



## Kfz-GVO und Vertikal-GVO

Diskriminierungsfreien Zugang zu Daten regeln,  
faire Kooperationen im Vertrieb ermöglichen



Zentralverband Deutsches  
Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

## **Kfz-GVO und Vertikal-GVO:**

### **Diskriminierungsfreien Zugang zu Daten regeln, faire Kooperationen im Vertrieb ermöglichen**

Die Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Händlern im Automobilvertrieb ist von großen Marktungleichgewichten geprägt. Hersteller können durch ihre Marktmacht Händlern sehr weitgehende Vorgaben für den Markenauftritt und die Vertriebsstrategie machen und so den Markt einseitig zu ihren Gunsten steuern. Deswegen hat die Europäische Kommission schon vor vielen Jahren Regeln für den Wettbewerb in diesem Bereich erlassen, die eine faire Kooperation zwischen Herstellern und Händlern ermöglichen und den fairen Wettbewerb zwischen Händlern/Werkstätten zum Wohl des Endverbrauchers gewährleisten sollen.

Sowohl die sektorspezifische „Kfz-GVO“ als auch die branchenübergreifende „Vertikal-GVO“ werden durch umfangreiche Leitlinien konkretisiert. Beide Gruppenfreistellungsverordnungen sind ein unverzichtbares Element für einen vielfältigen, fairen und verbraucherfreundlichen KFZ-Vertrieb und sollten deswegen regelmäßig weiterentwickelt werden.

In den letzten Jahren ist durch immer umfassendere Vorgaben der Hersteller, eine zunehmende Konzentration im Autohandel und die wachsende Bedeutung digitaler Geschäftsmodelle eine Novellierung der Kfz-GVO bzw. der zugehörigen Leitlinien erforderlich geworden. Die Autohersteller besetzen zunehmend die Schnittstelle zum Kunden, die Händler und Werkstätten werden zu reinen Agenten ohne eigenen unternehmerischen Spielraum degradiert. Das wird sich mittelfristig zu einer Einschränkung des Wettbewerbs zu Lasten der Verbraucher auswirken. Die Vorschläge der EU-Kommission zu einer Verlängerung der Kfz-GVO um 5 Jahre und zu einer nur geringfügigen Änderung der Leitlinien bleiben hinter den Erwartungen des ZDK zurück.

### **Im Einzelnen fordert der ZDK:**

- Ausdrückliche Festlegungen in den Leitlinien zur Kfz-GVO, dass auf Wunsch des Halters allen Marktteilnehmern ermöglicht werden muss, in nichtdiskriminierender Weise auf Daten aus dem Fahrzeug zuzugreifen und auf dieser Grundlage Dienstleistungen anzubieten. Außerdem sollte ein bidirektionaler Zugang zu Daten und Ressourcen des Fahrzeugs ermöglicht werden, um auch Informationen ins Fahrzeug senden zu können, damit zum Beispiel bevorstehende Reparaturen dem Halter auch ins Fahrzeug signalisiert werden oder Ersatzteile freigeschaltet oder angelernt werden können. Nur so können Herstellermonopole bei datenbasierten Diensten wirkungsvoll verhindert werden. Außerdem sollte eine digitale Plattform zur Meldung von Fällen verweigerten Datenzugangs geschaffen werden, um schnell Abhilfe schaffen zu können.

- Zum Schutz des Zugangs von Ersatzteilherstellern zu den Kfz-Anschlussmärkten darf die Herstellung von cyber-sicherheitsrelevanten Identteilen sowie von generischen Ersatzteilen nicht erschwert werden. Sämtliche dazu erforderlichen Daten müssen unmittelbar zur Verfügung gestellt werden. Verzögerungen müssen verhindert werden, da sie den Aufwärtstrend der Preise für Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten zu Lasten der Verbraucher verstärken. Der administrative Aufwand für die Identifizierung von Ersatzteilen darf nicht erschwert werden, um den Aufwand in den Werkstätten zu minimieren sowie Kostensteigerungen zu Lasten der Verbraucher zu vermeiden. Dazu bedarf es einer ausdrücklichen Festlegung in den Leitlinien zur Kfz-GVO.
- In RdNr 70 der aktuellen Leitlinien zur Kfz-GVO wird klargestellt, dass der Zugang zu den Netzen zugelassener Werkstätten i.A. allen Unternehmen offensteht, die die Qualitätskriterien des jeweiligen Herstellers erfüllen. Diesem Ansatz ist die deutsche Rechtsprechung nicht gefolgt. Deshalb erscheint es notwendig, die Leitlinien dahingehend zu konkretisieren, dass die Erfüllung von Qualitätskriterien das alleinige Kriterium für die Frage der Aufnahme einer Werkstatt in das Netz darstellen sollten. Zudem sollte klargestellt werden, dass qualitative Standards keine überobligatorischen Anforderungen an die Werkstätten stellen und in keiner Weise den Wettbewerb beschränken dürfen.
- In den Leitlinien zur Vertikal-GVO hat sich die EU-Kommission ausführlich mit echten Agentursystemen befasst. Daneben betreiben Hersteller jedoch Mischsysteme aus einem Vertragshändlersystem und einem unechten Agentursystem. Der Händler handelt also teilweise als unselbständiger Agent, teilweise als selbständig agierender Unternehmer. Beide Systeme fallen unter die Vertikal-GVO. Allerdings fehlen spezifische Ausführungen zum unechten Agentursystem, die den wettbewerblichen Risiken dieser Mischform gerade im Autovertrieb gerecht werden. Zu befürchten ist, dass beim unechten Agentursystem die Vergütung gekürzt wird, obwohl ein großer Teil der Risiken beim Agenten verbleibt. Damit kann beispielsweise die ausdrücklich von der Kommission klargestellte Möglichkeit des Agenten zur Teilung der Provision mit dem Kunden faktisch begrenzt werden. Da gleichzeitig die Kosten der Aktivität des Händlers als Agent auf diejenigen Geschäftstätigkeiten verlagert werden, bei denen er (noch) als Vertragshändler agiert, wird insoweit auch hier der Preisspielraum des Händlers beschnitten. Der ZDK regt daher an, ergänzend zu den Leitlinien zur Vertikal-GVO in den Leitlinien zur Kfz-GVO ausdrücklich klarzustellen, dass bei einem derartigen (dual role) System die dem jeweiligen System zuzurechnenden Kosten und Risiken und die dem entsprechenden Vergütungen jederzeit nachvollziehbar festgelegt sein müssen. Nur so kann eine unzulässige Preisbindung durch den Hersteller vermieden werden.

**Herausgeber:**

Wirtschaftsgesellschaft des  
Kraftfahrzeuggewerbes mbH  
Bonn

**Im Auftrag:**

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
Zentralverband (ZDK)  
Franz-Lohe-Str. 21  
53129 Bonn

Mohrenstr. 20/21  
10117 Berlin

[www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

**Verantwortlich:**

Antje Woltermann

**Verfasser:**

Antje Woltermann

**Foto:**

Jacky – AdobeStock

**Haftungsausschluss:**

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie nach bestem Wissen und Gewissen erstellt worden ist, kann keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen übernommen werden.

**Copyright und Rechtsvorbehalt:**

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

**Erscheinungsdatum:**

15. Dezember 2022

© Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.



Zentralverband Deutsches  
Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)