

# Garantiert richtig vergütet



**Die Bundeswettbewerbsbehörde hat in ihrer Prüfung auch die Garantie-Vergütung der Hersteller unter die Lupe genommen und damit die Position der Händler verbessert.**

Von Dr. Martin Brenner



Dr. Martin Brenner

**B**ereits in der Jänner-Ausgabe 2018 haben wir umfassend über die Stellungnahme der Bundeswettbewerbsbehörde zur betriebswirtschaftlich und finanziell angespannten Situation vieler Kfz-Vertragshändler informiert. Auf Basis der von der Wirtschaftskammer Österreich zusammengetragenen Fallbeispiele hat die Bundeswettbewerbsbehörde auch mögliche Missbräuche marktbeherrschender Stellung der Hersteller im Zusammenhang mit der Vergütung von Leistungen untersucht, die Vertragswerkstätten regelmäßig im Rahmen von Gewährleistung und Herstellergarantie erbringen.

Die Ausgangssituation scheint nur allzu bekannt: Da rund 40 Prozent der Gesamtkosten der Fahrzeughaltung auf Service und Instandhaltung entfallen, werden zur Ermittlung der Erhaltungskosten eines Fahrzeuges von diversen Fachzeitschriften auch die Aufwendungen im Zusammenhang mit erwartbaren Reparaturen eingespeist. Dies führt dazu, dass der zeitliche Aufwand für anfallende Reparaturarbeiten

**„Der zwingende Aufwandsersatz ist zuzusprechen. Als klassische Beispiele werden der Aufwand für Fehlersuche und Probefahrten erkannt.“**

von Herstellern nach außen bewusst nach unten gedrückt wird, um die Gesamtkosten des Fahrzeuges für den Kunden vergleichbar niedrig zu halten. Dieser Umstand wirkt sich jedoch auch negativ auf die Richtzeiten aus, die Vertragswerkstätten für die Durchführung von Garantie- und Gewährleistungsarbeiten von ihren Herstellern vorgegeben bekommen. Diese Richtzeiten haben daher mit dem tatsächlichen zeitlichen

Aufwand, der für die Arbeiten aufzuwenden ist, in der Praxis erfahrungsgemäß nur sehr wenig zu tun.

Die Bundeswettbewerbsbehörde attestiert diesbezüglich den Herstellern zwar ein nachvollziehbares Interesse, die Vergütung solcher Leistungen durch Vorgabe von Richtzeiten und Pauschalsätzen zu standardisieren, wodurch eine Reduktion des Verwaltungsaufwandes sowie ein Schutz vor ungerechtfertigten Ansprüchen sichergestellt werden kann.

Auf der anderen Seite wurde jedoch bereits im Zusammenhang mit der Etablierung des Kraftfahrzeugsektor-Schutzgesetzes (KraSchG) das Interesse der Vertragswerkstätten anerkannt, deren notwendigen und nützlichen Aufwand für durchgeführte Garantie- und Gewährleistungsarbeiten zu ersetzen. Ähnlich, wenn auch nicht explizit im Gesetz erwähnt, werden wohl auch Rückrufaktionen der Hersteller einzuordnen sein.

## Konkrete Sachverhalte

Stellt hinsichtlich des Aufwandsersatzes bereits § 5 KraSchG eine explizite Sonderregelung und Ergänzung zu § 933b ABGB dar, hat die Bundeswettbewerbsbehörde nunmehr in ihrer Stellungnahme konkrete Sachverhalte ermittelt, die den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung durch die Importeursseite zumindest indizieren.

Dazu zählt zunächst insbesondere eine systematische Festsetzung der Richtzeiten unter die tatsächlich für die Mängelbehebung erforderlichen Zeiten. Hier gäbe es natürlich unter Fachleuten trefflich Gelegenheit zu streiten, welcher Reparaturaufwand tatsächlich nützlich und notwendig ist, eine Frage, die eher zwischen Kfz-technischen Sachverständigen als unter Juristen zu heftigen Auseinandersetzungen führen könnte.



Auch die parlamentarischen Erläuterungen berichten über die Phase der Gesetzeswerdung, dass in zahlreichen Verhandlungen zwischen Händler- und Herstellervertretern lange Zeit kein Einvernehmen darüber erzielt werden konnte, welche Vergütung die Betreiber von Kfz-Werkstätten für Garantie- und Gewährleistungsarbeiten erhalten sollen. Schließlich konnten sich die Händler darauf verständigen, dass der zwingende Aufwandsersatz zuzusprechen ist, ein Gewinnaufschlag unter dem Titel des Aufwandsersatzes jedoch nicht.

Vorurteilsfrei leichter zu überprüfen ist sicher, ob Zeiten für die notwendige Vor- und Nachbearbeitung im Zusammenhang mit Garantie- und Gewährleistungsarbeiten vom Hersteller systematisch nicht vergütet werden. Als geradezu klassische Beispiele wird in dieser Fallgruppe von der Bundeswettbewerbsbehörde der Aufwand für Fehlersuche und Probefahrten erkannt.

Auch Gemeinkosten, die für die Aufrechterhaltung des Betriebes einer Kfz-Werkstatt bzw. eines Ersatzteillagers erforderlich sind, sind von den Herstellern zu vergüten.

### Aftersales sichert wirtschaftliches Überleben

Allen Betroffenen ist bekannt, dass das Aftersales-Geschäft tatsächlich für viele Betriebe der einzige Grund ist, warum sie wirtschaftlich überhaupt noch in der Lage sind, einen Kfz-Betrieb zu führen. Die KMU Forschung Austria hat im Auftrag des Bundesgremiums des Kfz-Handels, der Bundesinnung der Kfz-Techniker und des Verbandes der österreichischen Kfz-Betriebe (VÖK) im Jahr 2015 eine detaillierte Untersuchung durchgeführt. Das Ergebnis zeigte, dass im Durchschnitt der analysierten Vollkostenrechnungen das Ergebnis im Neuwagenverkauf 2013 bei -2,80 Prozent lag. Das bedeutet, dass die Kfz-Einzelhändler beim Neuwagenverkauf im Durchschnitt einen Verlust in Höhe von 2,80 Prozent des Verkaufserlöses realisiert haben. Dieser Verlust konnte von vielen Betrieben lediglich durch entsprechende Einnahmen im Aftersales kompensiert werden.

### Garantie nicht als Verlustgeschäft

Umso bedeutsamer wiegt daher das Interesse der Vertragswerkstätten, die Abwicklung von Gewähr-

leistungs- und Garantiearbeiten zumindest nicht als Verlustgeschäft zu führen oder indirekt die Garantievorsprechen des Lieferanten zu finanzieren. Diese Befürchtung gilt umso mehr, je höher der Anteil von Garantie- und Gewährleistungsreparaturen am gesamten Werkstattaufkommen ist, was gerade bei etablierten Markenhändlern eine nicht unerhebliche Größe markiert.

**„Das unrichtige Ausfüllen eines Garantieantrages darf nicht bereits per se zur Verweigerung der Abgeltung des Aufwandes führen.“**

Angesichts dieser Voraussetzungen ist es aus Sicht der Vertragswerkstätten auch wenig hilfreich, wenn vonseiten des Importeurs übertriebene Formvorschriften zum Anlass genommen werden, die Vergütung tatsächlich erbrachter Leistungen zu verweigern. Auch dieser Fallkonstellation wurde von der Bundeswettbewerbsbehörde zumindest der Anschein wettbewerbswidrigen Verhaltens attestiert.

Das beispielsweise unrichtige Ausfüllen eines Garantieantrages darf daher, die Redlichkeit der antragstellenden Werkstätte vorausgesetzt, nicht bereits per se zur Verweigerung der Abgeltung des mit den Garantiearbeiten verbundenen Aufwandes führen.

Zusammengefasst ist daher an dieser Stelle der Aufruf zu einer wehrhaften Verbandsvertretung zu erneuern, der im Interesse seiner Mitglieder und Zusammenarbeit mit den Importeuren daran arbeiten sollte, jene Verhaltensweisen abzustellen, die von der Bundeswettbewerbsbehörde als Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung deklariert wurden. •

**BWB**  
BUNDESWETTBEWERBSBEHÖRDE

Stellungnahme der Bundeswettbewerbsbehörde  
zu vom Bundesgremium des Fahrzeughandels übermittelten  
Beispielsachverhalten im Bereich des Kfz-Vertriebs

Die Bundeswettbewerbsbehörde nennt Beispiele für den Missbrauch der marktbeherrschenden Stellung