die Kommission die Wettbewerbsinteressen der betroffenen KMUs mit berücksichtigt, da diese am Vertrieb und an der Verteilung von Kraftfahrzeugen ebenso beteiligt sind wie an einer nachvertrieblichen Kundenbetreuung; hierdurch besteht sehr wohl ein nachhaltiges Interesse an angemessener Berücksichtigung durch die Regulierung.

Stellungnahme

Die Kommission führt aus, dass der Bericht eine vorläufige Sichtweise über die Auswirkungen der Verordnung 1400/2002 enthält und damit keinerlei Vorentscheidungen mit Blick auf die Auswirkungen in der Zukunft verbunden sind. Der Bericht sei ein erster Schritt in einem umfassenden Konsultationsverfahren - alle interessierte Kreise seien aufgefordert, sich einzubringen.

UEAPME ist dankbar für die Gelegenheit zur Stellungnahme und Offenheit für alle interessierten Kreise, erste Vorüberlegungen darzustellen, die schließlich dazu führen, die künftigen Vorschläge der Kommission mit zu gestalten.

Die Kommission stellt die Ergebnisse des Berichts als Resultat zahlreicher Befragungen von Marktbeteiligten dar, die gezeigt hätten, dass die GVO insgesamt zum Schutz des Wettbewerbs im Neufahrzeugbereich und im Bereich der nachvertrieblichen Betreuung zum Wohle der Verbraucher beigetragen haben und somit im Einklang mit Artikel 81(3) stehen.

Nach unserer Auffassung zeigt diese Darstellung eine klare Notwendigkeit, die Regelungen der GVO grundsätzlich auch nach deren Auslaufen im Mai 2010 beizubehalten.

Tatsache ist, dass alle KMU-Verkaufs- und Reparaturbetriebe zunehmend mit einer (wirtschaftlich) schwachen Marktsituation konfrontiert sind.

Die durch die internationalen Fahrzeughersteller aufgestellten Qualitäts- und Servicevorgaben sind zunehmend auf hohem Niveau und erfordern bereits aus diesem Grund ein gesteigertes finanzielles Engagement der KMU z.B. im Verkaufsraumbereich, aber auch bei der Beschaffung von immer neuem Spezialwerkzeug oder von Reparatursoftwareprogrammen, bei der Vorfinanzierung neuer Fahrzeuge und -modelle, sowie bei vielem mehr.

Darüberhinaus ist es gängige Praxis, dass die Ausgestaltung von Vertragskonditionen zwischen Herstellern und KMUs entweder einseitig durch die Hersteller vorgegeben sind, oder aber faktisch gar nicht existieren.

Gerade diese Situation unterstreicht nachhaltig, dass eine Verlängerung geeigneter wettbewerblicher Schutzregelungen samt einer wirksamen Durchsetzung durch die öffentliche Verwaltung zugunsten der KMUs über den Mai 2010 hinaus dringend geboten ist.

Der Bericht hebt weiter darauf ab, dass weniger Vorschriften und ein geringeres Maß an Formalismen zu mehr Klarheit für alle Beteiligten führen können.

Nach unserer Ansicht führen weniger (klare) Vorschriften jedoch zwangsläufig zu einem größeren Interpretationsbedarf für die jeweiligen nationalen Ausführungsbehörden in einem nicht harmonisierten Umfeld - eine Situation, die sich nachteilig vor allem auf solche KMUs auswirken würde, die sich international betätigen. Im übrigen würden sich solche heterogenen Regelungen eindeutig nachteilig auf alle beteiligten Marktkreise, insbesondere auch auf die Verbraucher auswirken. .

Ein Vorschlag, der sich ausschließlich auf Artikel 81 in Verbindung mit der Verordnung 2790/1999 samt einiger ergänzender insbesondere auf die besonderen Begleitumstände der Fahrzeugbranche abzielenden Regelungen stützt, wäre im übrigen auch deswegen kontraproduktiv, weil zu unübersichtlich und damit kaum umsetzbar für eine große Mehrheit von KMUs in der Branche.

Aus sämtlichen vorgenannten Gründen ist ersichtlich, dass wir nachhaltig für eine Beibehaltung fairer Wettbewerbsregeln auch nach dem Jahr 2010 eintreten.

Zum einen wird die Konzentration auf Seiten der Fahrzeughersteller weltweit zunehmen (nur einige wenige Konzerne werden zurückbleiben), was umgekehrt den Wettbewerbsdruck auf die immer noch große Vielzahl unabhängiger KMUs erhöhen wird.

Zweitens muss ein diskriminierungsfreier Zugang zu Reparatur- und Serviceunterlagen, Bauplänen und der Belieferung von (Original-) Ersatzteilen stets aufrechterhalten bleiben, und zwar sowohl im Neu-, als auch im Gebrauchtfahrzeugbereich gleichermaßen.

Weiterhin müssen die Kosten, die Heranbildung und der Verbreitungsaufwand von jeweils (technisch hochwertigen) aktuellen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen auch künftig gerecht unter allen Marktbeteiligten verteilt werden.

Und schließlich muss es auch weiterhin einer echten Entscheidungsfreiheit einzelner KMUs vorbehalten bleiben, Vertriebs- und/oder Reparaturbetriebe mehrerer Fahrzeugmarken an unterschiedlichen Standorten im europäischen Binnenmarkt oder – wenn eine entsprechende unternehmerische Entscheidung dafür getroffen werden sollte - sogar darüber hinaus zu betreiben; einer Vorabentscheidung durch einzelne Fahrzeughersteller bedarf es nicht.

Ansprechpartner::

Frank O. Baumeister
UEAPME
Transport Forum
Rue Jacques de Lalaing 4
B-1040 Bruxelles
Tel : +32 2 2850 727
Fax : +32 2 230 7861

FOB/MC 280808