

Garantie und Gewährleistung: Weiterhin ein heißes Eisen

— Immer wieder wird der GVA von aufmerksamen Verbrauchern und Werkstätten auf irreführende Aussagen von Fahrzeugherstellern bezüglich Garantie und Gewährleistung hingewiesen.

Die Unsicherheit ist groß, obwohl die Rechtslage durchaus klar ist.

Irreführende Aussagen zu Garantie und Gewährleistung in der Werbung, im Internet oder gar in Fahrzeughandbüchern bzw. Serviceheften: Der GVA geht im Interesse seiner Mitglieder und letztlich auch der Verbraucher nahezu im Wochentakt konsequent gegen wettbewerbsrechtliche Verstöße in diesem Bereich vor.

Dabei sind die Regeln klar und auch den Akteuren auf Seiten der Fahrzeughersteller bekannt: Die Gewährleistung des Herstellers darf nicht davon abhängig gemacht werden, dass der Endverbraucher die nicht unter die Gewährleistung fallenden Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten nur innerhalb des Netzes zugelassener Werkstätten ausführen lässt, heißt es in den begleitenden Leitlinien zur „Aftermarket-GVO“ (EU) Nr. 461/2012. Aus dem „Juristendeutsch“ übersetzt, bedeutet das, die Ansprüche eines Autofahrers aus der

gesetzlichen Gewährleistung können durch Wartung oder Inspektion in einer freien Werkstatt bzw. Verschleiß- und Unfallreparaturen nicht in Gefahr geraten. Darüber hinaus hat die EU-Kommission bekundet, dass das gleiche für kostenlose Neuwagengarantien gilt, die Fahrzeughersteller zumeist gewähren. Für die Verbraucher ist in erster Linie entscheidend, dass die Inspektion gemäß Herstellervorgaben erfolgt.

Aufgrund der klaren Rechtslage ist die Frage angebracht, warum es dennoch immer wieder zu solchen Verstößen gegen das Wettbewerbsrecht kommt. Generell lässt sich sagen, dass Fahrzeughersteller verschiedentlich ein Bestreben erkennen lassen, den Reparaturmarkt für sich zu monopolisieren. Ein möglicher Grund dafür ist leicht auszumachen: Die Autokonzerne erzielen in der Regel einen Großteil ihres Gewinns im Aftersales-Geschäft, während das Neufahrzeuggeschäft besonders in Europa immer schwieriger wird. Ein Mittel dazu sehen sie offenkundig in einer langfristigen Bindung der Autofahrer an ihre gebundenen Servicebetriebe. Das Spiel mit den (sachlich unbegründeten) Ängsten der Autofahrer, Ansprüche aus Garantie und Gewährleistung zu verlieren, wenn das Fahrzeug in einer freien Werkstatt gewartet wird, scheint dabei ein gern genutztes Instrument zu sein.

Darüber hinaus neigen Fahrzeughersteller verstärkt dazu, besonders langfristig laufende Neuwagengarantien mit Werkstattbindung in den Markt zu bringen. Dabei hat die EU-Kommission bereits in der „alten“ Kfz-GVO von 2002 festgelegt – und in der „Aftermarket-GVO“ 2010 unterstrichen – dass Fahrzeughersteller ihre Garantiebedingungen nicht dazu missbrauchen

dürfen, regelmäßige Inspektionen ihren Vertragswerkstätten vorzubehalten.

Die Wettbewerbsbehörden in Europa werden zunehmend auf das Thema aufmerksam. So erzielte der schwedische Kfz-Teilehändlerverband SBF einen juristischen Erfolg gegen die „7 Jahre Hersteller-Garantie“ von KIA. Der schwedische Wettbewerbsgerichtshof hat entschieden, dass die KIA-Garantiebedingung, wonach Fahrzeugbesitzer ihr Fahrzeug innerhalb der Garantiezeit in einem autorisierten Servicebetrieb warten lassen müssen, nicht mit Anforderungen der „Aftermarket-GVO“, die den gesetzlichen Wettbewerbsrahmen des Kfz-Ersatzteilmarktes bildet, konform geht.

Die GVO beschreibt, unter welchen Voraussetzungen eine ganze Gruppe von Vertriebsvereinbarungen mit dem allgemeinen Kartellrecht vereinbar ist. Sofern weder der Marktanteil des Lieferanten noch der des Käufers 30% überschreitet, bietet die GVO einen „sicheren Hafen“, in dem Unternehmen sicher sein können, dass ihre Verträge die Anforderungen des Wettbewerbsrechts erfüllen. Hierfür müssen sich die Nutznießer solcher Freistellungen an spezifische Vorschriften halten, die in der GVO enthalten sind. Das schwedische Gericht hat festgestellt, dass KIA mit seinen Garantiebedingungen gegen diese Vorschriften verstoßen hat.

Der GVA war vor einigen Jahren juristisch gegen eine Fünfjahres-Garantie einer anderen Fahrzeugmarke vorgegangen, dabei aber erfolglos geblieben. Schon damals hat das Gericht aber festgehalten, dass eine längere Garantielaufzeit und eine Pflicht der Vertragswerkstatt zum Einsatz von OEM-Teilen den Wettbewerb im Werkstattmarkt unzulässig beschränken könne, insbesondere wenn mehrere Hersteller parallele Aktionen langfristig anbieten. Da solche langfristigen Garantien mittlerweile weit verbreitet sind, ist dieser Fall nun eingetreten und das schwedische Urteil könnte einen europaweiten Signalcharakter haben.



Ein neues Urteil in Schweden sorgt für Aufsehen