



## Kartellrecht: Kommission veröffentlicht Ergebnisse der Evaluierung der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung

Brüssel, 28. Mai 2021

Die Europäische Kommission hat heute einen Evaluierungsbericht und eine [Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen](#) veröffentlicht, in denen die Ergebnisse ihrer Evaluierung der Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor zusammengefasst sind.

Im Rahmen der Evaluierung sollte ermittelt werden, inwieweit die Vorschriften für vertikale Vereinbarungen in der Automobilbranche ihren Zweck erfüllen, sodass die Kommission entscheiden kann, ob sie die Verordnung auslaufen lassen, ohne Änderungen verlängern oder überarbeiten sollte.

Die Evaluierung bezog sich auf den gesamten für den Kraftfahrzeugsektor geltenden Rahmen, der die [Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor](#) (Kfz-GVO), die [Ergänzenden Leitlinien](#) sowie die [Gruppenfreistellungsverordnung für vertikale Vereinbarungen](#) (Vertikal-GVO) und die [Leitlinien für vertikale Beschränkungen](#) umfasst, soweit diese für die Automobilindustrie gelten.

Die für Wettbewerbspolitik zuständige Exekutiv-Vizepräsidentin der Kommission Margrethe Vestager erklärte dazu: *„Unsere Evaluierung hat ergeben, dass die Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor es den Unternehmen der Automobilbranche erleichtert zu beurteilen, ob ihre Vereinbarungen mit den EU-Wettbewerbsvorschriften im Einklang stehen. Sie hat aber auch gezeigt, dass wir dem Aufkommen neuer Technologien und der zunehmenden Bedeutung von Daten für die Wettbewerbsdynamik in dieser Branche Rechnung tragen müssen. Deshalb wird die Kommission prüfen, wie diese Aspekte angegangen werden können, damit die Vorschriften für die sich rasch wandelnde Automobilindustrie weiterhin ihren Zweck erfüllen.“*

Im Dezember 2018 leitete die Kommission die Überprüfung der Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor ein, die am 31. Mai 2023 auslaufen wird. Im Rahmen der Evaluierung führte die Kommission eine umfassende Bestandsaufnahme durch und trug Informationen darüber zusammen, inwieweit die Vorschriften seit ihrer Annahme im Jahr 2010 ihren Zweck erfüllt haben. Diese Informationen wurden unter anderem den Beiträgen entnommen, die Interessenträger wie Fahrzeughersteller, Werkstätten, Händler, Verbraucher und andere Betroffene im Rahmen einer [öffentlichen Konsultation](#) von Oktober 2020 bis Januar 2021 übermittelt hatten.

### Ergebnisse der Evaluierung

Die Evaluierung ergab, dass sich das Wettbewerbsumfeld in der Kfz-Branche seit der letzten Evaluierung der Kommission im Jahr 2010 insgesamt nicht wesentlich verändert hat, dass der Sektor heute jedoch angesichts des ökologischen und des digitalen Wandels einem großen Transformationsdruck ausgesetzt ist.

Die Kommission analysierte das Wettbewerbsumfeld auf drei Märkten: i) Vertrieb von Kraftfahrzeugen, ii) Reparatur und Wartung von Kraftfahrzeugen und iii) Verkauf von Ersatzteilen.

- i) **Märkte für den Vertrieb von Kraftfahrzeugen:** Die Kommission stellte fest, dass im Pkw-Bereich nach wie vor starker Wettbewerb herrscht, während der Wettbewerb in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse weniger intensiv ist. Insgesamt kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Entscheidung von 2010, auf diese Märkte den allgemeinen vertikalen Rahmen anzuwenden, angemessen war.
- ii) **Märkte für die Reparatur von Kraftfahrzeugen:** Im Rahmen der Evaluierung wurde festgestellt, dass viele zugelassene Werkstätten über beträchtliche lokale Marktmacht verfügen und dass der markeninterne Wettbewerb innerhalb der Netze der zugelassenen Werkstätten durch strenge und detaillierte Qualitätskriterien beschränkt zu sein scheint. Der Evaluierung zufolge können unabhängige Werkstätten jedoch nur dann weiterhin erheblichen Wettbewerbsdruck ausüben, wenn sie Zugang zu wichtigen Vorleistungen wie Ersatzteilen, Werkzeugen, Schulungen, technischen Informationen und fahrzeuginternen Daten haben. Die Evaluierung ergab, dass der gegenwärtige Rahmen für diese Märkte geeignet ist, aber möglicherweise in gewissem Maße aktualisiert werden sollte, um der zunehmenden Bedeutung

von Daten Rechnung zu tragen.

- iii) **Märkte für Ersatzteile für Kraftfahrzeuge:** Die Evaluierung ergab, dass diese Märkte aufgrund bestimmter vertraglicher Vereinbarungen zwischen Erstausrüstern und Fahrzeugherstellern, die letztlich die Auswahl für die Endverbraucher einschränken, weniger flexibel sind. Nach dem aktuellen Erkenntnisstand war die Entscheidung von 2010, diese Märkte gesondert zu behandeln, angemessen.

In dem Evaluierungsbericht kommt die Kommission zu dem Schluss, dass sich der gegenwärtige Rahmen als für unterschiedliche Situationen geeignetes Instrument erwiesen hat. Einige Bestimmungen und strategische Zielsetzungen sollten dem Bericht zufolge jedoch möglicherweise aktualisiert werden. Die Kommission wird im kommenden Jahr die verschiedenen Ergebnisse analysieren und dabei auch die Ergebnisse der [laufenden Überprüfung der Vertikal-GVO](#) berücksichtigen. In dieser zukunftsorientierten Phase werden alle Interessenträger Gelegenheit haben, Anmerkungen und Vorschläge im Hinblick auf die künftige Gestaltung des Rahmens zu unterbreiten.

### **Nächste Schritte**

Die Kommission wird nun die Phase der politischen Entscheidungsfindung einleiten, um bis zum 31. Mai 2023 festzulegen, ob der geltende Kfz-Gruppenfreistellungsrahmen verlängert, überarbeitet oder beendet wird.

### **Hintergrund**

Vertikale Vereinbarungen sind Vereinbarungen, die zwischen zwei oder mehr auf unterschiedlichen Ebenen der Produktions- oder Vertriebskette tätigen Unternehmen geschlossen werden und die Bedingungen betreffen, zu denen die beteiligten Unternehmen Waren oder Dienstleistungen beziehen, verkaufen oder weiterverkaufen dürfen.

Artikel 101 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) untersagt Vereinbarungen zwischen Unternehmen, die den Wettbewerb beschränken. Nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV können solche Vereinbarungen jedoch für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, wenn sie unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenerzeugung oder Iverteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne den Wettbewerb auszuschalten.

Die Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor besagt, dass für Vereinbarungen über den Vertrieb von Neufahrzeugen die allgemeine Vorschrift der Kommission (d. h. die Gruppenfreistellungsverordnung für vertikale Vereinbarungen) gilt. Die Vertikal-GVO nimmt vertikale Vereinbarungen, die bestimmte Voraussetzungen erfüllen, vom Verbot des Artikels 101 Absatz 1 AEUV aus und schafft damit einen geschützten Bereich („Safe Harbour“) für sie. In den Leitlinien für vertikale Beschränkungen wird erläutert, wie die Vertikal-GVO auszulegen und anzuwenden ist und wie vertikale Vereinbarungen, die nicht in den geschützten Bereich der Vertikal-GVO fallen, zu prüfen sind.

In Bezug auf Vereinbarungen über den Verkauf oder Weiterverkauf von Kraftfahrzeugersatzteilen oder die Erbringung von Reparatur- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge sieht die Kfz-GVO vor, dass Artikel 101 Absatz 1 AEUV nicht gilt, sofern die betreffenden Vereinbarungen die Freistellungsbedingungen des allgemeinen Rahmens erfüllen und keine der in der Kfz-GVO aufgeführten Kernbeschränkungen enthalten.

### **Weitere Informationen**

Die Generaldirektion Wettbewerb hat auf einer spezifischen [Website](#) alle Beiträge der Interessenträger zur Evaluierung sowie nähere Informationen zu dem Konsultationsverfahren zusammengestellt.

IP/21/2673

Kontakt für die Medien:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Giulia ASTUTI](#) (+32 2 295 53 44)

[Maria TSONI](#) (+32 2 299 05 26)

Kontakt für die Öffentlichkeit: [Europe Direct](#) – telefonisch unter [00 800 67 89 10 11](#) oder per [E-Mail](#)