

DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSRAUM BETREFFENDE INFORMATIONEN

EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Bekanntmachung der EFTA-Überwachungsbehörde — Ergänzende Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen

(2012/C 307/03)

- A. Diese Bekanntmachung stützt sich auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Abkommen) und das Abkommen zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs (Überwachungs- und Gerichtshofübereinkommen).
- B. Die Europäische Kommission hat die Bekanntmachung „Ergänzende Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen“ veröffentlicht⁽¹⁾. In diesem rechtlich nicht bindenden Akt werden die Grundsätze dargelegt, auf die sich die Europäische Kommission bei der Beurteilung vertikaler Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Ersatzteilen gemäß Artikel 101 AEUV stützt.
- C. Nach Auffassung der EFTA-Überwachungsbehörde ist die vorerwähnte Bekanntmachung EWR-relevant. In dem Bestreben, im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum gleiche Wettbewerbsbedingungen aufrechtzuerhalten und eine einheitliche Anwendung der EWR-Wettbewerbsregeln zu gewährleisten, nimmt die EFTA-Überwachungsbehörde in Ausübung ihrer Befugnis nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b des Überwachungs- und Gerichtshofübereinkommens vorliegende Bekanntmachung an. Bei der Anwendung der einschlägigen EWR-Vorschriften auf Einzelfälle wird die Überwachungsbehörde sich nach den in dieser Bekanntmachung niedergelegten Grundsätzen und Regeln richten.

I. EINLEITUNG

1. Zweck der Leitlinien

1. Diese Leitlinien zeigen die Grundsätze auf, die für die Beurteilung spezifischer Fragen im Zusammenhang mit vertikalen Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Ersatzteilen nach Artikel 53 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (nachstehend „Artikel 53“ genannt) maßgeblich sind. Es handelt sich um begleitende Ausführungen zu dem in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakt (Verordnung (EU) Nr. 461/2010 der Kommission vom 27. Mai 2010)⁽²⁾ über die Anwendung von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (nachstehend „Kfz-Gruppenfreistellung“ genannt); sie sollen den Unternehmen Orientierungshilfen für die Selbstprüfung solcher Vereinbarungen geben.
2. Diese Leitlinien verschaffen Klarheit bei Fragen, die für den Kraftfahrzeugsektor von besonderer Bedeutung sind; dazu gehört die Auslegung einschlägiger Bestimmungen des in Nummer 2 des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EU) Nr. 330/2010 der Kommission vom 20. April 2010)⁽³⁾ über die Anwendung von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen⁽⁴⁾ (nachstehend „Allgemeine Vertikal-Gruppenfreistellung“ genannt). Sie berühren nicht die Anwendbarkeit der Leitlinien für vertikale

⁽¹⁾ ABl. C 138 vom 28.5.2010, S. 16.

⁽²⁾ ABl. L 129 vom 28.5.2010, S. 52, durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 91/2010 in Anhang XIV Nummer 4 Buchstabe b aufgenommen (ABl. L 277 vom 21.10.2010, S. 44, und EWR-Beilage Nr. 59 vom 21.10.2010, S. 13).

⁽³⁾ ABl. L 102 vom 23.4.2010, S. 1, durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 77/2010 in Anhang XIV Nummer 2 aufgenommen (ABl. L 244 vom 16.9.2010, S. 35, und EWR-Beilage Nr. 49 vom 16.9.2010, S. 34).

⁽⁴⁾ Vgl. Fußnote 3.

Beschränkungen⁽⁵⁾ (nachstehend „Allgemeine Vertikal-Leitlinien“ genannt) und müssen daher in Verbindung mit und ergänzend zu den Allgemeinen Vertikal-Leitlinien gelesen werden.

3. Die vorliegenden Leitlinien gelten sowohl für vertikale Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen, die die Bedingungen betreffen, unter denen die beteiligten Unternehmen Kraftfahrzeugersatzteile beziehen, verkaufen oder weiterverkaufen oder Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge erbringen dürfen, als auch für vertikale Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen, die die Bedingungen betreffen, unter denen die beteiligten Unternehmen neue Kraftfahrzeuge beziehen, verkaufen oder weiterverkaufen dürfen. Wie in Abschnitt II dargelegt, gelten für die letztgenannte Gruppe von Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen bis zum 31. Mai 2013 weiterhin die einschlägigen Bestimmungen des in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002⁽⁶⁾ über die Anwendung von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Aufkommens auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor). Für vertikale Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen betreffend den Bezug, den Verkauf oder den Weiterverkauf neuer Kraftfahrzeuge gelten diese Leitlinien daher erst ab dem 1. Juni 2013. Diese Leitlinien gelten nicht für vertikale Vereinbarungen außerhalb des Kraftfahrzeugsektors und dementsprechend können die darin dargelegten Grundsätze nicht zwangsläufig für die Beurteilung von Vereinbarungen in anderen Sektoren herangezogen werden.
4. Diese Leitlinien gelten unbeschadet der möglichen gleichzeitigen Anwendung von Artikel 54 des EWR-Abkommens auf vertikale Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor und berühren nicht die Auslegungen des EFTA-Gerichtshofs zur Anwendung von Artikel 53 des EWR-Abkommens auf vertikale Vereinbarungen oder des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Anwendung von Artikel 53 des EWR-Abkommens und Artikel 101 AEUV auf derartige vertikale Vereinbarungen.
5. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Analysen und Aussagen in diesen Leitlinien auf alle Handelsstufen. Die Begriffe „Anbieter“ und „Händler“⁽⁷⁾ werden für alle Handelsstufen verwendet. Die Allgemeine Vertikal-Gruppenfreistellung und die Kfz-Gruppenfreistellung werden im Folgenden zusammen die „Gruppenfreistellungen“ genannt.
6. Bei der Anwendung der in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze ist auf die faktischen und rechtlichen Umstände des Einzelfalls abzustellen. Die EFTA-Überwachungsbehörde wird die Leitlinien angemessen und flexibel anwenden⁽⁸⁾ und die Erfahrungen berücksichtigen, die sie bei ihren Durchsetzungs- und Marktbeobachtungsmaßnahmen sammelt.
7. Die bisherigen Erfahrungen bei der Durchsetzung der Wettbewerbsvorschriften im Kraftfahrzeugsektor zeigen, dass bestimmte Beschränkungen im Wege direkter vertraglicher Verpflichtungen oder durch indirekte Verpflichtungen oder indirekte Maßnahmen, die dieselbe Beeinträchtigung des Wettbewerbs bewirken, erzielt werden können. So kann ein Anbieter, der das Wettbewerbsverhalten eines Händlers beeinflussen möchte, beispielsweise auf Drohungen, Einschüchterungen, Warnungen oder Strafen zurückgreifen. Er kann auch Lieferungen verzögern bzw. aussetzen oder drohen, Verträge mit Händlern zu kündigen, die an ausländische Verbraucher verkaufen oder ein bestimmtes Preisniveau nicht einhalten. Sind die Vertragsbeziehungen transparent, so dürften die Hersteller in der Regel weniger Gefahr laufen, wegen Ausübung mittelbaren Drucks zur Erlangung wettbewerbswidriger Ergebnisse zur Rechenschaft gezogen zu werden. Die Transparenz von Geschäftsbeziehungen kann beispielsweise durch die Einhaltung eines Verhaltenskodexes erhöht werden. In solchen Kodexen können unter anderem von den Vertragslaufzeiten abhängige Kündigungsfristen sowie Entschädigungszahlungen für ausstehende vertragsspezifische Investitionen des Kfz-Händlers bei vorzeitiger Vertragskündigung ohne rechtfertigenden Grund und Schlichtungsverfahren als alternativer Streitbeilegungsmechanismus vereinbart werden. Wenn ein Anbieter einen solchen Verhaltenskodex in seinen Vereinbarungen mit Händlern und Werkstätten vorsieht, diesen Verhaltenskodex öffentlich zugänglich macht und dessen Bestimmungen einhält, wird dies bei der Beurteilung des Verhaltens des Anbieters im Einzelfall als relevanter Faktor betrachtet.

⁽⁵⁾ (noch nicht veröffentlicht).

⁽⁶⁾ ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30.

⁽⁷⁾ Händler auf der Einzelhandelsstufe werden im Kraftfahrzeugsektor gemeinhin als „Kfz-Händler“ bezeichnet.

⁽⁸⁾ Seit der Modernisierung der EWR-Wettbewerbsvorschriften liegt die Verantwortung für solche Analysen in erster Linie bei den an den Vereinbarungen beteiligten Unternehmen. Die EFTA-Überwachungsbehörde kann aber von sich aus oder auf eine Beschwerde hin untersuchen, ob die Vereinbarungen mit Artikel 53 des EWR-Abkommens vereinbar sind.

2. Gliederung der Leitlinien

8. Diese Leitlinien sind folgendermaßen gegliedert:
- a) Geltungsbereich der Kfz-Gruppenfreistellung und Beziehung zur Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung (Abschnitt II);
 - b) Anwendung der zusätzlichen Bestimmungen der Kfz-Gruppenfreistellung (Abschnitt III);
 - c) Beurteilung spezifischer Beschränkungen: Markenzwang und selektiver Vertrieb (Abschnitt IV).

II. GELTUNGSBEREICH DER KFZ-GRUPPENFREISTELLUNG UND BEZIEHUNG ZUR ALLGEMEINEN VERTIKAL-GRUPPENFREISTELLUNG

9. Die Kfz-Gruppenfreistellung gilt gemäß ihrem Artikel 4 für vertikale Vereinbarungen, die den Bezug, Verkauf oder Weiterverkauf von Kraftfahrzeugsatzteilen und die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge betreffen.
10. Mit Artikel 2 der Kfz-Gruppenfreistellung wird die Geltungsdauer der in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002) enthaltenen Bestimmungen betreffend vertikale Vereinbarungen über den Bezug, Verkauf oder Weiterverkauf neuer Kraftfahrzeuge bis zum 31. Mai 2013 verlängert. Gemäß Artikel 3 der Kfz-Gruppenfreistellung fallen vertikale Vereinbarungen über den Bezug, Verkauf und Weiterverkauf neuer Kraftfahrzeuge ab dem 1. Juni 2013 unter die Allgemeine Vertikal-Gruppenfreistellung⁽⁹⁾.
11. Die Unterscheidung in diesen neuen Rechtsvorschriften zwischen den Märkten für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge und den Kfz-Anschlussmärkten spiegelt die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen auf diesen Märkten wider.
12. Eine eingehende Marktanalyse, die aus dem Bericht zur Bewertung des in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 28. Mai 2008⁽¹⁰⁾) und der Mitteilung der Kommission „Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Kfz-Sektor“ vom 22. Juli 2009⁽¹¹⁾ hervorgeht, zeigt, dass im Bereich des Vertriebs neuer Kraftfahrzeuge keine erheblichen Beeinträchtigungen des Wettbewerbs bestehen, die diesen Bereich von anderen Wirtschaftszweigen unterscheiden und die Anwendung anderer Regeln erforderlich machen würden, die strenger sind als die der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung. Somit stellen die Anwendung einer Marktanteilsschwelle von 30 %⁽¹²⁾, die Nichtfreistellung bestimmter vertikaler Beschränkungen und die in der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellungsverordnung festgelegten Voraussetzungen in der Regel sicher, dass vertikale Vereinbarungen über den Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge die Voraussetzungen von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens erfüllen, so dass keine zusätzlichen Voraussetzungen erforderlich sind, die über die in anderen Sektoren geltenden Anforderungen hinausgehen.
13. Um allen Marktteilnehmern genügend Zeit für die Anpassung an die allgemeine Regelung zu geben und insbesondere langfristigen vertragsspezifischen Investitionen Rechnung zu tragen, wird die Anwendungsdauer des in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002) im Hinblick auf die Voraussetzungen, die sich auf vertikale

⁽⁹⁾ Die Tatsache, dass der in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannte Rechtsakt (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002) außer Kraft tritt und durch die in diesen Leitlinien erläuterten neuen Rechtsvorschriften ersetzt wird, bedeutet noch nicht, dass bestehende Verträge beendet werden müssen. Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofs vom 7. September 2006 in der Rechtssache C-125/05, *Vulcan Silkeborg A/S gegen Skandinavisk Motor Co. A/S*, Slg. 2006, S. I-7637.

⁽¹⁰⁾ SEK(2008) 1946.

⁽¹¹⁾ KOM(2009) 388.

⁽¹²⁾ Gemäß Artikel 7 der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung wird der Marktanteil in diesem Zusammenhang in der Regel anhand des Absatzwertes berechnet bzw., wenn keine entsprechenden Angaben vorliegen, anhand anderer verlässlicher Marktdaten einschließlich der Absatzmengen. In diesem Zusammenhang nimmt die EFTA-Überwachungsbehörde zur Kenntnis, dass die Industrie derzeit die Marktanteile beim Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge anhand der Menge von Kraftfahrzeugen berechnet, die der Anbieter auf dem relevanten Markt verkauft, zu dem alle Fahrzeuge gehören, die vom Kunden aufgrund ihrer Produkteigenschaften, ihrer Preise und ihres Verwendungszwecks als austauschbar oder substituierbar angesehen werden.

Vereinbarungen über den Bezug, Verkauf oder Weiterverkauf neuer Kraftfahrzeuge beziehen, um drei Jahre bis zum 31. Mai 2013 verlängert. Vom 1. Juni 2010 bis zum 31. Mai 2013 werden die Bestimmungen des in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002), die sich sowohl auf Vereinbarungen über den Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge als auch auf Vereinbarungen über den Bezug, Verkauf und Weiterverkauf von Kraftfahrzeugersatzteilen und/oder die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen beziehen, nur für erstere gelten. Während dieses Zeitraums sind die vorliegenden Leitlinien nicht für die Auslegung der Bestimmungen des in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 1400/2002) anwendbar. Stattdessen ist auf den Leitfaden⁽¹³⁾ zu der genannten Verordnung Bezug zu nehmen.

14. Für vertikale Vereinbarungen, die die Bedingungen betreffen, unter denen die beteiligten Unternehmen Kraftfahrzeugersatzteile beziehen, verkaufen oder weiterverkaufen und/oder Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge erbringen dürfen, gilt die Kfz-Gruppenfreistellung ab dem 1. Juni 2010. Dies bedeutet, dass diese Vereinbarungen nur dann nach Artikel 4 der Kfz-Gruppenfreistellung freigestellt sind, wenn sie die Voraussetzungen für eine Freistellung nach der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung erfüllen und darüber hinaus keine der in Artikel 5 der Kfz-Gruppenfreistellung genannten schwerwiegenden Wettbewerbsbeschränkungen, sogenannte Kernbeschränkungen, enthalten.
15. Da die Märkte für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und für den Vertrieb von Ersatzteilen in der Regel markenspezifisch sind, ist der Wettbewerb auf diesen Märkten weniger intensiv als auf dem Markt für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge. Aufgrund technologischer Fortschritte war es zwar möglich, die Zuverlässigkeit zu verbessern und die Wartungsintervalle zu verlängern, aber diese Entwicklung wird durch den Aufwärtstrend der Preise für einzelne Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten überholt. Auf den Ersatzteilmärkten stehen Teile, die das Markenzeichen des Kraftfahrzeugherstellers tragen, mit den Teilen der Originalteilanbieter (OES) und anderer Anbieter im Wettbewerb. So wird auf diesen Märkten und damit auch auf den Instandsetzungs- und Wartungsmärkten Preisdruck aufrechterhalten, da Ersatzteile einen großen Teil der durchschnittlichen Instandsetzungskosten ausmachen. Auf Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen insgesamt entfällt außerdem ein sehr großer Teil der gesamten Verbraucherausgaben für Kraftfahrzeuge, die ihrerseits einen erheblichen Posten im Budget eines durchschnittlichen Verbrauchers darstellen.
16. Mit Blick auf besondere Wettbewerbsprobleme auf den Kfz-Anschlussmärkten wird die Allgemeine Vertikal-Gruppenfreistellung in der Kfz-Gruppenfreistellung um drei zusätzliche Kernbeschränkungen für Vereinbarungen über die Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen und Vereinbarungen über die Lieferung von Ersatzteilen ergänzt. Weitere Erläuterungen zu diesen zusätzlichen Kernbeschränkungen enthält Abschnitt III dieser Leitlinien.

III. ANWENDUNG DER ZUSÄTZLICHEN BESTIMMUNGEN IN DER KFZ-GRUPPENFREISTELLUNG

17. Vereinbarungen, die Kernbeschränkungen enthalten, fallen nicht unter die Gruppenfreistellung. Diese Beschränkungen sind in Artikel 4 der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung und Artikel 5 der Kfz-Gruppenfreistellung aufgeführt. Wenn eine Vereinbarung eine solche Beschränkung enthält, wird vermutet, dass sie unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fällt. Da in diesem Fall auch vermutet wird, dass die Vereinbarung die Voraussetzungen von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens wahrscheinlich nicht erfüllt, findet die Gruppenfreistellung keine Anwendung. Diese Vermutung kann jedoch widerlegt werden, so dass die Unternehmen im Einzelfall die Einrede der Effizienz nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens erheben können.
18. Die Wettbewerbspolitik der EFTA-Überwachungsbehörde im Kraftfahrzeugsektor zielt unter anderem darauf ab, den Zugang von Ersatzteilherstellern zu den Kfz-Anschlussmärkten zu schützen und auf diese Weise sicherzustellen, dass konkurrierende Ersatzteilmarken sowohl unabhängigen und zugelassenen Werkstätten als auch Teilegroßhändlern zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit solcher Teile bringt für die Verbraucher große Vorteile, da häufig erhebliche Preisunterschiede zwischen Teilen, die von Kraftfahrzeugherstellern verkauft oder weiterverkauft werden und anderweitigen Teilen mit anderen

⁽¹³⁾ Leitfaden zur Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 — *Kraftfahrzeugvertrieb und -Kundendienst in der Europäischen Union*.

Markenzeichen bestehen. Anderweitige Teile für mit dem Markenzeichen der Kraftfahrzeughersteller versehene Originalteile (OEM-Teile) sind unter anderem von Originalteilanbietern hergestellte und vertriebene Originalteile (OES-Teile) sowie von Teileherstellern produzierte Teile, die den Originalteilen qualitativ gleichwertig sind.

19. „Originalteil oder -ausrüstung“ ist ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Kraftfahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen oder Ausrüstungen für den Bau des betreffenden Kraftfahrzeugs vorschreibt. Hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Kraftfahrzeugs. Bis zum Nachweis des Gegenteils ist davon auszugehen, dass Teile Originalteile sind, wenn der Hersteller bescheinigt, dass die Teile die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Kraftfahrzeugherstellers gefertigt wurden (siehe Artikel 3 Nummer 26 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽¹⁴⁾).
20. Damit Teile als qualitativ gleichwertig angesehen werden können, müssen sie so hochwertig sein, dass ihre Verwendung das Ansehen des betreffenden Netzes zugelassener Werkstätten nicht gefährdet. Wie im Falle aller übrigen Auswahlkriterien kann der Kraftfahrzeughersteller den Nachweis erbringen, dass ein bestimmtes Ersatzteil diese Voraussetzung nicht erfüllt.
21. Nach Artikel 4 Buchstabe e der Allgemeinen Vertikal- Gruppenfreistellung liegt eine Kernbeschränkung vor, wenn eine Vereinbarung zwischen einem Anbieter von Teilen und einem Abnehmer, der diese Teile weiterverwendet, den Anbieter daran hindert oder seine Möglichkeit beschränkt, die Teile an Endverbraucher, unabhängige Werkstätten und andere Dienstleister zu verkaufen, die der Abnehmer nicht mit der Reparatur oder Wartung seiner Waren betraut hat. Artikel 5 Buchstaben a, b und c der Kfz-Gruppenfreistellung enthält drei zusätzliche Kernbeschränkungen betreffend Vereinbarungen über die Lieferung von Ersatzteilen.
22. Artikel 5 Buchstabe a der Kfz-Gruppenfreistellung bezieht sich auf die Beschränkung des Verkaufs von Kraftfahrzeugersatzteilen durch Mitglieder eines selektiven Vertriebssystems an unabhängige Werkstätten. Diese Bestimmung ist für Originalteile, die nur über den Kraftfahrzeughersteller oder Mitglieder seiner zugelassenen Netze zu beziehen sind, besonders relevant. Würden ein Anbieter und ein Händler vereinbaren, dass solche Teile nicht an unabhängige Werkstätten geliefert werden dürfen, so würde diese Vereinbarung wahrscheinlich zum Ausschluss dieser Werkstätten vom Markt für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen führen und unter das Verbot von Artikel 53 des EWR-Abkommens fallen.
23. Artikel 5 Buchstabe b der Kfz-Gruppenfreistellung betrifft die zwischen einem Anbieter von Ersatzteilen, Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen und einem Kraftfahrzeughersteller vereinbarte unmittelbare oder mittelbare Beschränkung der Möglichkeiten des Anbieters, diese Waren an zugelassene oder unabhängige Händler bzw. Werkstätten zu verkaufen. Ein Beispiel für mögliche mittelbare Beschränkungen dieser Art sind die sogenannten „Veredelungsvereinbarungen“ zwischen Teileanbietern und Kfz-Herstellern. In diesem Zusammenhang sei auf die Bekanntmachung der EFTA-Überwachungsbehörde über die Beurteilung von Zulieferverträgen nach Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens ⁽¹⁵⁾ hingewiesen. In der Regel gilt Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens nicht für eine Vereinbarung, nach der ein Kraftfahrzeughersteller einem Teilehersteller ein für die Herstellung bestimmter Teile erforderliches Werkzeug zur Verfügung stellt, sich an den Produktentwicklungskosten beteiligt oder erforderliche ⁽¹⁶⁾ Rechte des geistigen Eigentums bzw. erforderliches Know-how beisteuert und nach der es nicht erlaubt ist, dass dieser Beitrag für die Herstellung von Teilen verwendet wird, die direkt auf dem Anschlussmarkt verkauft werden sollen. Wenn aber ein Kraftfahrzeughersteller einen

⁽¹⁴⁾ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1. (Noch nicht in das EWR-Abkommen aufgenommen).

⁽¹⁵⁾ ABl. L 153 vom 18.6.1994, S. 30, und EWR-Beilage zum ABl. Nr. 15 vom 18.6.1994, S. 29.

⁽¹⁶⁾ Stellt der Kraftfahrzeughersteller einem Teileanbieter ein Werkzeug, Rechte des geistigen Eigentums und/oder Know-how zur Verfügung, so fällt die entsprechende Vereinbarung nicht unter die Bekanntmachung über die Beurteilung von Zulieferverträgen, wenn der Teileanbieter bereits über dieses Werkzeug, diese Rechte des geistigen Eigentums oder dieses Know-how verfügt oder wenn er sich es bzw. sie unter angemessenen Bedingungen verschaffen kann, denn der Beitrag ist in diesem Fall nicht erforderlich.

Teileanbieter verpflichtet, das Eigentum an einem solchen Werkzeug, den Rechten des geistigen Eigentums oder dem Know-how zu übertragen, oder lediglich einen geringen Teil der Produktentwicklungskosten übernimmt oder keine erforderlichen Werkzeuge und Rechte des geistigen Eigentums bzw. kein erforderliches Know-how bereitstellt, gilt die betreffende Vereinbarung nicht als Zuliefervertrag. Daher fällt sie möglicherweise unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens und kann auf der Grundlage der Gruppenfreistellungen geprüft werden.

24. Artikel 5 Buchstabe c der Kfz-Gruppenfreistellung bezieht sich auf die zwischen einem Kraftfahrzeughersteller, der Bauteile für die Erstmontage von Kraftfahrzeugen verwendet, und dem Anbieter dieser Bauteile vereinbarte Beschränkung der Möglichkeiten des Anbieters, sein Waren- oder Firmenzeichen auf diesen Bauteilen oder Ersatzteilen effektiv und gut sichtbar anzubringen. Im Interesse einer größeren Auswahl für die Verbraucher sollten Werkstätten und Verbraucher feststellen können, welche Ersatzteile anderer Anbieter für ein bestimmtes Kraftfahrzeug geeignet sind und anstelle der Marke des Kraftfahrzeugherstellers verwendet werden können. Kann das Waren- oder Firmenzeichen auf den Bauteilen und Ersatzteilen angebracht werden, so lässt sich leichter feststellen, welche Ersatzteile kompatibel sind und von Originalteilanbietern (OES) bezogen werden können. Wird dies verwehrt, so können die Kraftfahrzeughersteller die Vermarktung von OES-Teilen und die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher in einer Weise beschränken, die mit Artikel 53 des EWR-Abkommens nicht vereinbar ist.

IV. BEURTEILUNG BESONDERER BESCHRÄNKUNGEN

25. Unternehmen, die vertikale Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor schließen, sollten diese Leitlinien ergänzend zu und in Verbindung mit den Allgemeinen Vertikal-Leitlinien heranziehen, um die Vereinbarkeit besonderer Beschränkungen mit Artikel 53 des EWR-Abkommens zu beurteilen. Dieser Abschnitt enthält Erläuterungen zu den Bereichen Markenzwang und selektiver Vertrieb, die für die Beurteilung der in Abschnitt II dieser Leitlinien genannten Gruppe von Vereinbarungen besonders relevant sein können.

1. Markenzwang

i) *Beurteilung von Vereinbarungen mit Markenzwang, die unter die Gruppenfreistellungen fallen*

26. Nach Artikel 3 der Kfz-Gruppenfreistellung in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung können ein Kraftfahrzeuganbieter und ein Händler, die nicht mehr als 30 % an dem relevanten Markt halten, eine Vereinbarung mit Markenzwang treffen, nach der der Händler verpflichtet ist, Kraftfahrzeuge nur von diesem Anbieter oder anderen von diesem Anbieter angegebenen Unternehmen zu beziehen, sofern diese Wettbewerbsverbote nicht länger als fünf Jahre gelten. Dieselben Grundsätze gelten für Vereinbarungen zwischen Anbietern und ihren zugelassenen Werkstätten und/oder Ersatzteilehändlern. Eine Verlängerung über diese fünf Jahre hinaus bedarf der ausdrücklichen Zustimmung beider Seiten, und nichts sollte den Händler daran hindern, das Wettbewerbsverbot nach Ablauf der fünf Jahre tatsächlich auslaufen zu lassen. Wettbewerbsverbote für einen unbestimmten Zeitraum oder für mehr als fünf Jahre fallen nicht unter die Gruppenfreistellungen, auch wenn die Gruppenfreistellungen in diesem Fall weiterhin für die übrigen Bestimmungen der vertikalen Vereinbarung gelten. Dasselbe gilt für Wettbewerbsverbote, die über einen Zeitraum von fünf Jahren hinaus stillschweigend verlängert werden können. Behinderungen, Kündigungsdrohungen oder die Androhung, dass der Markenzwang wiedereingeführt wird, bevor entweder der Händler oder der neue Anbieter genügend Zeit hatte, um seine unwiederbringlichen Investitionen zu amortisieren, würden einer stillschweigenden Verlängerung des betreffenden Markenzwangs gleichkommen.
27. Gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung sind unmittelbare oder mittelbare Verpflichtungen, die die Mitglieder eines selektiven Vertriebssystems veranlassen, Marken bestimmter konkurrierender Anbieter nicht zu verkaufen, nicht freigestellt. Besonderes Augenmerk sollte darauf gelegt werden, wie der Markenzwang auf im Markt tätige Mehrmarkenhändler ausgeübt wird, um sicherzustellen, dass der betreffende Markenzwang nicht Teil einer Gesamtstrategie zur Ausschaltung des Wettbewerbs ist, der von einem oder mehreren Anbietern und insbesondere von neuen Anbietern oder schwächeren Konkurrenten ausgeübt wird. Entsprechendes ist insbesondere zu befürchten, wenn die unter Randnummer 34 dieser Leitlinien angegebenen Marktanteilsschwellen überschritten werden und der Anbieter, der eine solche Beschränkung anwendet, aufgrund seiner Stellung auf dem relevanten Markt in der Lage ist, wesentlich zum allgemeinen Abschottungseffekt beizutragen⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ Siehe Bekanntmachung der EFTA-Überwachungsbehörde über Vereinbarungen von geringer Bedeutung, die den Wettbewerb gemäß Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens nicht spürbar beeinträchtigen (*de minimis*), ABL C 67 vom 20.3.2003, S. 20 und EWR-Beilage zum ABL Nr. 15 vom 20.3.2003, S. 11.

28. Wettbewerbsverbote in vertikalen Vereinbarungen stellen keine Kernbeschränkungen dar, können aber, je nach Marktbedingungen, dennoch negative Auswirkungen haben, aufgrund deren die Vereinbarungen möglicherweise von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst werden⁽¹⁸⁾. Zu solchen schädlichen Effekten kann es kommen, wenn Marktzutritts- oder Expansionssschranken errichtet werden, die zu einer Abschottung des Marktes gegenüber konkurrierenden Anbietern führen und die den Verbrauchern insbesondere dadurch schaden, dass die Preise steigen, die Auswahl an Produkten schrumpft, die Qualität der Produkte sinkt oder die Produktinnovation zurückgeht.
29. Wettbewerbsverbote können aber auch positive Auswirkungen haben, die die Anwendung von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens rechtfertigen können. Sie können insbesondere zur Lösung eines „Trittbrettfahrer-Problems“ beitragen, das auftritt, wenn ein Anbieter von den Investitionen eines anderen profitiert. Wenn ein Anbieter beispielsweise in die Räumlichkeiten eines Händlers investiert, kann es dazu kommen, dass er dadurch auch Kunden für eine konkurrierende Marke, die der Händler in denselben Räumlichkeiten verkauft, anzieht. Dasselbe gilt für andere Investitionen des Anbieters, die der Händler für den Verkauf von Kraftfahrzeugen konkurrierender Hersteller nutzen kann (z. B. Investitionen in Schulungsmaßnahmen).
30. Eine andere positive Auswirkung von Wettbewerbsverboten im Kraftfahrzeugsektor besteht in der Förderung des Markenimages und des Ansehens des Vertriebsnetzes. Die Beschränkungen können auch zur Schaffung und Wahrung eines Markenimages beitragen, indem den Händlern bestimmte Standards zur Sicherung der Einheitlichkeit und Qualität auferlegt werden, so dass diese Marke für den Endverbraucher attraktiver wird und der entsprechende Absatz gesteigert wird.
31. Artikel 1 Buchstabe d der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung definiert ein Wettbewerbsverbot wie folgt:
- „a) eine unmittelbare oder mittelbare Verpflichtung, die den Abnehmer veranlasst, keine Waren oder Dienstleistungen herzustellen, zu beziehen, zu verkaufen oder weiterzuverkaufen, die mit den Vertragswaren oder -dienstleistungen im Wettbewerb stehen, oder
 - b) eine unmittelbare oder mittelbare Verpflichtung des Abnehmers, auf dem relevanten Markt mehr als 80 % seines Gesamtbezugs an Vertragswaren oder -dienstleistungen und ihren Substituten vom Anbieter oder von einem anderen vom Anbieter benannten Unternehmen zu beziehen.“
32. Ein Anbieter kann nicht nur auf direkte Maßnahmen zur Bindung des Händlers an seine eigene(n) Marke(n) zurückgreifen, sondern auch auf indirekte Maßnahmen, die dieselbe Wirkung haben. Im Kraftfahrzeugsektor können solche indirekten Maßnahmen Folgendes umfassen: Qualitätsanforderungen, die speziell darauf ausgerichtet sind, die Händler vom Verkauf konkurrierender Fahrzeugmarken abzuhalten⁽¹⁹⁾, Prämien, die davon abhängig gemacht werden, dass der Händler bereit ist, ausschließlich eine Marke zu vertreiben, Zielrabatte oder bestimmte andere Anforderungen wie die Schaffung einer eigenen Rechtsperson für die konkurrierende Marke oder die Verpflichtung, zusätzliche konkurrierende Marken in einem getrennten Ausstellungsraum an einem Ort auszustellen, an dem die Erfüllung solcher Anforderungen nicht rentabel wäre (z. B. in gering bevölkerten Gebieten).
33. Die Gruppenfreistellung nach der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung gilt für alle Formen unmittelbarer und mittelbarer Wettbewerbsverbote, sofern sowohl der Marktanteil des Anbieters als der seines Händlers nicht mehr als 30 % betragen und das Wettbewerbsverbot nicht länger als fünf Jahre gilt. Doch sogar in Fällen, in denen einzelne Vereinbarungen diese Voraussetzungen erfüllen, kann die Anwendung von Wettbewerbsverboten wettbewerbswidrige Auswirkungen haben, die nicht durch die positiven Auswirkungen der Vereinbarungen aufgewogen werden. Im Kraftfahrzeugsektor könnten solche unter dem Strich verbleibenden wettbewerbswidrigen Auswirkungen insbesondere das Ergebnis kumulativer Effekte sein, die zur Abschottung des Marktes gegenüber konkurrierenden Marken führen.
34. Beim Vertrieb von Kraftfahrzeugen auf Einzelhandelsebene ist eine solche Abschottung bei Märkten unwahrscheinlich, auf denen alle Anbieter Marktanteile unter 30 % haben und auf denen der Gesamtanteil aller Kraftfahrzeugverkäufe, für die auf dem betreffenden Markt Markenzwang besteht (d. h. die Bindungsquote insgesamt) weniger als 40 % beträgt⁽²⁰⁾. Hält ein nichtbeherrschender Anbieter einen

⁽¹⁸⁾ Zu den Faktoren, die für die Beurteilung von Wettbewerbsverboten nach Maßgabe von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens heranzuziehen sind, siehe den diesbezüglichen Abschnitt der Allgemeinen Vertikal-Leitlinien, insbesondere Randnrn. 129-150.

⁽¹⁹⁾ Siehe Wettbewerbsachen *BMW*, IP/06/302 vom 13.3.2006 und *Opel* 2006, IP/06/303 vom 13.3.2006.

⁽²⁰⁾ Siehe Allgemeine Vertikal-Leitlinien, Randnr. 141.

Marktanteil von über 30 % des relevanten Marktes, während die Anteile aller anderen Anbieter unter 30 % liegen, sind kumulative wettbewerbswidrige Effekte unwahrscheinlich, wenn insgesamt der Anteil des durch die Vereinbarungen gebundenen Marktes 30 % nicht überschreitet.

35. Sind der Zugang zum relevanten Markt für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge und der Wettbewerb auf diesem Markt durch die kumulative Wirkung paralleler Netze von gleichartigen vertikalen Vereinbarungen mit Markenzwang in erheblichem Maße beschränkt, so kann EFTA-Überwachungsbehörde, wenn sie die zuständige Überwachungsbehörde gemäß Artikel 56 des EWR-Abkommens ist, den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung gemäß Kapitel II Artikel 29 des Protokolls 4 zum Überwachungs- und Gerichtshofabkommen entziehen. Ein Beschluss zum Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung kann insbesondere für Anbieter erlassen werden, die wesentlich zu einem kumulativen Abschottungseffekt auf dem relevanten Markt beitragen. Tritt dieser Effekt auf einem nationalen Markt auf, so kann auch die Wettbewerbsbehörde des betreffenden EFTA-Staats den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung im Gebiet des betreffenden EFTA-Staats entziehen.
36. Decken parallele Netze von Vereinbarungen mit gleichartigen vertikalen Beschränkungen mehr als 50 % eines Marktes ab, so kann die EFTA-Überwachungsbehörde in einer Empfehlung die Gruppenfreistellung für den betreffenden Markt im Hinblick auf diese Beschränkungen für nicht anwendbar erklären⁽²¹⁾. Dazu kann es insbesondere kommen, wenn sich kumulative Effekte infolge der weitverbreiteten Anwendung von Markenzwang auf dem betreffenden Markt zum Schaden der Verbraucher auswirken.
37. Bezüglich der Beurteilung von Mindestabnahmeverpflichtungen, die auf der Grundlage des jährlichen Gesamtbezugs des Händlers berechnet werden, kann der Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung im Falle kumulativer wettbewerbswidriger Effekte sogar dann gerechtfertigt sein kann, wenn der Anbieter eine Mindestabnahmeverpflichtung festsetzt, die unter der in Artikel 1 Buchstabe d der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung festgelegten Schwelle von 80 % liegt. Die beteiligten Unternehmen müssen unter Berücksichtigung der relevanten Sachlage prüfen, ob ein Händler, wenn er dazu verpflichtet wird sicherzustellen, dass ein bestimmter Prozentsatz aller von ihm bezogenen Kraftfahrzeuge die Marke des Anbieters trägt, daran gehindert wird, eine oder mehrere weitere konkurrierende Marken zu führen. So gesehen kommt selbst eine Mindestabnahmeverpflichtung, die unter der Schwelle von 80 % des jährlichen Gesamtbezugs liegt, einem Markenzwang gleich, wenn ein Händler, der eine neue Marke seiner Wahl von einem konkurrierenden Hersteller führen will, dadurch gezwungen wird, so viele Fahrzeuge der derzeit von ihm vertriebenen Marke zu kaufen, dass die Geschäfte des Händlers nicht mehr rentabel sind⁽²²⁾. Eine solche Mindestabnahmeverpflichtung kommt auch dann einem Markenzwang gleich, wenn ein konkurrierender Anbieter dadurch gezwungen wird, sein geplantes Verkaufsvolumen in einem bestimmten Gebiet auf mehrere Händler aufzuteilen, was Doppelinvestitionen und eine fragmentierte Verkaufspräsenz zur Folge hätte.

ii) Beurteilung von Vereinbarungen mit Markenzwang, die nicht unter die Gruppenfreistellungen fallen

38. Die beteiligten Unternehmen müssen unter Umständen auch prüfen, ob Vereinbarungen mit Markenzwang, die nicht für eine Gruppenfreistellung in Frage kommen, weil die Marktanteile der beteiligten Unternehmen über 30 % liegen oder weil die Dauer der Vereinbarung fünf Jahre überschreitet, mit den Wettbewerbsvorschriften vereinbar sind. Solche Vereinbarungen sind daher einer Einzelfallprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fallen und, wenn ja, ob Effizienzgewinne nachgewiesen werden können, die etwaige Beeinträchtigungen des Wettbewerbs aufwiegen. Wenn dies der Fall ist, können sie eine Ausnahme nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens rechtfertigen. Für die Beurteilung eines Einzelfalls finden die in Abschnitt VI.2.1 der Allgemeinen Vertikal-Leitlinien dargelegten Grundsätze Anwendung.
39. Insbesondere Vereinbarungen zwischen einem Kraftfahrzeughersteller bzw. dessen Einführer einerseits und Ersatzteihändlern und/oder zugelassenen Werkstätten andererseits fallen nicht in den durch die Gruppenfreistellungen geschaffenen geschützten Bereich, wenn die Marktanteile der beteiligten Unternehmen über der Schwelle von 30 % liegen, was bei den meisten Vereinbarungen dieser Art der Fall sein dürfte. Die Fälle von Markenzwang, die unter diesen Bedingungen zu prüfen sind, betreffen alle Arten von Beschränkungen, die die Möglichkeit des zugelassenen Händlers bzw. der zugelassenen

⁽²¹⁾ Das ergibt sich aus Artikel 6 des in Nummer 4 Buchstabe b des Anhangs XIV des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EU) Nr. 461/2010 der Kommission vom 27. Mai 2010) in der für Zwecke des EWR-Abkommens angepassten Fassung.

⁽²²⁾ Wenn beispielsweise ein Kfz-Händler zur Deckung der Nachfrage in einem Jahr 100 Fahrzeuge der Marke A bezieht und 100 Fahrzeuge der Marke B kaufen will, würde eine für die Marke A bestehende Mindestabnahmeverpflichtung in Höhe von 80 % bedeuten, dass der Kfz-Händler im folgenden Jahr 160 Fahrzeuge der Marke A kaufen müsste. Da die Marktdurchdringungsraten relativ stabil sein dürften, dürfte der Kfz-Händler in diesem Fall auf vielen Fahrzeugen der Marke A sitzenbleiben. Um dies zu vermeiden, müsste er daher seinen Bezug von Fahrzeugen der Marke B drastisch einschränken. Je nach den Gegebenheiten des Einzelfalls könnte dies als Markenzwang gewertet werden.

Werkstatt, Originalersatzteile oder qualitativ gleichwertige Ersatzteile von Dritten zu beziehen, unmittelbar oder mittelbar beschränken. Die einer zugelassenen Werkstatt auferlegte Verpflichtung, für Instandsetzungsarbeiten im Rahmen der Gewährleistung, des unentgeltlichen Kundendienstes und von Rückrufaktionen vom Kraftfahrzeughersteller gelieferte Originalersatzteile zu verwenden, wird dabei nicht als Markenzwang gewertet, sondern als objektiv gerechtfertigte Forderung.

40. Vereinbarungen mit Markenzwang über den Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge müssen ebenfalls einzeln geprüft werden, sofern sie eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren haben und/oder der Marktanteil des Anbieters 30 % übersteigt, was auf bestimmte Anbieter in einigen EWR-Staaten zutreffen kann. In diesem Fall sollten die beteiligten Unternehmen nicht nur den Marktanteil des Anbieters und des Abnehmers berücksichtigen, sondern auch den Gesamtanteil des Marktes, der durch Vereinbarungen gebunden ist, wobei den unter Randnummer 34 genannten Schwellenwerten Rechnung zu tragen ist. Werden diese Schwellenwerte im Einzelfall überschritten, so erfolgt die Beurteilung nach den in Abschnitt VI.2.1 der Allgemeinen Vertikal-Leitlinien dargelegten Grundsätzen.
41. Bei der Beurteilung von nicht unter die Gruppenfreistellungen fallenden Mindestabnahmeverpflichtungen, die auf der Grundlage des jährlichen Gesamtbezugs des Händlers berechnet werden, sind alle relevanten Fakten zu berücksichtigen. Eine Mindestabnahmeverpflichtung unterhalb des Schwellenwertes von 80 % des jährlichen Gesamtbezugs kommt insbesondere dann einem Markenzwang gleich, wenn Händler dadurch daran gehindert werden, eine oder mehrere zusätzliche konkurrierende Marken zu führen.

2. Selektiver Vertrieb

42. Der selektive Vertrieb ist im Kraftfahrzeugsektor derzeit das am weitesten verbreitete Vertriebssystem. Dies gilt für den Kraftfahrzeugvertrieb wie auch für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen sowie den Vertrieb von Ersatzteilen.
43. Beim rein qualitativen Selektivvertrieb erfolgt die Auswahl der Händler und Werkstätten ausschließlich nach objektiven Kriterien, die durch die Beschaffenheit des Produkts oder der Art der Dienstleistung bedingt sind, so z. B. nach den technischen Fertigkeiten des Verkaufspersonals, der Gestaltung der Verkaufsräume, den Verkaufsmethoden und der Art der vom Händler zu erbringenden Verkaufsdienstleistung⁽²³⁾. Die Anwendung derartiger Kriterien begrenzt die Zahl der zum Netz des Anbieters zugelassenen Händler oder Werkstätten nicht unmittelbar. Der rein qualitative Selektivvertrieb fällt mangels wettbewerbswidriger Auswirkungen in der Regel nicht unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens, sofern drei Voraussetzungen erfüllt sind. Erstens muss die Beschaffenheit des fraglichen Produkts einen selektiven Vertrieb bedingen, d. h., ein solches Vertriebssystem muss ein rechtmäßiges Erfordernis zur Wahrung der Qualität und zur Gewährleistung des richtigen Gebrauchs des betreffenden Produkts sein. Zweitens müssen die Händler oder Werkstätten aufgrund objektiver Kriterien qualitativer Art ausgewählt werden, die für alle potenziellen Wiederverkäufer einheitlich festzulegen und unterschiedslos anzuwenden sind. Drittens dürfen die aufgestellten Kriterien nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist.
44. Während beim qualitativen Selektivvertrieb die Auswahl der Händler bzw. Werkstätten ausschließlich nach objektiven Kriterien erfolgt, die durch die Beschaffenheit des Produkts bzw. die Art der Dienstleistung bedingt sind, kommen beim quantitativen Selektivvertrieb Auswahlkriterien hinzu, die die Anzahl der in Frage kommenden Händler bzw. Werkstätten unmittelbarer begrenzen, indem entweder ihre Zahl ausdrücklich festgelegt wird oder beispielsweise Mindestverkaufszahlen vorgeschrieben werden. Netze, bei denen Kriterien quantitativer Art angelegt werden, fallen mit größerer Wahrscheinlichkeit unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens, da sie in der Regel als stärker wettbewerbsbeschränkend angesehen werden als Netze, denen ausschließlich qualitative Auswahlkriterien zugrunde liegen.
45. Werden Selektivvertriebsvereinbarungen von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst, müssen die beteiligten Unternehmen prüfen, ob die Gruppenfreistellungen greifen oder im Einzelfall eine Freistellung nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens möglich ist.

⁽²³⁾ Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union können rein qualitativ ausgerichtete selektive Vertriebssysteme den Wettbewerb dennoch beschränken, wenn ihre Zahl keinen Raum mehr lässt für andere Vertriebsformen, die auf einer anderen Art des Wettbewerbs beruhen. Diese Situation tritt in der Regel weder auf den Märkten für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge ein, da Leasing und andere vergleichbare Vereinbarungen eine wirkliche Alternative zum direkten Fahrzeugwerb darstellen, noch auf den Märkten für Instandsetzung und Wartung, wenn unabhängige Werkstätten den Verbrauchern eine Alternative für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge bieten. Siehe u. a. Rechtssache T-88/92, *Groupement d'achat Édouard Leclerc/Kommission*, Slg. 1996, II-1961.

i) *Bewertung selektiver Vertriebssysteme, die unter die Gruppenfreistellungen fallen*

46. Nach den Gruppenfreistellungen gilt die Freistellung für Selektivvertriebsvereinbarungen unabhängig davon, ob Auswahlkriterien quantitativer oder rein qualitativer Art Anwendung finden, sofern der Marktanteil der beteiligten Unternehmen 30 % nicht überschreitet. Die Vereinbarungen dürfen allerdings weder Kernbeschränkungen nach Artikel 4 der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung und Artikel 5 der Kfz-Gruppenfreistellung noch nach Artikel 5 der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung nicht freigestellte Beschränkungen enthalten.
47. Drei der in der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung genannten Kernbeschränkungen beziehen sich ausdrücklich auf selektive Vertriebssysteme. Nach Artikel 4 Buchstabe b gilt als Kernbeschränkung die Beschränkung des Gebiets oder der Kundengruppe, in das oder an die ein an der Vereinbarung beteiligter Abnehmer Vertragswaren oder -dienstleistungen verkaufen darf, mit Ausnahme der Beschränkung des Verkaufs an nicht zugelassene Händler durch die Mitglieder eines selektiven Vertriebssystems auf Märkten, auf denen ein solches System besteht. Nach Artikel 4 Buchstabe c gelten als Kernbeschränkungen Vereinbarungen, die den aktiven oder passiven Verkauf an Endverbraucher durch auf der Einzelhandelsstufe tätige Mitglieder eines selektiven Vertriebssystems beschränken, unbeschadet der Möglichkeit, Mitgliedern des Systems zu untersagen, Geschäfte von nicht zugelassenen Niederlassungen aus zu betreiben, und Artikel 4 Buchstabe d bezieht sich auf die Beschränkung von Querlieferungen zwischen Händlern innerhalb eines selektiven Vertriebssystems, auch wenn diese auf verschiedenen Handelsstufen tätig sind. Diese drei Kernbeschränkungen haben für den Kraftfahrzeugvertrieb besondere Bedeutung.
48. Der Binnenmarkt hat die Verbraucher in die Lage versetzt, Kraftfahrzeuge in anderen EWR-Staaten zu kaufen und bestehende Preisunterschiede zwischen den EWR-Staaten zu ihrem Vorteil zu nutzen; die EFTA-Überwachungsbehörde betrachtet den Schutz des Parallelhandels in diesem Sektor als wichtiges wettbewerbspolitisches Ziel. Die Möglichkeit der Verbraucher, Waren in anderen EWR-Staaten zu erwerben, ist bei Kraftfahrzeugen von besonderer Bedeutung, weil es sich um hochwertige Erzeugnisse handelt und niedrigere Preise den Verbrauchern, die die Kraftfahrzeuge anderswo im EWR erwerben, unmittelbar zugute kommen. Die EFTA-Überwachungsbehörde ist daher darauf bedacht, dass Vertriebsvereinbarungen den Parallelhandel nicht beschränken, da andernfalls nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Voraussetzungen von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens erfüllt sind ⁽²⁴⁾.
49. Die Kommission ist wegen Beeinträchtigung des Parallelhandels mehrfach gegen Kraftfahrzeughersteller vorgegangen und ihre Entscheidungen sind vom Gerichtshof der Europäischen Union weitgehend bestätigt worden ⁽²⁵⁾. Die Erfahrungen zeigen, dass Beschränkungen des Parallelhandels in verschiedenen Formen auftreten. So kann ein Anbieter beispielsweise Druck auf Händler ausüben, ihnen mit Vertragskündigung drohen und Prämien nicht zahlen; er kann sich weigern, Gewährleistungen für Kraftfahrzeuge, die von einem Verbraucher eingeführt oder Gegenstand einer Querlieferung zwischen Händlern mit Sitz in verschiedenen EWR-Staaten waren, zu erbringen, oder er kann einen Händler wesentlich länger auf die Lieferung des gleichen Kraftfahrzeugs warten lassen, wenn der Verbraucher in einem anderen EWR-Staat ansässig ist.
50. Zu mittelbaren Beschränkungen des Parallelhandels kommt es beispielsweise, wenn ein Händler sich neue Kraftfahrzeuge mit den für grenzüberschreitenden Handel erforderlichen Spezifikationen nicht beschaffen kann. In diesem Fall kann die Einräumung des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung davon abhängen, ob ein Anbieter seinen Händlern für den Verkauf an Verbraucher aus anderen EWR-Staaten Fahrzeuge mit den Spezifikationen zur Verfügung stellt, die dort verkaufte Fahrzeuge aufweisen (sogenannte „Verfügbarkeitsklausel“) ⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Die Auffassung, dass Beschränkungen des grenzüberschreitenden Handels den Verbrauchern schaden können, wurde vom Europäischen Gerichtshof in folgenden Urteilen bestätigt: Rechtssache C-551/03 P, *General Motors*, Slg. 2006, I-3173, Randnrn. 67 und 68; Rechtssache C-338/00 P, *Volkswagen/Kommission*, Slg. 2003, I-9189, Randnrn. 44 und 49; Rechtssache T-450/05, *Peugeot/Kommission*, Slg. 2009, II-2533, Randnrn. 46-49.

⁽²⁵⁾ Entscheidung 98/273/EG der Kommission vom 28. Januar 1998 in der Sache IV/35.733 — VW, Entscheidung 2001/146/EG der Kommission vom 20. September 2000 in der Sache COMP/36.653 — Opel (ABl. L 59 vom 28.2.2001, S. 1), Entscheidung 2002/758/EG der Kommission vom 10. Oktober 2001 in der Sache COMP/36.264 — Mercedes-Benz (ABl. L 257 vom 25.9.2002, S. 1), Entscheidung 2006/431/EG der Kommission vom 5. Oktober 2005 in den Sachen F-2/36.623/36.820/37.275 — SEP und andere/Peugeot SA.

⁽²⁶⁾ Verbundene Rechtssachen 25 und 26/84, *Ford-Werke AG und Ford of Europe Inc./Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, Slg. 1985, 2725.

51. Für die Zwecke der Gruppenfreistellungen und insbesondere von Artikel 4 Buchstabe c der Allgemeinen Vertikal-Gruppenfreistellung umfasst der Begriff „Endverbraucher“ auch Leasingunternehmen. Das bedeutet insbesondere, dass Händler in selektiven Vertriebsnetzen nicht daran gehindert werden dürfen, neue Kraftfahrzeuge an Leasingunternehmen ihrer Wahl zu verkaufen. Ein Anbieter, der mit selektivem Vertrieb arbeitet, darf seine Händler jedoch am Verkauf neuer Kraftfahrzeuge an Leasingunternehmen hindern, wenn nachweisbar das Risiko besteht, dass die Leasingunternehmen die Fahrzeuge weiterverkaufen, solange sie neu sind. Ein Anbieter kann daher von einem Kfz-Händler verlangen, vor dem Verkauf an ein bestimmtes Unternehmen die zugrunde gelegten Leasingbedingungen zu überprüfen und sicherzustellen, dass es sich bei dem betreffenden Unternehmen tatsächlich um ein Leasingunternehmen und nicht um einen nicht zugelassenen Wiederverkäufer handelt. Wird jedoch ein Kfz-Händler verpflichtet, seinem Anbieter vor dem Verkauf von Kraftfahrzeugen an Leasingunternehmen Kopien von jeder Leasingvereinbarung vorzulegen, könnte dies einer mittelbaren Verkaufsbeschränkung gleichkommen.
52. Der Begriff „Endverbraucher“ umfasst ferner Verbraucher, die ihren Kauf über einen Vermittler tätigen. Vermittler sind Personen oder Unternehmen, die ein neues Kraftfahrzeug für einen bestimmten Verbraucher erwerben, ohne Mitglied des Vertriebsnetzes zu sein. Vermittler spielen im Kraftfahrzeugsektor insbesondere deshalb eine wichtige Rolle, weil sie den Verbrauchern den Erwerb von Kraftfahrzeugen in anderen EWR-Staaten erleichtern. Der Vermittlerstatus sollte generell durch einen vor Durchführung des Rechtsgeschäfts erteilten gültigen Auftrag mit Namen und Adresse des Verbrauchers nachgewiesen werden. Die Nutzung des Internets, um Kunden für eine bestimmte Palette von Kraftfahrzeugen zu gewinnen und elektronisch erteilte Aufträge von diesen Kunden zu erhalten, berührt nicht den Vermittlerstatus. Vermittler unterscheiden sich von unabhängigen Wiederverkäufern, die ihrerseits Kraftfahrzeuge zum Weiterverkauf erwerben und nicht für einen bestimmten Verbraucher tätig werden. Unabhängige Wiederverkäufer sind für die Zwecke der Gruppenfreistellungen nicht als Endverbraucher zu betrachten.
- ii) *Beurteilung selektiver Vertriebssysteme, die nicht unter die Gruppenfreistellungen fallen*
53. Wie unter Randnummer 175 der Allgemeinen Vertikal-Leitlinien erläutert, bestehen die von selektiven Vertriebssystemen ausgehenden Gefahren für den Wettbewerb in einem Verlust an markeninternem Wettbewerb und — vor allem bei Vorliegen einer kumulativen Wirkung — im Ausschluss einer bestimmten Kategorie bzw. bestimmter Kategorien von Händlern sowie der Erleichterung der Kollusion unter Anbietern oder Abnehmern.
54. Bei der Beurteilung etwaiger wettbewerbswidriger Auswirkungen eines selektiven Vertriebs nach Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens ist zwischen rein qualitativem Selektivvertrieb und quantitativem Selektivvertrieb zu unterscheiden. Wie unter Randnummer 43 dargelegt, wird der qualitative Selektivvertrieb in der Regel nicht von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst.
55. Fällt ein Netz von Vereinbarungen nicht unter die Gruppenfreistellung, da der Marktanteil eines oder mehrerer der beteiligten Unternehmen die Schwelle von 30 % überschreitet, impliziert dies nicht, dass diese Vereinbarungen rechtswidrig sind. Vielmehr müssen die beteiligten Unternehmen dann durch Prüfung des Einzelfalls feststellen, ob die Vereinbarungen unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fallen und, wenn ja, ob die Freistellung nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens greifen kann.
56. Was die Besonderheiten des Vertriebs neuer Kraftfahrzeuge angeht, erfüllt der quantitative Selektivvertrieb in der Regel die Voraussetzungen von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens, wenn die Marktanteile der beteiligten Unternehmen 40 % nicht überschreiten. An solchen Vereinbarungen beteiligte Unternehmen sollten jedoch beachten, dass das Anlegen besonderer Auswahlkriterien einen Einfluss darauf haben könnte, ob ihre Vereinbarungen die Voraussetzungen von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens erfüllen. Zum Beispiel führen Standortklauseln in selektiven Vertriebsvereinbarungen für neue Kraftfahrzeuge, d.h. Vereinbarungen, in denen Mitgliedern eines selektiven Vertriebssystems untersagt wird, Geschäfte von nicht zugelassenen Niederlassungen aus zu betreiben, zwar in der Regel zu Effizienzgewinnen durch effizientere Logistik und planbare Netzabdeckung, doch können die Nachteile schwerer wiegen als diese Vorteile, wenn der Marktanteil des Anbieters sehr hoch ist; unter diesen Umständen könnte eine Freistellung nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens ausgeschlossen sein.

57. Die Einzelfallprüfung von Selektivvertriebsvereinbarungen für zugelassene Werkstätten wirft ebenfalls besondere Fragen auf. Soweit neben dem Markt für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge ein gesonderter Markt für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen vorhanden ist⁽²⁷⁾, wird er als markenspezifisch angesehen. Der Wettbewerb auf diesem Markt resultiert vor allem aus der wettbewerblichen Interaktion zwischen unabhängigen Werkstätten und zugelassenen Werkstätten für die betreffende Marke.
58. Unabhängige Werkstätten üben einen entscheidenden Wettbewerbsdruck aus, da sie sich in ihrem Geschäftsmodell und damit in ihren Betriebskosten von den zu Netzen zusammengeschlossenen zugelassenen Werkstätten unterscheiden. Anders als zugelassene Werkstätten, die in großem Umfang Teile mit Markenzeichen des Kraftfahrzeugherstellers verwenden, greifen unabhängige Werkstätten zudem in der Regel häufiger auf andere Marken zurück, so dass der Fahrzeughalter zwischen konkurrierenden Teilen wählen kann. Da außerdem der weitaus größte Teil von Instandsetzungsarbeiten für neuere Kraftfahrzeuge derzeit in zugelassenen Werkstätten durchgeführt wird, ist es wichtig, dass zwischen zugelassenen Werkstätten weiterhin wirksamer Wettbewerb herrscht, was voraussetzt, dass die Netze für neue Marktteilnehmer zugänglich bleiben.
59. Der neue Rechtsrahmen erleichtert es der EFTA-Überwachungsbehörde und den nationalen Wettbewerbsbehörden, den Wettbewerb zwischen unabhängigen Werkstätten und zugelassenen Werkstätten sowie zwischen den Mitgliedern jedes einzelnen Netzes von zugelassenen Werkstätten zu schützen. Insbesondere die Senkung der Marktanteilsschwelle von 100 % auf 30 % für die Freistellung eines qualitativen Selektivvertriebs erweitert den Handlungsspielraum der Wettbewerbsbehörden.
60. Bei der Beurteilung der Auswirkungen vertikaler Vereinbarungen auf den Wettbewerb auf den Kfz-Anschlussmärkten sollten die beteiligten Unternehmen demnach der Entschlossenheit der EFTA-Überwachungsbehörde Rechnung tragen, den Wettbewerb zwischen den Mitgliedern von Netzen zugelassener Werkstätten untereinander sowie zwischen diesen Mitgliedern und unabhängigen Werkstätten aufrechtzuerhalten. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei auf drei spezifische Verhaltensweisen zu richten, die diesen Wettbewerb beschränken können, insbesondere indem unabhängigen Werkstätten kein Zugang zu technischen Informationen gewährt wird, die gesetzlichen und/oder erweiterten Gewährleistungen zum Ausschluss unabhängiger Werkstätten missbraucht werden oder der Zugang zu Netzen zugelassener Werkstätten von Kriterien nicht qualitativer Art abhängig gemacht wird.
61. Die folgenden drei Unterabschnitte beziehen sich zwar speziell auf den Selektivvertrieb, doch ist zu berücksichtigen, dass sich die gleichen wettbewerbswidrigen Abschottungseffekte auch bei anderen Arten vertikaler Vereinbarungen ergeben können, die die Anzahl der Servicepartner, die vertragliche Beziehungen mit einem Kraftfahrzeughersteller unterhalten, unmittelbar oder mittelbar beschränken.

Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen

62. Obwohl bei einem rein qualitativen Selektivvertrieb im Allgemeinen die Auffassung vertreten wird, dass er sich nicht wettbewerbswidrig auswirkt und damit nicht von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst wird⁽²⁸⁾, können mit zugelassenen Werkstätten und/oder Teilehändlern geschlossene Vereinbarungen über qualitativen Selektivvertrieb unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fallen, wenn eines der beteiligten Unternehmen durch sein Verhalten im Rahmen derartiger Vereinbarungen bewirkt, dass unabhängige Marktteilnehmer vom Markt ausgeschlossen werden, zum Beispiel dadurch, dass ihnen die für die Instandsetzung und Wartung erforderlichen technischen Informationen vorenthalten werden. Als „unabhängige Marktteilnehmer“ gelten in diesem Zusammenhang unabhängige

⁽²⁷⁾ Unter Berücksichtigung unter anderem der Lebensdauer der Kraftfahrzeuge sowie der Vorlieben und des Kaufverhaltens der Verbraucher kann unter Umständen ein Systemmarkt abgegrenzt werden, der sowohl Kraftfahrzeuge als auch Ersatzteile umfasst. Bekanntmachung der EFTA-Überwachungsbehörde über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts im Europäischen Wirtschaftsraum (Abl. L 200 vom 16.7.1998, S. 46, und EWR-Beilage des Abl. Nr. 28 vom 16.7.1998, S. 3, Randnr. 56). Ein entscheidender Faktor dabei ist, ob ein signifikanter Anteil der Abnehmer seine Wahl unter Berücksichtigung der über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs anfallenden Kosten trifft oder nicht. Ein ganz unterschiedliches Kaufverhalten kann beispielsweise zwischen den Abnehmern einzelner Fahrzeuge und Abnehmern von Lastkraftwagen zu beobachten sein, die einen ganzen Fahrzeugpark erwerben und betreiben und beim Kauf den Wartungskosten Rechnung tragen. Ein weiterer wichtiger Faktor sind die Existenz und die relative Position von Teileanbietern, Werkstätten und/oder Teilehändlern, die auf dem Anschlussmarkt unabhängig von Kraftfahrzeugherstellern tätig sind. In den meisten Fällen dürfte der Kfz-Anschlussmarkt markenspezifisch sein, da es sich bei den Käufern mehrheitlich um Privatleute oder kleine und mittlere Unternehmen handelt, die Fahrzeuge und auf dem Anschlussmarkt angebotene Dienstleistungen separat kaufen und nicht systematisch Zugang zu Daten haben, anhand deren sie die Gesamtkosten der Fahrzeughaltung vorab veranschlagen können.

⁽²⁸⁾ Wie unter Randnummer 54 dargelegt, trifft dies in der Regel auf Märkte für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen zu, wenn unabhängige Werkstätten den Verbrauchern eine Alternative für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge bieten.

Werkstätten, Ersatzteilehersteller und -händler, Hersteller von Werkstattausrüstung oder Werkzeugen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen und Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung für Werkstattmitarbeiter.

63. Die Anbieter stellen ihren zugelassenen Werkstätten die gesamten technischen Informationen zur Verfügung, die für die Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen ihrer Marken erforderlich sind; häufig sind sie als einzige in der Lage, die Werkstätten mit den gesamten für die jeweiligen Marken benötigten technischen Informationen zu versorgen. Wenn der Anbieter vor diesem Hintergrund unabhängigen Marktteilnehmern keinen angemessenen Zugang zu seinen markenspezifischen, für die Instandsetzung und Wartung erforderlichen technischen Informationen gewährt, könnten die etwaigen negativen Auswirkungen seiner Vereinbarungen mit zugelassenen Werkstätten und/ oder Teilehändlern verstärkt werden, so dass die Vereinbarungen unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fallen könnten.
64. Ferner könnte ein fehlender Zugang zu den erforderlichen technischen Informationen zu einer Schwächung der Marktposition der unabhängigen Marktteilnehmer führen; dies wäre für die Verbraucher von Nachteil, da eine derartige Schwächung eine erhebliche Verringerung der Auswahl an Teilen, höhere Preise für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen, eine geringere Auswahl an Reparaturwerkstätten und möglicherweise auch Sicherheitsprobleme zur Folge hätte. In diesem Fall würden die Effizienzgewinne, die normalerweise aufgrund der mit zugelassenen Werkstätten und Teilehändlern geschlossenen Vereinbarungen erwartet werden können, nicht ausreichen, um die genannten wettbewerbswidrigen Auswirkungen aufzuwiegen, so dass die Vereinbarungen die Voraussetzungen von Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens nicht erfüllen würden.
65. Der in Nummer 1 des Anhangs II des EWR-Abkommens genannte Rechtsakt (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007⁽²⁹⁾) über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und der in Nummer 45 Buchstabe zt des Anhangs II des EWR-Abkommens genannte Rechtsakt (Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁰⁾) über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge sehen ein System für die Gewährleistung des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen für ab dem 1. September 2009 in Verkehr gebrachte Personenkraftwagen vor; in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen⁽³¹⁾ und die einschlägigen Durchführungsmaßnahmen sehen ein derartiges System für ab dem 1. Januar 2013 in Verkehr gebrachte Nutzfahrzeuge vor. Die EFTA-Überwachungsbehörde wird Fälle, in denen der Verdacht besteht, dass für die Instandsetzung und Reparatur erforderliche technische Informationen zu vor diesen Stichtagen in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeugen vorenthalten werden, unter Berücksichtigung derartiger Rechtsakte würdigen. Bei der Prüfung der Frage, ob die Vorenthaltung einer bestimmten Information dazu führen könnte, dass die betreffenden Vereinbarungen von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst werden, sollten u. a. die folgenden Aspekte berücksichtigt werden:
- a) Handelt es sich bei der entsprechenden Information um eine technische Information oder um eine Information anderer Art wie etwa eine kommerzielle Information⁽³²⁾, die rechtmäßig vorenthalten werden kann?
 - b) Wird sich die Vorenthaltung der entsprechenden technischen Informationen erheblich auf die Fähigkeit unabhängiger Marktteilnehmer auswirken, ihre Tätigkeiten durchzuführen und Wettbewerbsdruck auf dem Markt auszuüben?
 - c) Wird die entsprechende technische Information Mitgliedern des jeweiligen Netzes zugelassener Werkstätten zur Verfügung gestellt? Wird sie dem Netz zugelassener Werkstätten in irgendeiner Form zur Verfügung gestellt, so sollte sie auch den unabhängigen Marktteilnehmern in nicht diskriminierender Form zur Verfügung gestellt werden.

⁽²⁹⁾ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1, durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 4/2008 in Anhang II Nummer 1 aufgenommen (AbL. L 154 vom 12.6.2008, S. 7, und EWR-Beilage Nr. 33 vom 12.6.2008, S. 6).

⁽³⁰⁾ ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1, durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 43/2009 in Anhang II Nummer 45 Buchstabe zt aufgenommen (AbL. L 162 vom 25.6.2009, S. 20, und EWR-Beilage Nr. 33 vom 25.6.2009, S. 5).

⁽³¹⁾ ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1. (Noch nicht in das EWR-Abkommen aufgenommen).

⁽³²⁾ Unter kommerziellen Informationen können Informationen verstanden werden, die zur Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen genutzt werden, die aber für die Instandsetzung bzw. Wartung der Kraftfahrzeuge nicht erforderlich sind, z. B. Abrechnungssoftware oder Informationen über die innerhalb des zugelassenen Netzes geltenden Stundensätze.

- d) Wird die entsprechende technische Information letztlich⁽³³⁾ für die Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen oder für einen anderen Zweck⁽³⁴⁾, so zum Beispiel für die Herstellung von Ersatzteilen oder Werkzeugen genutzt?
66. Der Begriff „technische Information“ ist angesichts des technologischen Fortschritts nicht fest umrissen. Derzeit umfasst der Begriff unter anderem Software, Fehlercodes und sonstige Parameter einschließlich entsprechender Updates, die erforderlich sind, um in elektronischen Steuergeräten vom Anbieter empfohlene Einstellungen vorzunehmen oder wiederherzustellen, Kraftfahrzeug-Identifizierungsnummern und andere Kraftfahrzeug-Identifizierungsmethoden, Teilekataloge, Instandsetzungs- und Wartungsverfahren, Arbeitslösungen, die sich aus praktischen Erfahrungen ergeben und sich auf typische Probleme bei einem bestimmten Modell oder einer bestimmten Serie beziehen, sowie Rückrufanzeigen und sonstige Mitteilungen über Reparaturarbeiten, die innerhalb des Netzes zugelassener Werkstätten kostenlos durchgeführt werden können. Bei der Ersatzteilnummer und anderen Informationen, die erforderlich sind, um das korrekte Ersatzteil mit Markenzeichen des Kraftfahrzeugherstellers für ein bestimmtes Kraftfahrzeug zu ermitteln (d. h. das Teil, das der Kraftfahrzeughersteller in der Regel den Mitgliedern seines Netzes zugelassener Werkstätten zur Instandsetzung des betreffenden Fahrzeugs liefern würde), handelt es sich ebenfalls um technische Informationen⁽³⁵⁾. Auch die Auflistungen in Artikel 6 Absatz 2 des in Nummer 1 des Anhangs II des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Verordnung (EG) Nr. 595/2009, noch nicht in das EWR-Abkommen aufgenommen) sollten als Anhaltspunkt dafür verwendet werden, was die EFTA-Überwachungsbehörde im Rahmen der Anwendung von Artikel 53 des EWR-Abkommens als technische Informationen betrachtet.
67. Auch die Art und Weise, in der technische Informationen bereitgestellt werden, für die Beurteilung der Frage, ob Vereinbarungen mit zugelassenen Werkstätten mit Artikel 53 des EWR-Abkommens vereinbar sind, von Bedeutung. Der Zugang sollte auf Anfrage und ohne ungebührliche Verzögerung gewährt werden, die Angaben sollten verwendungsfähig sein, und der Preis sollte nicht dadurch vom Zugang abschrecken, dass das Ausmaß der Nutzung der Informationen durch den unabhängigen Marktteilnehmer unberücksichtigt bleibt. Ein Kraftfahrzeuganbieter sollte verpflichtet sein, unabhängigen Marktteilnehmern zu technischen Informationen über neue Kraftfahrzeuge zur selben Zeit Zugang zu geben wie seinen zugelassenen Werkstätten, und darf unabhängige Marktteilnehmer nicht zwingen, mehr als die für die jeweils auszuführende Arbeit erforderlichen Informationen zu kaufen. Artikel 53 des EWR-Abkommens verpflichtet einen Anbieter jedoch nicht, technische Informationen in einem standardisierten Format oder über ein bestimmtes technisches System, wie beispielsweise das CEN/ISO-Format und das OASIS-Format nach dem in Nummer 1 des Anhangs II des EWR-Abkommens genannten Rechtsakt (Verordnung (EG) Nr. 715/2007), der Verordnung (EG) Nr. 295/2009 der Kommission vom 18. März 2009 zur Einreihung von bestimmten Waren in die kombinierte Nomenklatur⁽³⁶⁾ und vergleichbaren Klassifizierungsregelungen zur Verfügung zu stellen.
68. Die obenstehenden Erwägungen gelten auch für den Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu Werkzeugen und Schulungen. Der Begriff „Werkzeuge“ umfasst in diesem Zusammenhang elektronische Diagnose- und andere Reparaturwerkzeuge, einschließlich der einschlägigen Software und regelmäßiger Updates, sowie Kundendienstleistungen für derartige Werkzeuge.

Missbrauch von Gewährleistungen

69. Vereinbarungen über qualitativen Selektivvertrieb können auch dann von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst werden, wenn der Anbieter und die Mitglieder seines Netzes zugelassener Werkstätten Reparaturen an Kraftfahrzeugen bestimmter Kategorien explizit oder implizit den Mitgliedern des Netzes zugelassener Werkstätten vorbehalten. Dazu kann es beispielsweise kommen, wenn die gesetzliche oder erweiterte Gewährleistungspflicht des Herstellers gegenüber dem Abnehmer davon abhängig gemacht wird, dass der Endverbraucher nicht unter die Gewährleistung fallende Instandsetzungs- und Wartungsdienste nur innerhalb des Netzes zugelassener Werkstätten ausführen lässt. Dies gilt auch für Gewährleistungsaufgaben, denen zufolge für nicht unter die Gewährleistung fallende Austauschmaßnahmen nur Ersatzteile mit Markenzeichen des Herstellers verwendet werden dürfen. Es erscheint auch fraglich, ob Vereinbarungen über Selektivvertrieb, die solche Vorgehensweisen vorsehen, den Verbrauchern Vorteile verschaffen könnten, aufgrund derer die fraglichen Vereinbarungen unter die Ausnahmeregelung nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens fallen könnten. Lehnt ein Anbieter die Erfüllung einer Gewährleistungsforderung jedoch zu Recht aus dem Grund ab, dass die Situation, die

⁽³³⁾ Wie etwa Informationen, die Herausgebern zwecks Weiterleitung an Kfz-Werkstätten zur Verfügung gestellt werden.

⁽³⁴⁾ Informationen, die für den Einbau eines Ersatzteils in ein Kraftfahrzeug oder die Verwendung eines Werkzeugs an einem Kraftfahrzeug genutzt werden, sollten als für Instandsetzung oder Wartung genutzt angesehen werden, während Informationen über Design, Produktionsverfahren oder bei der Herstellung eines Ersatzteils verwendete Materialien nicht zu dieser Kategorie gezählt werden sollten und folglich vorenthalten werden dürfen.

⁽³⁵⁾ Der unabhängige Marktteilnehmer sollte nicht gezwungen sein, das betreffende Ersatzteil zu erwerben, um Zugang zu diesen Informationen zu erhalten.

⁽³⁶⁾ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 7. — Nicht von Bedeutung für den EWR.

zu dieser Forderung geführt hat, in kausalem Zusammenhang damit steht, dass eine Werkstatt einen bestimmten Instandsetzungs- oder Wartungsvorgang nicht korrekt ausgeführt oder minderwertige Ersatzteile verwendet hat, so hat dies keinen Einfluss darauf, ob seine mit Werkstätten geschlossenen Vereinbarungen mit den Wettbewerbsvorschriften vereinbar sind.

Zugang zu den Netzen zugelassener Werkstätten

70. Der Wettbewerb zwischen den zugelassenen und den unabhängigen Werkstätten ist nicht die einzige Form des Wettbewerbs, die bei der Prüfung der Vereinbarkeit der mit zugelassenen Werkstätten geschlossenen Vereinbarungen mit Artikel 53 des EWR-Abkommens zu berücksichtigen ist. Die beteiligten Unternehmen sollten auch prüfen, inwieweit die zugelassenen Werkstätten innerhalb des jeweiligen Netzes in der Lage sind, miteinander in Wettbewerb zu treten. Die Intensität eines derartigen Wettbewerbs wird ganz entscheidend durch die Bedingungen für den Zugang zu dem Netz bestimmt, die durch die mit den zugelassenen Werkstätten geschlossenen Standardvereinbarungen festgelegt werden. Angesichts der generell starken Marktposition von Netzen zugelassener Werkstätten, ihrer besonderen Bedeutung für die Halter neuerer Kraftfahrzeuge und der Tatsache, dass die Verbraucher nicht bereit sind, für Instandsetzungen lange Wege in Kauf zu nehmen, erachtet die EFTA-Überwachungsbehörde es als wichtig, dass der Zugang zu den Netzen zugelassener Werkstätten im Allgemeinen allen Unternehmen offen steht, die bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. Die Anwendung quantitativer Kriterien bei der Auswahl der Bewerber würde wahrscheinlich dazu führen, dass die Vereinbarung unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fällt.
71. Ein Sonderfall liegt vor, wenn zugelassene Werkstätten mit der Vereinbarung auch zum Verkauf von Neuwagen verpflichtet werden. Derartige Vereinbarungen würden wahrscheinlich von Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens erfasst, da die genannte Verpflichtung nicht durch die Art der Vertragsdienstleistungen bedingt ist. Ferner kämen Vereinbarungen, die eine derartige Verpflichtung enthalten, bei einer etablierten Marke in der Regel nicht für die Ausnahmeregelung nach Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens in Betracht, da sie eine starke Beschränkung des Zugangs zum Netz der zugelassenen Werkstätten zur Folge hätten und damit den Wettbewerb einschränken würden, ohne dass die Verbraucher einen gleichwertigen Nutzen daraus zögen. In bestimmten Fällen könnte ein Anbieter, der eine Marke auf einem bestimmten geografischen Markt einführen möchte, jedoch zunächst Schwierigkeiten haben, Händler zu finden, die bereit sind, die erforderlichen Investitionen zu tätigen, es sei denn, sie könnten sicher sein, dass sie nicht zu „eigenständigen“ zugelassenen Werkstätten im Wettbewerb stehen, die versuchen, von diesen anfänglichen Investitionen zu profitieren. Unter diesen Umständen würde die vertragliche Verknüpfung der beiden Tätigkeiten für einen beschränkten Zeitraum den Wettbewerb auf dem Markt für den Verkauf von Kraftfahrzeugen fördern, da sie die Einführung einer neuen Marke ermöglicht; auf den potenziellen markenspezifischen Markt für Instandsetzung würde sich eine derartige Verknüpfung nicht negativ auswirken, da es ihn bei Nichtverkauf der Kraftfahrzeuge überhaupt nicht gäbe. Es wäre daher unwahrscheinlich, dass die fraglichen Vereinbarungen unter Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fallen würden.
-