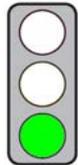


Stand: 22. Februar 2010

## KERNPUNKTE

**Ziel der Verordnung:** Bestimmte vertikale Vereinbarungen zwischen Kfz-Herstellern und -Händlern sowie zwischen Kfz-Herstellern und Vertragswerkstätten sollen als wettbewerbsrechtlich unbedenklich gelten.

**Betroffene:** Kfz-Hersteller, Ersatzteilanbieter, Kfz-Händler und Werkstätten.



**Pro:** (1) Die Verordnung erhöht die Rechtssicherheit und entlastet Unternehmen und Wettbewerbsbehörden von Einzelfallprüfungen.

(2) Die Kfz-Gruppenfreistellung verstärkt den Wettbewerb insbesondere auf dem Markt für Instandsetzung von Kfz und den Vertrieb von Kfz-Ersatzteilen.

**Contra:** –

## INHALT

### Titel

**Entwurf** [ohne Nummer] vom 21. Dezember 2009 für eine **Verordnung** der Kommission **über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 AEUV auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen (GVO)** und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen **im Kraftfahrzeugsektor** und

**Entwurf** vom 21. Dezember 2009 für eine **Bekanntmachung** der Kommission **über ergänzende Leitlinien für vertikale Beschränkungen** in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugteilen

### Kurzdarstellung

Hinweis: Artikelangaben verweisen auf den Verordnungsentwurf, Randnummernangaben auf den Leitlinienentwurf.

#### ► Hintergrund

- Vereinbarungen zwischen Unternehmen, die den Wettbewerb innerhalb der EU behindern, sind grundsätzlich verboten (Art. 101 Abs. 1 AEUV). Allerdings ist eine Vereinbarung von diesem Verbot freigestellt, wenn auch die Verbraucher von ihr profitieren (Art. 101 Abs. 3 AEUV). Dies ist häufig bei „vertikalen Vereinbarungen“ der Fall.
- „Vertikale Vereinbarungen“ werden zwischen zwei oder mehr Unternehmen geschlossen, von denen jedes auf einer anderen Ebene derselben Produktions- oder Vertriebskette tätig ist. Ein Beispiel hierfür sind Liefer- und Vertriebsvereinbarungen für End- und Zwischenprodukte mit dem Ziel, die Vertriebskosten zu senken.
- Die Kommission kann durch Gruppenfreistellungsverordnungen (GVOen)
  - Gruppen von wettbewerbskonformen Vereinbarungen definieren und
  - diese vom Verbot des Art. 101 Abs. 1 AEUV freistellen.
- Vereinbarungen, die nicht durch eine GVO gedeckt sind, gelten nicht per se als wettbewerbswidrig, müssen aber einer Einzelfallprüfung unterzogen werden.

#### ► Ziel der Kfz-GVO

- Ziel des Entwurfs ist es, die zum 31. Mai 2010 auslaufende Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Kfz-Sektor (Pkw und Nutzfahrzeuge) [Verordnung (EG) Nr. 1400/2002] in veränderter Form fortzuführen.
- Ziel der Leitlinien ist es, Unternehmen eine Orientierungshilfe für eine Selbstprüfung zu geben, ob eine vertikale Vereinbarung mit dem europäischen Wettbewerbsrecht vereinbar ist (Rn. 1).

#### ► Vertikale Vereinbarungen bezüglich des Vertriebs neuer Kfz

- Für Vereinbarungen über den Vertrieb neuer Kfz gelten
  - bis 31. Mai 2013 die Kfz-GVO (EG) Nr. 1400/2002 sowie der dazugehörige Leitfad (Art. 2) und
  - ab 1. Juni 2013 bis 31. Mai 2020 die Allgemeine Vertikal-GVO und die Allgemeinen Vertikal-Leitlinien (Art. 3).
- Nach Auffassung der Kommission unterscheidet sich der Vertrieb neuer Kfz hinsichtlich Wettbewerbsbeeinträchtigungen nicht von anderen Sektoren. Deshalb sollen diesbezügliche Vereinbarungen nach den Freistellungsvoraussetzungen der „Allgemeinen Vertikal-GVO“ und den dazugehörigen „Allgemeinen Vertikal-Leitlinien“ beurteilt werden [Entwurf K(2009) 5365/23 vom 28. Juli 2009; vgl. [CEP-Kurzanalyse](#)].
- Nach den Freistellungsvoraussetzungen der Allgemeinen Vertikal-GVO darf insbesondere keines der beteiligten Unternehmen über einen Marktanteil von mehr als 30% verfügen, um von den Vorteilen der GVO zu profitieren („Marktanteilsschwelle“, Art. 3 Allgemeine Vertikal-GVO).

► **Vertikale Vereinbarungen bezüglich des Kfz-Anschlussmarkts**

- Für Vereinbarungen, die den Markt für Kfz-Ersatzteile sowie Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen („Anschlussmarkt“) betreffen, gilt vom 1. Juni 2010 bis zum 31. Mai 2020 die vorliegende neue Kfz-GVO.
- Nach Auffassung der Kommission ist die Allgemeine Vertikal-GVO ungenügend, um auf dem Anschlussmarkt einen wirksamen Wettbewerb zwischen Vertragswerkstätten sowohl untereinander als auch mit unabhängigen Werkstätten sicherzustellen.
- Für den Anschlussmarkt sollen – zusätzlich zu den Freistellungsvoraussetzungen der Allgemeinen Vertikal-GVO – strengere Freistellungsvoraussetzungen gelten („Kernbeschränkungen“, Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Art. 5).
- „Kernbeschränkungen“ begründen die widerlegbare Vermutung, dass eine vertikale Vereinbarung insgesamt wettbewerbswidrig ist. Sie führen zur Unwirksamkeit der gesamten Vereinbarung.
- Die zusätzlichen Kernbeschränkungen für den Anschlussmarkt verbieten Vereinbarungen,
  - die den Verkauf von Ersatzteilen durch Vertragswerkstätten oder -händler an unabhängige Werkstätten einschränken (Art. 5 lit. a und R. 21),
  - die die Möglichkeiten eines Anbieters von Ersatzteilen, Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen beschränken, solche Waren an Händler, Werkstätten oder Verbraucher zu verkaufen (Art. 5 lit. b und R. 22) oder
  - die es einem Zulieferer von Bauteilen für die Erstmontage verbieten, sein Waren- oder Firmenzeichen auf diesen Teilen sichtbar anzubringen (Art. 5 lit. c und R. 23). Dies soll Originalteileanbietern den Zugang zu den Kfz-Anschlussmärkten erleichtern.
- Nach den Freistellungsvoraussetzungen der Allgemeinen Vertikal-GVO darf insbesondere der Weiterverkauf von Ersatzteilen an unabhängige Werkstätten oder Verbraucher nicht eingeschränkt werden (Art. 4 lit. e Allgemeine Vertikal-GVO).

► **Vertikale Vereinbarungen über selektive Vertriebssysteme**

„Selektive Vertriebssysteme“ sind sowohl im Kfz-Vertrieb („Vertragshändler“) als auch im Kfz-Anschlussmarkt („Vertragswerkstätten“) weit verbreitet. Dabei verpflichtet sich der Anbieter, Vertragswaren oder -dienstleistungen nur an Händler zu verkaufen, die aufgrund „festgelegter Merkmale“ ausgewählt werden (Art. 1 Abs. 1 lit. e).

– **Selektive Vertriebssysteme und Gruppenfreistellungsverordnungen**

- Selektive Vertriebssysteme werden nur freigestellt, wenn sie sowohl die Voraussetzungen der Allgemeinen Vertikal-GVO als auch die Voraussetzungen der Kfz-GVO erfüllen.
- Zwei Freistellungsvoraussetzungen der Allgemeinen Vertikal-GVO beziehen sich ausdrücklich auf selektive Vertriebssysteme. Demnach werden selektive Vertriebssysteme nicht freigestellt, wenn sie Vereinbarungen enthalten, die
  - „Querlieferungen“ zwischen Händlern eines selektiven Vertriebsnetzes beschränken, auch wenn diese auf verschiedenen Handelsstufen tätig sind (Art. 4 lit. d Allgemeine Vertikal-GVO und Rn. 41) oder
  - den Verkauf an Endverbraucher durch Einzelhändler beschränken (Art. 4 lit. c Allgemeine Vertikal-GVO und Rn. 41); als Endverbraucher gelten auch Leasingunternehmen und Vermittler, die ein neues Kfz für einen bestimmten Kunden erwerben (Rn. 45 und 46).
- Eine weitere Freistellungsvoraussetzung der Allgemeinen Vertikal-GVO verbietet ferner, das Verkaufsgebiet oder die zu beliefernden Kundengruppen einzuschränken. Ausgenommen davon ist jedoch eine Beschränkung des Verkaufs an nicht zugelassene Händler durch Mitglieder eines selektiven Vertriebssystems (Allgemeine Vertikal-GVO Art. 4 lit. b sowie Rn. 41).
- Sind die Freistellungsvoraussetzungen erfüllt, ist es im Gegensatz zur auslaufenden Kfz-GVO möglich, Vereinbarungen zu treffen,
  - die einen Vertragshändler dazu verpflichten, auch Reparaturen und Wartung anzubieten [SEK(2009) 1052 und 1053, S. 8],
  - die es einem Vertragshändler untersagen, Verkaufsstellen außerhalb des ihm zugewiesenen Gebiets zu eröffnen [SEK(2009) 1052 und 1053, S. 8] oder
  - die Markenzwang (Vertrieb nur einer Marke) für maximal fünf Jahre vorsehen (Rn. 25). Dies gilt entsprechend für Vertragswerkstätten (Rn. 25).

– **Selektive Vertriebssysteme und Einzelfallprüfung**

- Erfüllen selektive Vertriebssysteme die Freistellungsvoraussetzungen der GVOen nicht, so muss im Einzelfall geprüft werden, ob die Vereinbarungen wettbewerbswidrig sind.
- Von besonderer Bedeutung ist die Einzelfallprüfung für den Anschlussmarkt, da die Netze von Vertragswerkstätten und Ersatzteilhändlern einer Marke in der Regel über der Marktanteilsschwelle von 30% liegen [SEK(2009) 1052 und 1053, S. 10].
- In der Regel sind selektive Vertriebssysteme insbesondere dann wettbewerbswidrig, wenn
  - sie dazu führen, dass unabhängigen Werkstätten bzw. Teilehändlern technische Informationen vorenthalten werden (Rn. 52),
  - die gesetzliche oder erweiterte Gewährleistung eines Herstellers davon abhängig gemacht wird, dass der Endverbraucher alle Reparaturen, einschließlich derer, die nicht unter die Gewährleistung fallen, bei einer Vertragswerkstatt ausführen lässt (Rn. 59),

- sie Vertragswerkstätten zum Verkauf von Neuwagen verpflichten (Rn. 61) oder
- Auswahlkriterien hinzukommen, die die Anzahl der in Frage kommenden Werkstätten unmittelbarer begrenzen, indem entweder ihre Zahl ausdrücklich festgelegt oder beispielsweise ein Mindestabsatz vorgeschrieben wird (quantitative selektive Vertriebsysteme).

► **Weitere Änderungen des aktuellen Entwurfs**

- Möchte eine Vertragspartei eine vertikale Vereinbarung nicht verlängern, sollte sie dies entsprechend des Verhaltenskodex der Automobilverbände ACEA und JAMA zwischen sechs Monaten und zwei Jahren im Voraus ankündigen (Rn. 7). In der auslaufenden Kfz-GVO waren diese Fristen Bestandteil der Freistellungsvoraussetzungen (Verordnung 1400/2002 Art. 3 Abs. 5).
- Auch bei Streitigkeiten zwischen Vertragsparteien verweist der aktuelle Leitlinien-Entwurf auf den Verhaltenskodex der Automobilverbände ACEA und JAMA (Rn. 7). Dieser ermöglicht es jeder Vertragspartei, einen unabhängigen Sachverständigen oder einen Schiedsrichter anzurufen. In der auslaufenden Kfz-GVO war dieses Recht eine Freistellungsvoraussetzung (Verordnung 1400/2002 Art. 3 Abs. 6).

**Änderung zum Status quo**

Siehe Inhalt.

**Subsidiaritätsbegründung**

Entfällt.

**Politischer Kontext**

Die Kommission wird möglichst schnell eine neue Kfz-GVO erlassen, um an die auslaufende Kfz-GVO anzuschließen. An die öffentliche Konsultation schließt sich die Anhörung des Beratenden Ausschusses an. Parallel zur Kfz-GVO wird die Kommission eine neue Allgemeine Vertikal-GVO erlassen, die am 1. Juni 2010 in Kraft tritt und die bestehende Allgemeine Vertikal-GVO ablöst.

Für den Kfz-Sektor sind die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und Nr. 595/2009 von besonderer Bedeutung, da sie den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für unabhängige Werkstätten sicherstellen.

**Politische Einflussmöglichkeiten**

Federführende Generaldirektion: GD Wettbewerb

**Formalien**

Kompetenznorm: Ermächtigung der Kommission gem. Art. 105 Abs. 3 AEUV i.V.m. Verordnung Nr. 19/65/EWG

Verfahrensart: Genehmigungsverfahren: Öffentliche Konsultation und Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen

**BEWERTUNG**

**Ökonomische Folgenabschätzung**

**Ordnungspolitische Beurteilung**

Vertikale Vereinbarungen können einerseits den Wettbewerb behindern, andererseits können sie auch eine effizienzsteigernde Wirkung haben. So kann beispielsweise eine Vereinbarung, welche Markenzwang vorsieht, die Kosten der Verbraucher erhöhen, verschiedene Kfz zu vergleichen. Gleichzeitig kann sie auch das Phänomen des „Trittbrettfahrens“ verhindern. Dies tritt etwa dann auf, wenn jeder Kfz-Hersteller darauf vertraut, dass ein anderer Hersteller Händlerschulungen durchführt. Hersteller wollen so Kosten sparen, um ihre Kfz billiger anbieten zu können als Konkurrenten.

**Ob die Nachteile einer vertikalen Vereinbarung die Vorteile überwiegen, hängt im Wesentlichen von zwei Kriterien ab.** Dies ist **zum einen die Marktmacht der beteiligten Unternehmen.** Hier gilt: Je größer die Marktmacht, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass vertikale Vereinbarungen insgesamt negative Auswirkungen haben. Es ist **zum anderen die Dauer von vertikalen Vereinbarungen.** So fördern Verträge, die Händler langfristig binden, zwar markenspezifische Investitionen. Sie können aber auch genutzt werden, um Konkurrenten aus dem Markt zu halten. **Beide Kriterien wurden im vorliegenden Entwurf aufgegriffen.** Sowohl die Grenze von 30% Marktanteil als auch die Dauer von fünf Jahren für Vereinbarungen mit Markenzwang stellen dabei einen guten Kompromiss dar.

**Die Unterscheidung zwischen Vertrieb von Neufahrzeugen und Anschlussmarkt ist ebenfalls gerechtfertigt.** Da der Wettbewerb auf dem Anschlussmarkt aufgrund der Markenspezifität weniger ausgeprägt ist als auf dem Markt für den Verkauf von Neufahrzeugen, benötigt ersterer restriktivere Bestimmungen, um sicherzustellen, dass eine vertikale Vereinbarung positive Wirkungen entfaltet. So können insbesondere unabhängige

Werkstätten einen beträchtlichen Wettbewerbsdruck auf die Vertragswerkstattnetze der Hersteller ausüben, wenn sie den in der GVO vorgesehenen Zugang zu technischen Informationen sowie Ersatzteilen erhalten.

#### Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

**Die Kfz-GVO entbindet zahlreiche Unternehmen von der Pflicht**, Vereinbarungen einzeln daraufhin **zu überprüfen, ob sie freistellungsfähig sind**. Die Kfz-GVO trägt somit zur Rechtssicherheit bei, vereinfacht Verwaltungsverfahren und senkt die Befolgungskosten der Unternehmen.

**Auf dem Anschlussmarkt steigen Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten, da** auch unabhängige Werkstätten Zugang zu allen Ersatzteilen bekommen sollen und **missbräuchliche Gewährleistungspraktiken**, die unabhängige Werkstätten benachteiligt haben, **nicht mehr ohne weiteres möglich sind**.

#### Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Bei unabhängigen Werkstätten ist mit einem Beschäftigungswachstum zu rechnen. Bei Vertragswerkstätten wird die Beschäftigung hingegen eher sinken, da der Wettbewerb zwischen Vertragswerkstätten und unabhängigen Werkstätten verschärft wird. Die Gesamtwirkung ist somit unbestimmt.

#### Folgen für die Standortqualität Europas

Vernachlässigbar.

## Juristische Bewertung

### Kompetenz

Die EU kann vom Verbot wettbewerbswidriger Vereinbarungen (Art. 101 Abs. 1 AEUV) Ausnahmen erteilen (Art. 101 Abs. 3 AEUV). Die Kommission ist ermächtigt, Verordnungen zu Freistellungsvoraussetzungen mit beschränkter Dauer zu erlassen (Art. 105 Abs. 3 AEUV i.V.m. Verordnung Nr. 19/65/EWG).

### Subsidiarität

Da das Wettbewerbsrecht in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt (Art. 3 Abs. 1 lit. b AEUV), ist das Subsidiaritätsprinzip nicht anwendbar (vgl. Art. 5 Abs. 3 AEUV).

### Verhältnismäßigkeit

Es ist verhältnismäßig, dass die nach der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 festgelegten Freistellungsbedingungen für den Bezug, Kauf oder Weiterverkauf neuer Kfz übergangsweise bis zum 31. Mai 2013 gelten sollen. Dies ist erforderlich, um Spielraum zu geben, bestehende Vereinbarungen an die neue Rechtslage anzupassen. Im Vertrauen auf diese Regelungen getätigten und markenspezifisch ausgerichteten Investitionen sollen eine Chance haben, sich zu amortisieren (Rn. 14).

Auch die Regelungen für den Anschlussmarkt gehen in ihrer Eingriffstiefe nicht über das nötige Maß hinaus.

### Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch.

### Vereinbarkeit mit deutschem Recht

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen als Regelung zu freigestellten Vereinbarungen im deutschen Recht (§ 2 Abs. 2 GWB) nimmt auf die europäischen GVO direkt Bezug, so dass deren Freistellungsvoraussetzungen auch für rein deutsche Sachverhalte gelten.

## Mögliche zukünftige Folgemaßnahmen der EU

Nicht erkennbar.

## Zusammenfassung der Bewertung

Der vorliegende Entwurf erhöht die Rechtssicherheit und entlastet Unternehmen sowie Wettbewerbsbehörden von Einzelfallprüfungen. Die Unterscheidung zwischen Vertrieb von Neufahrzeugen und Anschlussmarkt ist ebenfalls sinnvoll. Die Verlängerung der aktuellen Kfz-GVO für den Handel mit Neufahrzeugen bis zum 31. Mai 2013 ist sachgerecht, da Investitionen in diesem Bereich häufig langfristig sind. Gleichzeitig ist es sinnvoll, dass der Handel mit Neuwagen nach dieser Zeit in den Geltungsbereich der Allgemeinen Vertikal-GVO fällt und somit von unnötigen Belastungen befreit wird.

Auch auf dem Anschlussmarkt steigen Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten, da unabhängige Werkstätten Zugang zu technischen Informationen und Ersatzteilen bekommen und missbräuchliche Gewährleistungspraktiken, die unabhängige Werkstätten benachteiligt haben, nicht mehr ohne weiteres möglich sind.